

1er Foro

Contra La Violencia Vial

Noviembre 2007

Memorias

De la vida, todos somos responsables.

Seguridad Vial



UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

POR LA VÍA POR LA VIDA

1er Foro contra la Violencia Vial 2007



1er Foro contra la Violencia Vial 2007

**Primer
Foro**

Contra la Violencia Vial

Septiembre 2007

“De la vida, todos somos responsables”

Organizado por:

Liga Contra la Violencia Vial

Por la Vía por la Vida

Cámara de Comercio de Bogotá

Con la colaboración de:

Universidad de los Andes

1er Foro contra la Violencia Vial 2007



Sumario:

1. **Introducción**
2. **Inauguración**
3. **Instalación y presentación general**
4. **CHANTAL PERICHON** - Presidenta Ligue Contra la Violencia Vial, Francia
5. **JEANNE PICARD** - Vicepresidenta Stop Accidentes
6. **CÉCIL PETTIT** - Delegada Interministerial para la Seguridad Vial, Francia
7. **PERE NAVARRO** - Director General de Tráfico de España
8. **JÖEL YERPEZ** - Director del Departamento de Mecanismos de Accidentes del INRETS
9. **Mayor Régis Blanchard** - Gendarmería Nacional Francesa Agregado de Seguridad Interior Adjunto, Embajada de Francia en Colombia
10. **PABLO CACERES CORRALES** - Ex Magistrado
11. **MARIA TERESA HUERTAS** - Ministerio De Transporte, Asesora Ministro de Transporte
12. **PATRICIA GONZÁLES** - Secretaria de Movilidad de Bogotá
13. **JUAN PABLO BOCAREJO** - Profesor y miembro del Grupo Movilidad y Transporte de la Universidad de los Andes
14. **RICARDO GAVIRIA** - Director de la Cámara del SOAT
15. **CEGAR GONZÁLES MUÑOZ** - Presidente Ejecutivo de Conaltur
16. **ARMANDO MONTENEGRO**
17. **CORONEL OMAR GONZÁLES** - Comandante de la Policía de Tránsito de Bogotá
18. **WILLIAM BERNAL** - Director de Seguridad Vial y Comportamiento del Tráfico, Secretaría de la Movilidad
19. **MAYOR OMAR GOMEZ** - Mayor-Jefe del área de Seguridad Vial, Dirección de Tránsito y Transporte
20. **ALFONSO ACUÑA** - Procuradoría De Bogotá, Ministerio Público
21. **INTERVENCION GREMIO ESCUELAS DE CONDUCCION**
22. **MEASAS:**
 - NATALIA TINJACA** - Mesa de Cultura, Educación y Capacitación
 - GERMAN PRIETO** - Mesa Políticas Públicas En Materia De Seguridad Vial
 - MANUEL SANTANA** - Mesa normativa para la seguridad vial
23. **CONCLUSIONES** Del I Foro Contra La Violencia Vial
24. **RECONOCIMIENTOS**

1er Foro contra la Violencia Vial 2007



Introducción

En Colombia hay más muertes por accidentes de tránsito que por conflicto armado. Durante los últimos diez años los accidentes de tránsito han llegado a ocupar la segunda causa de muerte violenta en el país, sólo superado por el homicidio.

Para el año 2006 se registraron un total de 186.362 accidentes de tránsito que dejaron 5.486 víctimas mortales y 40.114 lesionados. Los usuarios más afectados son los peatones, seguido de los motociclistas, pasajeros, conductores y ciclistas.

Ante este marco es preciso señalar que la seguridad vial es un tema que afecta a todos los ciudadanos y a los más frágiles. La búsqueda de soluciones nos concierne a todos: sociedad civil y Estado. Tradicionalmente la responsabilidad ha sido esencialmente del Estado, no obstante, esta presunción constituye un equívoco y la sociedad civil debe tomar parte.

Las instituciones involucradas en el tema de la seguridad vial no han logrado obtener resultados suficientes. La sociedad civil tiene la obligación de tomar su parte de responsabilidad, los accidentes se pueden evitar y es nuestra responsabilidad social y política impedirlo con actuaciones concretas.

“Por la Vía Por la Vida Liga Contra la Violencia Vial” en alianza con la Cámara de Comercio de Bogotá, la colaboración de la Universidad de Los Andes y la participación de la Secretaría de Movilidad de Bogotá convocan a este foro con la finalidad de generar un espacio de reflexión y propuestas para luchar contra la violencia vial y convertir esta lucha en una prioridad estatal inaplazable. La mayor parte de los accidentes se pueden evitar y es responsabilidad de todos, sociedad y Estado, reducir el goteo diario de víctimas.

La Unión Europea lleva años tomando medidas firmes para la reducción de los accidentes de tránsito y ha desarrollado estrategias eficaces de lucha contra la violencia vial.

Hemos invitado a algunos de los principales artífices de la puesta en marcha de estas iniciativas. Han aceptado acompañarnos en esta reflexión el doctor Pere Navarro Olivella, director general de Tráfico, Ministerio del Interior español. Cecil Petit, delegada interministerial de Seguridad Vial, Francia. Chantal Perichon, presidenta de la Ligue Contre la Violence Routiere Federation Nationale (Francia); Jeanne Picard, presidenta y cofundadora de Stops Accidents (España), y el especialista Joel Yerpez, del Instituto Nacional de Investigación en Transporte y su Seguridad Vial, Inrets (Francia).

El objetivo del foro es promover un pacto social para fomentar una nueva cultura de la seguridad vial donde sociedad y Estado asumen sus responsabilidades. El foro reúne a los actores implicados en el tema de la seguridad vial para crear un debate nacional que permita luchar contra la violencia vial.

Mary BOTTAGISIO
Por la Vía Por la Vida
Liga Contra la Violencia Vial
Colombia.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007



Inauguración

Doctora María Fernanda Campo
Presidenta Cámara de Comercio de Bogotá

Doctora Patricia Gonzáles
Secretaria de Movilidad del Distrito

Señora Mary Bottagisio
Presidenta Liga contra la violencia vial
Por la vía por la vida

Instalación y presentación general:

“De la vida, todos somos responsables”

Me complace darles la bienvenida al Primer Foro Internacional por la Seguridad Vial “De la vida todos somos responsables”, que hemos organizado con la Fundación “Por la Vía Por la Vida”.

La protección de la vida y el derecho a una movilidad segura son desafíos de una ciudad para la gente, donde la responsabilidad en un accidente vial no sólo compromete a los involucrados, también compromete a las instituciones responsables de la política, de los controles y de las sanciones, así como a las entidades encargadas de la atención de víctimas.

De la misma manera que involucra múltiples actores, los accidentes viales ocurren por múltiples razones. La mayoría están relacionados con fallas humanas que se originan en la distracción, descuido en la conducción, irrespeto de las normas de tránsito y consumo de alcohol.

Según el Centro de Investigaciones Criminológicas de la DIJIN, durante el año 2006, en Colombia 4.057 personas murieron en accidentes de tránsito. La tercera parte se concentró en Bogotá (473), Cali (396) y Medellín (308). Por departamentos en Cundinamarca (244) y Valle (213), se registró la mayor cantidad de estos hechos.

En Cundinamarca, a pesar del esfuerzo de la Policía Nacional y el Fondo de Prevención Vial en la implementación de campañas preventivas

y educativas, a partir de septiembre de 2005 las muertes en accidentes de tránsito han registrado una tendencia al aumento.

En los primeros siete meses del año, las muertes en accidente de tránsito en Bogotá han aumentado 12%. Este incremento se debe principalmente a la accidentalidad de motociclistas que pasó de 42 casos a 75 (78%) entre el 2006 y el mismo período del 2007. Cifras que revierten la tendencia a la reducción de los últimos nueve años.

Por estas razones, la Cámara ha venido trabajando desde el 2004 mediante el programa “Vías Seguras”, en alianza con la Secretaría de Tránsito de Cundinamarca, la Policía Nacional y el Fondo de Prevención Vial, en procesos de capacitación a conductores de empresas de transporte público y de sensibilización a peatones y conductores de motocicletas y bicicletas, en los 8 corredores de acceso a Bogotá.

Para la Cámara la reducción de la accidentalidad vial es un tema estratégico. Dentro de las acciones que venimos realizando es prioritaria la formulación de un **Plan de Seguridad Vial** que cuente con la participación de actores públicos y privados, y en el cual se establezcan como retos:

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

- Fortalecer la infraestructura vial y peatonal, mediante la identificación de puntos críticos y factores asociados a la ocurrencia de accidentes como falta de señalización e iluminación, exceso de los límites de velocidad, entre otros.
- Proponer los ajustes jurídicos necesarios que permitan resolver las actuales deficiencias en relación con la sanción y judicialización de los infractores.
- Apoyar las estrategias de formación y sensibilización ciudadana para el cumplimiento de las normas, enmarcadas en el respeto por la vida.
- Avanzar en la construcción de protocolos que garanticen la calidad de los procedimientos para la certificación técnico- mecánica de los vehículos con el propósito de mejorar el estado del parque automotor público y particular.

Hoy tendremos la oportunidad de analizar el estado actual de la seguridad vial en Bogotá y conocer experiencias de Francia y España, países que han sido reconocidos por haber reducido de manera importante el impacto de este fenómeno.

Agradezco la presencia de empresas de transporte público y de carga, academias de conducción, empresas aseguradoras, instituciones responsables de este tema y sociedad civil, por haber aceptado nuestra invitación. Esperamos que este primer Foro de Seguridad Vial contribuya a la construcción de una agenda de trabajo, basada en la cooperación público - privada, para la promoción de estrategias de prevención y reducción de la accidentalidad vial.

Doctora María Fernanda Campo
Presidenta Cámara de Comercio de Bogotá

Intervención de :

Chantal Perichon

Presidenta, Ligue Contre la Violence Routière.

Francia

Estamos acostumbrados a dedicar nuestras asambleas a una persona que ha perdido la vida en un accidente de tráfico, porque no estamos aquí para tratar estadísticas. Detrás de las cifras hay personas, apellidos queridos, muchas lágrimas. Dedicaré este foro a María Salomé quien cumple hoy tres años, hija de Magda Reyes, hermana de la directora de la Liga Colombiana Por la Vía Por la Vida, quien perdió la vida atropellada por un bus cuando iba a la universidad en bicicleta.

¿Para qué luchamos? Para que otros niños no queden sin su madre o sus padres. Nosotros luchamos en Francia en nuestra asociación para esto. Cuando hemos creado esta asociación hace casi 25 años nadie nos creía, pensaban que éramos locas; mujeres que habían perdido a sus hijos en accidentes de carretera. **Todos pensaban que era imposible cambiar las mentes, trasladarse de un municipio a otro. Desplazarse implicaba un riesgo mortal aceptado con total indiferencia.** Por esta razón fue creada nuestra asociación en 1983, cuando cuatro mujeres que habían perdido a sus hijos en accidentes de carretera decidieron oponerse a un sistema que aceptaba la muerte con los coches como algo ineluctable. El objetivo: unirse para que otros no tengan que hacer frente a esta tragedia.

En las primeras reuniones no había periodistas que vinieran a oírnos, los políticos nos miraban como personas muy raras. Ahora todo ha cambiado, hoy, a los políticos los vemos cada semana, cada día estamos en reuniones trabajando en los consejos de los ministros, es una población completa porque como decía el Director General de Tráfico de España: "ganamos todos con esta colaboración", esto es muy importante.

Me acuerdo de la primera vez que he visto a Jeanne Picard, cofundadora de Stop Accidentes. Jeanne estaba creando su Asociación en España y peleaba por ser escuchada y entendí que vivía las mismas cosas que las francesas 20 años antes: nadie escuchaba, nadie creía, **era normal matarse en las vías porque ese tipo de accidente es normal, pero no, cada accidente tiene muchas causas claramente identificadas, las conocemos todas y podemos combatirlas. La única cosa accidental es el nombre del que va a morir,** es la única cosa. Todos los estudios que conocemos, todos demuestran que aún podemos luchar contra los diferentes parámetros de la inseguridad vial.

Esta mañana todos los que han hablado han expuesto un diagnóstico muy claro de lo que pasa en Colombia. **¿Ahora que van a hacer cuando salgamos de aquí? Tenéis que trabajar, adoptar las medidas adecuadas con el diagnóstico que todos hemos visto, no solo hablar, porque hablar puede durar meses, años y si nos vemos el próximo año, ¿qué diremos?, ¿otro diagnóstico?, sería un fracaso verse el año próximo y sólo comentar otra vez la situación.** No sería interesante, porque mientras que estamos aquí hay una persona que cruza la calle y la van a atropellar porque uno no se tiene respeto por la vida de los otros, por esto tenemos que decir que saliendo de aquí mañana continuáis trabajando, es la única cosa interesante.

Cuando conocí a Mary al final de febrero de este año en París, vino a mi oficina y hemos hablado dos horas juntas. Luego, durante unos meses no supe más de ella y, de repente, me llama y me anuncia que esta preparando un foro. Para mí es increíble porque es muy poco tiempo desde que me habla, pero ella con su voluntad, su energía, su dinamismo ha decidido que no, y la primera cosa que es

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

importante es decir “no”. Mary había decidido decir un “no” rotundo a la fatalidad, **y nosotros decimos que “no” al accidente, “no” a las estadísticas que nos presentaron esta mañana; por eso hemos fundado nuestra asociación con el nombre de Liga Contra la Violencia Vial.** Es un nombre que hoy todos entienden, falta precisar que 25 años antes nadie entendía, ¿por qué violencia vial, por qué habéis escogido este nombre? **Para nosotros era decir que la violencia vial es una delincuencia y cuando uno habla de delincuencia supone que podemos tratar de combatir esta delincuencia como cualquier otra delincuencia, que no es una fatalidad,** por esto hemos puesto dado ese nombre y ahora es una palabra común en Francia, ahora los periodistas y los políticos todos hablan de violencia vial, incluso tenemos una ley que fue votada en 2003 que es la Ley reforzando la Lucha Contra la Violencia Vial. Esta terminología ha pasado al vocabulario de todos.

La violencia vial es una delincuencia, la más grande que existe en muchos países del mundo incluso en guerra, es una guerra cotidiana. Iniciar esta lucha demanda mucha energía porque es luchar contra lobbies muy potentes; los del alcohol, los de la velocidad, entre otros.

Nosotros nos hemos convertido en un grupo de presión, pese a los numerosos y constantes ataques hemos luchado contra el primer problema: la velocidad, luego, contra el segundo problema: el alcohol.

La velocidad es una lucha que hemos empezado a ganar. Hemos visto una abismal diferencia desde que se adecuaron los radares. En 5 años de lucha en Francia con nuestros radares la velocidad ha bajado de 10 kilómetros y al final tenemos 40% menos de muertos. **Los expertos saben que cuando se reduce la velocidad media de un kilómetro por hora, hay 4% menos de muertos y eso es hoy de público conocimiento en las vías de todos los países europeos. Se ha convertido en un modelo estadístico constante, una nueva prueba del peligro de la velocidad.** Para vosotros no es diferente, lo habéis dicho en vuestro diagnóstico de esta mañana, “ la primera causa de homicidio en accidentes de tránsito: exceso de velocidad”.

En Francia, luchar contra el alcohol era luchar contra empresas muy fuertes, pero nosotros declaramos que somos un grupo de presión apolítico pero un grupo de presión muy fuerte y hemos atacado

a los que producían alcohol y la gente nos decía pero es imposible. **Francia es el país del vino, es modificar la cultura del vino. Bueno, yo bebo vino, pero cuando bebo vino no conduzco, conducir y beber, ¡nunca! Hoy se nota que existe un “opprobre sociale” contra quienes conducen bebidos.** Mostraban ustedes que el alcohol es la tercera causa de muerte en accidentes de la vía en vuestro país, ya saben todos que sin controles no se mejoran los comportamientos, pero controles en el buen lugar, a la buena hora y en el buen día.

Nuestra asociación lidera muchas acciones, que atraen los medios claro. Con los años hemos adquirido el reconocimiento de las instituciones porque hemos generado cambios, cambios que se notan, por ejemplo, nos faltó siete años para obtener que cambien la ley en Francia, es decir, que el uso del cinturón en los asientos traseros sea obligatorio. ¡Siete años! para cambiar la mente, no sólo del ciudadano sino igualmente de los políticos.

Para presionar a las instituciones y a los políticos a adoptar la ley que obliga llevar a los niños con una silla de retención hemos comprado muchos asientos especializados para los niños, íbamos a los hospitales, íbamos a la maternidad. Íbamos a prestar estos asientos porque hay muchas familias que no los podían comprar y así explicábamos: “usted tiene un niño, es la cosa más importante en su vida, le prestamos esto”. Fuimos con miles y miles de asientos, era para nosotros demasiado pero el Estado adoptó la ley y es hoy una obligación. Podemos decir que son miles de niños que han sobrevivido gracias a esta ley.

Esto sí que es importante. Hemos luchado para obtener que las velocidades en las ciudades se reduzcan a los 50 km/h. También nos costó mucho tener la posibilidad, que es muy importante, de estar en lo que llamamos las partidas civiles, es decir, que vamos a una audiencia en justicia, vamos por nuestra causa. Una familia nos pide venir, nosotros vamos con ella, la acompañamos pero nosotros hablamos delante del juez y explicamos lo que falló en este accidente. Hemos logrado la voz de las víctimas en los procesos. Cuando vamos al tribunal los medios están presentes y vamos para hacer progresar esta causa para que la opinión pública progrese. **Ese es nuestro papel, nuestro rol: preparar la mente de las personas y luego cuando ya está casi preparado empujar al Estado para que adopte la buena ley, y así vamos progresando.**

Dentro de nuestras actividades están los cursos y conferencias a los oficiales de las carreteras, los motoristas de las carreteras, los oficiales de policía explicándoles lo que estamos esperando de su trabajo, porque lo que hacen ellos es muy poco valorizado. **La gente siempre tiene la percepción que policía vial está contra el ciudadano y no la toleramos, pero es que la policía nos salva la vida y tenemos que cambiar la mente para que comprendan que ellos están ahí para protegernos, para ayudarnos e incluso para salvarnos la vida.** Por ejemplo, muchas veces oíamos cuando un policía impartía una multa a alguien: “no escriba esa multa porque no la pagaré. Usted no sabe quién soy yo”. **Pero este mismo policía que impartía la multa unas horas antes o un día antes era el mismo que con los servicios de emergencia estaba sacando un muerto o un herido de un coche por un comportamiento de delincuente, él mismo era testigo de lo que el comportamiento de riesgo había ocasionado y para él era impactante.**

El egoísta es uno y quien está confrontado a esa realidad es el policía. **La Policía tiene un rol fundamental si queremos luchar contra la inseguridad vial, contra la violencia vial, hay una cadena de responsabilidades donde cada uno tiene un papel preciso. Hay el político que no tiene que hacer discursos pero adopta las buenas medidas. Hay la Asamblea de Diputados que tiene que producir leyes adaptadas y sobre todo aplicables, hay que hacer respetar la ley, hay que restaurar la legalidad en las carreteras, en las ciudades, cuál es el propósito de nueva leyes si las que hay no se aplican.**

La justicia. La justicia tiene que ser equitativa. Hubo un tiempo en que en Francia podíamos hacer una carta de geografía con las sentencias, se sabía que si te hacían un proceso en el sur de Francia era más difícil ir al tribunal con tal o cual juez. En el centro o en el norte, menos problemas. La justicia tiene que ser la misma en el sur, en el norte, el este o el oeste, la sanción debe ser igual para todos.

Los medios tienen un papel importante. Pere Navarro hablaba de las campañas que hacemos en la radio, campañas para la seguridad. Bien, podemos hacer todas las campañas que queremos, podemos decir que con la campaña se ha cambiado en tal o cual porcentaje el comportamiento de los conductores, pero si las cifras de accidentes y homicidio aumentan o siguen igual después de la campaña sencillamente

quiere decir que no se ha comprendido nada. Faltan campañas, pero no sólo campañas de publicidad, faltan campañas políticas que explican y que van diciendo al ciudadano: “cuidado”. Tendremos controles para ver que lleves el cinturón, cuidado, que tendremos radares para controlar la velocidad, vamos preparando al ciudadano, le vamos explicando las medidas adoptadas para proteger sus vidas en la vía. No es para que paguen y llenar las arcas con dineros de multas sino es para salvar vidas. Por ejemplo: La gente aquí nos ha dicho: “vosotros tenéis 2000 radares en Francia, y qué?”. En Inglaterra hay 5000 y en los Países Bajos muchos más. Nosotros con un millón de kilómetros de vía que hay que vigilar, 2000 radares es una artesanía, es muy poco.

La seguridad vial cuesta millares de euros, y lo que se obtiene de los radares son únicamente 24 millones de euros. La diferencia es enorme, y eso es sólo un costo monetario y ¿el costo para la sociedad? Lo que pasa en las familias, padres que no pueden trabajar y que son despedidos del trabajo, desempleados, huérfanos, también hay tal vez unos que se suicidan porque no pueden sobrevivir a sus niños, eso cuesta a la sociedad. Por eso también cuando el ciudadano percibe la política de control como mecanismo para sacar dinero le recordamos que no es dinero que se guarda, que lo único que estamos es guardando la vida de los jóvenes.

Poco a poco hacemos y nos unimos con las otras asociaciones de Europa. Pero no solamente de Europa, he recibido dos delegaciones de chinos. Es muy importante unirse porque claro tenemos una experiencia pero vosotros también la tenéis. Por ejemplo, esta mañana viniendo en el coche teníamos un poco de miedo con todo lo que nos dijeron de la carretera de Bogotá, pero no pasó nada, aquí estoy y hemos visto una cosa extraordinaria: los motoristas con la matrícula puesta. Al fin encontré la solución para los radares y todos los motoristas franceses a quienes los radares no los pueden coger; el número de matrícula de sus motos, ahora vamos a cogerles de frente y de detrás. Voy la semana siguiente con el ministro diciendo: “ya encontré en Colombia la solución para los radares”.

Siempre decimos la educación. La educación falta pero no es sólo la educación. Lo más importante de la educación con los niños no son los cursos en la escuela sino el ejemplo de los padres. Si un padre no se pone el cinturón, si el padre pone el coche en el andén, si el padre pasa el semáforo en rojo corriendo,

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

¿qué va a pensar el niño? Pues en España he visto una cosa estupenda: en una escuela los profesores piden escribir lo que ven de malo en sus padres cuando están conduciendo, después los niños leen la carta delante de sus padres y en público. Esto es una lección magnífica porque cuando el niño dice a su madre: "Mamá no cojas el teléfono móvil porque es peligroso", ¿pueden imaginar la reacción de la madre? Ciertamente la madre no lo cogerá más. Hay que educar a los padres.

En Francia, un accidente sobre dos es debido a la velocidad. No es sólo culpa del conductor. Falta un enfoque más estructural ¿Como se puede tolerar la venta de coches que van a 200 kilómetros, a velocidades que no son autorizadas en las carreteras? Para obligar a la industria automóvil a escucharnos, hemos reunido un grupo de expertos y al final hemos creado un palmar de todos los coches vendidos en Francia según cuatro criterios inevitables:

- La protección de los ocupantes del coche.
- La protección de los usuarios vulnerables (los peatones, los ciclistas).
- La protección del medio ambiente (con el CO2),
- La protección de los ocupantes de los otros coches.

Desplazarnos no debe implicar riesgos para los otros. Falta parar la carrera de los constructores que fabrican coches más y más pesados que protegen a quienes están adentro y engendran peligro a los otros.

Cuidado con todos los sistemas de seguridad que se añaden: hay que escoger los indispensables porque todo lo que se añade tiene un peso.

La salida de este palmar tuvo un gran éxito. Era dar la palabra a los consumidores.

Espero que esto se realice también en otros países (en el suyo también) y que obtendremos al final coches que respetan al hombre y el medio ambiente.

Otro punto que nos preocupa: en lugar de poner los conductores reincidentes en la cárcel, preferimos la confiscación de sus coches. Hemos visto un conductor llorando en una audiencia porque el estado le tomaba su Ferrari. Le daba igual pagar una multa enorme, pero quitarle su coche...

Muchos elementos fueron descritos por Pere Navarro, y no los repetiré. Utilizamos medidas semejantes en nuestros dos países para combatir el mismo flagelo.

Desde 2002, la seguridad vial se ha convertido en una prioridad nacional, lo cual ocurrió porque después de la declaración de Jacques Chirac, en julio 2002, se notó inmediatamente una verdadera voluntad política. Así, su Primer Ministro convocó los estados generales en París dos meses después, y por primera vez hemos visto, toda una tarde, todos los Ministros implicados en la violencia vial reunidos para escuchar los expertos, las asociaciones. Mil personas con el mismo objetivo. Se decidió que hubiera dos *Comités Interministeriales* cada año.

Fue el principio en Francia de una verdadera lucha para salvar vidas y ahorrar minusvalidez. Resultado, con esta política firme y adaptada, en cinco años diez mil muertos menos y diez mil heridos menos. Pero nos queda mucho que hacer. Objetivo: cero accidentes

¡Cita el próximo año para evaluar nuestras políticas y nuestros resultados!

Intervención de :

Jeanne Picard

La Soledad de la Víctimas

Vicepresidenta fundadora de STOP ACCIDENTES.

“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.

Quiero agradecer la invitación a este foro, porque me ha permitido conocer personalmente a la directora de Por la Vía por la Vida, Liga Contra la Violencia Vial, y a todos los presentes en este foro, así como a quienes le han ayudado a organizarlo. Les pido un minuto de silencio como homenaje a Magda Reyes, cuya vida se rompió brutalmente atropellada por un autobús en las calles de Bogota, víctima inocente de un mal llamado accidente de tráfico.

Cuando reflexionemos sobre nuestro siglo XX, no nos parecerá que lo más grave son las fechorías de los malvados, sino el escandaloso silencio de las buenas personas. Hacemos nuestra esta frase de Martín Luther King porque queremos salir de este silencio, queremos que nos escuchen y alzar la voz para prevenir. **Mi voz no es mi voz, es la voz de miles de familias, afectadas por un siniestro de tráfico cruel e inesperado**, que rompe la vida o deja mal herido a un ser querido y que afecta a personas sanas, llenas de ilusiones y proyectos. La vida cambia tan brutalmente, que algo se rompe dentro, duele el dolor. Nuestra catástrofe es muy particular y nuestro dolor, intransferible, un dolor físico que duele hasta las entrañas. Son dramas y tragedias familiares que se prolongan en el tiempo y duelen para siempre.

Porque cuando llega la temible llamada, todo queda en un grito sin voz. Ese grito es el de todas las madres de los miles y miles de fallecidos en el tráfico, que llaman desesperadamente a sus hijos o el grito de hijos sin padres que no entienden por qué. Nos invade la rabia ante la impotencia de no entender el ¿POR QUÉ? **Desde la REBELDÍA, porque negamos unos hechos aceptados pasivamente por la sociedad, porque no es una fatalidad, por eso nace nuestra asociación, nace nuestro compromiso. Ni aceptamos ni nos resignamos.**

Ha sido el encuentro y la unión de madres, padres y familiares de víctimas lo que nos permitió fundar nuestra ONG, hoy reconocida como de utilidad pública. No fue fácil darnos a conocer; **era la primera vez que una asociación en España denunciaba que éramos unas víctimas ignoradas por la sociedad, olvidadas por el poder político, silenciadas por los medios de comunicación y desprotegidas por una justicia ciega, que nos apartaba del proceso penal.** Os puedo asegurar que era nuestro sentir.

Les quiero hacer un símil con la ecología, porque siempre nos ha llamado la atención el enorme esfuerzo de concienciación que se ha realizado a todos los niveles para proteger el medio ambiente. Para mí lo representa este roble robusto y tan lleno de vida como lo era mi hijo ANTES; un joven ecologista convencido de que luchaba por un mundo mejor.

Nos llama la atención que ahora mismo en Europa van a reducir los impuestos si compramos coches que contaminan menos... Quizás, gracias al problema medioambiental, vamos a poder reducir también las velocidades. Me surge una reflexión, ¿cómo es posible que tengamos tanto miedo a la destrucción medioambiental y no tengamos conciencia del peligro y del drama que ocurre a diario en el tráfico? Claro, seguimos siendo víctimas olvidadas.

Porque existe el DESPUÉS, un roble cortado que, sin embargo, brota de nuevo con una ramita que representa simbólicamente nuestra asociación. La naturaleza es más fuerte que nosotros, renace. Nuestros hijos no han tenido esa oportunidad. Si hoy estoy aquí, es porque estoy segura que hago lo que mi hijo hubiera hecho por mí.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

¿Cuáles son *NUESTROS FINES*?

Ante todo, prevenir los accidentes de tráfico para que no le pasen a nadie más, y luchar con todos los medios legales contra la violencia vial. Reivindicamos la aplicación de la ley, más educación y mejor información, para defender el derecho de las víctimas y de sus familias. Actuamos en todos los frentes para ayudar a las víctimas, impulsar una reforma legislativa, denunciar las irregularidades, fomentar y difundir una conciencia vial y colaborar con los organismos competentes.

Tenemos que crear una presión social que permita una concienciación de la opinión pública y de la clase política y judicial. La sociedad civil es la que tiene que remover conciencias y despertar; por eso hoy estamos aquí ayudando a la asociación *Por la Vía por la Vida*. Llevamos varios años organizando los foros de debate: el primero fue para denunciar por primera vez en España LA VIOLENCIA VIAL, en el segundo reivindicamos JUSTICIA, en el tercero luchamos por impulsar un CAMBIO DE CONDUCTA, pidiendo un pacto social, y este año hemos debatido desde UNO DE LOS MÁS GRAVES PROBLEMAS DE SALUD PÚBLICA. Tuvimos también la ayuda de la Liga Contra la Violencia Vial de Francia, que cada año nos aporta su gran experiencia y su apoyo. Quisiera hacer con vosotros una reflexión en voz alta, para deciros quiénes somos. Os quiero hablar de la SOLEDAD, según su definición. Designa el *estado del que vive lejos del mundo, o en un lugar solitario*. Pues es verdad, describe muy bien ese sentir que nos invade el alma, tras sufrir un siniestro tan violento e inesperado, que de repente nos encontramos aislados en una realidad desconocida y espectral.

También SOLEDAD quiere decir *pesar y melancolía por la ausencia, muerte o pérdida de una persona*. Es verdad, es un sentimiento doloroso, profundo, inexplicable y muy personal. Es aprender a vivir con la presencia de la ausencia del ser querido. Las víctimas y sus familiares tienen ese escalofriante privilegio de sentirse SOLAS en medio de la gente. Silenciadas.

Por eso queremos denunciar esa soledad que las víctimas de la violencia vial soportan dentro del entramado social que les ha tocado vivir, porque la soledad tiene como consecuencia la indiferencia, que es igual a la ignorancia y que provoca a su

vez la irresponsabilidad que acaba provocando los siniestros.

Nos preguntamos si la indiferencia de la sociedad es responsable de la falta de información o al revés. Porque desde que se inventó el automóvil, nuestra sociedad *ha fabricado* también víctimas. **Cada año más de un millón y medio de personas pierden la vida en siniestros de tráfico en el mundo, una catástrofe silenciada, que suma más muertes que todas las guerras mundiales y que no encuentra el eco que cualquier catástrofe humanitaria despierta en todo el mundo.**

Vosotros aquí conocéis bien los terremotos, inundaciones, catástrofes naturales y nosotros en Europa reaccionamos enseguida enviando ayuda. Nos sentimos solidarios; sin embargo **aceptamos con total naturalidad la sangría diaria de los siniestros de tráfico. Algo falla en la sociedad.**

Es verdad que hace muy poco que tenemos datos de esta pandemia oculta, que mata cada día a 3.000 personas en el mundo, unas cifras frías y escalofriantes que no reflejan del todo la realidad. También por primera vez en el 2004 la OMS denunció la inseguridad vial y pidió voluntad política a los gobiernos, *“Sin voluntad política la seguridad vial nunca se hará realidad”*. Pero, ¿qué medidas se han tomado?, ¿ya no se desconoce la tragedia?, ¿tiene que ocurrir la desgracia para buscar el remedio? Claro que la seguridad vial en España tampoco hacía parte de los programas electorales hasta las últimas elecciones.

Sólo la catástrofe múltiple genera alarma social; no el goteo diario, diseminado de los siniestros de tráfico. Y a nosotras sólo nos queda nuestra rebeldía, de donde nació el compromiso de STOP Accidentes, porque pedimos también solidaridad en el tráfico.

El mundo sufre muchas clases de violencias; las más injustas quizás son las de la miseria y de las desigualdades, que se añaden a la violencia de las guerras. Sin embargo, a pesar de esta catástrofe, la muerte violenta de un ser querido en un siniestro de tráfico no preocupa, se resuelve con una indemnización, si toca, y a veces con una sentencia judicial que no nos aporta la justicia que necesitamos. Lo quieren solucionar con dinero: *“toma la indemnización que a tu padre no te lo van a devolver”*, le dijo un abogado a Cristina, cuando

le pedía sencillamente perseguir judicialmente al culpable de la muerte de su padre. No entendemos el lenguaje legal, nos engañan con las palabras y se aprovechan de nuestra debilidad. Queremos conocer la verdad de los hechos, con una buena investigación para que todos en cualquier sitio, en cualquier momento, tengamos las mismas posibilidades de defendernos.

También es imprescindible insistir sobre la importancia del comportamiento del culpable, porque si no hay sentimiento de culpabilidad, no se consigue el arrepentimiento. Toda pena debe ser realmente sentida por el condenado, porque de lo contrario los culpables se sienten protegidos: *“he matado, vale, pero estoy asegurado... Un accidente lo tiene cualquiera”*.

Esto no lo podemos consentir. **La justicia, es un pilar de la sociedad y el elemento fundamental para prevenir, porque la vida de nuestros hijos no tiene precio.**

Nuestros muertos han callado para siempre y nuestra voz, nuestro grito de desesperación nos lo quiere callar la INJUSTICIA. **Lo importante es prevenir la infracción; prevenir quiere decir anticipar, impedir, todo lo que se pueda hacer para evitar los hechos consumados, incluyendo también la represión para conseguir disuadir. Si existe infracción, hay que aplicar sanciones eficaces. La prevención de los comportamientos peligrosos es una prioridad social, pero la prioridad de la ley es aplicar las medidas represivas.**

En España hemos logrado cambiar tres artículos del código penal que contemplan las infracciones específicas destinadas a castigar los comportamientos peligrosos, aún sin causar un accidente, como es conducir sin permiso, después de consumir una tasa determinada de alcohol o superando la velocidad permitida en un 60%. Ha sido una labor de dos años en la Cámara de Diputados y no hemos conseguido un consenso entre ellos. Todavía nos queda mucho camino para convencer del riesgo.

También somos víctimas del silencio de los medios de comunicación, porque no nos morimos todos juntos en el mismo momento y no nos consideran noticia. Preocupan sólo los atascos, y me pregunto, qué pasaría si fuesen dos equipos de fútbol que sufriesen un accidente de tráfico cada fin de semana. También los medios son actores principales para sensibilizar

a la sociedad, tienen una enorme responsabilidad, influyen sobre los comportamientos. No queremos ser una columnita que anuncia los muertos del fin de semana, no queremos leer que los coches chocan... son los conductores, no se salen de la vía por causas desconocidas y tampoco es culpa de la lluvia, etc.

No queremos esta publicidad *del NUEVO ALTEA HOT*, que incita a la velocidad. *“A la primera curva entras en calor. Pero eso sólo dura unos segundos. En sólo unos segundos, el pulso se acelera, la adrenalina fluye, sube la temperatura... ¿Estás preparado para la siguiente curva?”*

O esta otra de una moto: *“de los potentes motores llega este refinado misil plateado, listo para apuntar y dispararte a donde quieras ir ¿Estas listo para esta experiencia?”* Creo que en nombre de nuestra libertad individual, del todo vale, hemos suprimido límites.

Queremos conocer las causas y sus consecuencias, ser una preocupación, no una mala noticia. La verdad sin morbo, porque sólo una buena información hace al ciudadano responsable y libre. Les pedimos que pongan su poder al servicio de la sociedad. Si informan, forman y les necesitamos para acabar con la indiferencia social. Algo hemos logrado con algunos periódicos, se ha creado un debate con el permiso por puntos, los anuncios de la DGT, etc.

Pero en el debate político y social, en el debate de las ideas no se plantea el tema del tráfico, no está de moda, no es una prioridad.

Sin embargo, nuestra movilidad representa uno de los conflictos más graves para la sociedad actual. ¿Qué es lo que más nos preocupa cuando nos encontramos inmersos en ésta circulación incesante? Que no haya atascos, claro, porque impiden nuestra libertad de movimientos. Estamos inmersos en el loco torbellino de la sociedad de las prisas, sin el conocimiento de los riesgos ni de sus trágicas consecuencias.

El coche hoy día es como la prolongación del salón de nuestra casa, con toda clase de confort, música, aire acondicionado, nos sentimos libres desplazándonos a una enorme velocidad. Sin embargo el 85% de los accidentes se deben a errores humanos: factor humano, sí, pero existe un factor social que incide sobre la conducta.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Claro que la economía tampoco se ha puesto límites, sobre todo en el sector del automóvil, donde se están alcanzando unos niveles de irresponsabilidad espeluznantes; se fabrican coches pesados e inútilmente rápidos, con altos niveles de contaminación, coches ligeros y potentes que son verdaderos ataúdes con ruedas para nuestra juventud. Se vende velocidad con seguridad, lo cual es una falsedad. Es la gran hipocresía del mercado. Algún día los fabricantes de vehículos serán declarados responsables de incitar a la velocidad, lo mismo que lo han sido los fabricantes de tabacos con las sustancias que crean adicción.

“Estas mejoras le permiten pasar de 0 a 100 kilómetros por hora en sólo 4,3 segundos. En tan sólo 8,7 segundos se pueden alcanzar los 160 kilómetros por hora. Su velocidad punta es de 310 kilómetros por hora...”

¿Es una película de terror? La indiferencia general, la tolerancia ante el incumplimiento de las normas explica la impunidad. Observamos que el poder político reacciona, y lo mismo ocurre con el poder judicial, pero sólo si se ejerce una presión social.

Gracias a una actuación de STOP ACCIDENTES hemos logrado quitar la denominación de “Vías Rápidas” de la Ley de Circulación, porque su nombre incita a la velocidad. La batalla ha sido larga y penosa.

Queríamos quitar el nombre para prevenir comportamientos temerarios, que unidos a su pésimo trazado eran de las vías más peligrosas. Ahora las califican como las VIAS DE LA MUERTE y un cartel fluorescente nos anuncia el número de fallecidos.

La Ley obliga al conductor y lo hace responsable. Lo mismo pasa con el alcohol, con el que existe una enorme permisividad social y legal. Es la gran paradoja que se presenta en nuestra sociedad en cuanto al tráfico se refiere.

Es un movimiento de masas, cuya seguridad depende en gran parte del individuo, del conductor o del peatón y donde menos actitudes de prevención se han adquirido. Nadie sube a escalar una montaña sin ponerse las botas; pero sí conducimos sin casco y sin carné.

Esta claro que todos nuestros esfuerzos sólo se verán recompensados si sabemos educar y si

somos educados. Queremos insistir en que, si bien es indispensable educar desde la escuela, también lo es y muy urgente educar a los ciudadanos, a la familia, como bien dice José Antonio Marina: “la educación es el resultado de un número incalculable de pequeñas influencias, de palabras, gestos, aceptaciones o rechazos, cosas cogidas al vuelo. Educan o maleducan todos los ciudadanos”.

Nos hemos olvidado de EDUCAR y es la tarea más importante y más urgente. En ella toda la sociedad esta implicada. La Educación vial es educación cívica.

Creemos que podemos conseguir un pacto social para reducir el drama. Tenemos un espacio común para compartir y debemos incidir en el valor del comportamiento ciudadano.

Es quizás una de las facetas positivas que aporta el permiso por puntos, el incidir sobre el buen comportamiento del conductor y quitar al delincuente del tráfico.

Todos podemos ser víctimas y sólo si la sociedad se siente identificada con el drama, si ve y reconoce el sufrimiento, actúa.

Protestamos porque un borracho grita debajo de nuestra ventana de noche y, sin embargo, somos “tolerantes” con quienes al volante de su coche ponen en peligro la vida de los demás. Las normas de circulación son normas de convivencia que nos obligan a todos. Necesitamos solidaridad y un comportamiento cívico también en el tráfico.

Para salir de nuestra soledad, STOP ACCIDENTES exige para todas las víctimas de los siniestros de tráfico una atención institucional. Reivindicamos el derecho de las víctimas y de sus familiares a recibir el apoyo y la ayuda que necesitan para paliar, en la medida de lo posible, el sufrimiento y la impotencia de los familiares ante situaciones tan trágicas.

Hemos luchado todos estos años en SOLEDAD, pero con ahínco, sufriendo nuestro drama particular, oyendo frases como “es el precio a pagar por el progreso” o pidiéndonos resignación ante una violencia que no cesa, porque no encuentra el apoyo necesario.

Hemos logrado crear una presión social; el actual Gobierno ha sido sensible a nuestras

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

reivindicaciones, la DGT ha actuado con nuevas políticas de prevención. Pero no podemos dejar de pensar en las miles y miles de víctimas inocentes, víctimas de la violencia vial que suman día a día dolor y tragedias en las familias, y que quizás podríamos haber evitado si en España hubiésemos tenido como prioridad política acabar con la masacre del tráfico.

Queremos salvar vidas, que es el valor más importante, el único *BIEN* de nuestra sociedad. **En nombre de la Asociación *Por la Vía por la Vida*, tenemos que unirnos con su compromiso, su lucha para proteger la vida de María Salomé, que se ha quedado sin el amor y el cariño de su madre, porque es también la lucha de todos.**

Debemos entre todos conseguir reducir el dramático problema de los siniestros en el tráfico, para que nadie tenga que sufrir la presencia de la ausencia.

Gracias,
Bogotá, septiembre de 2007

Intervención de :

Cécile Petit

**Las políticas de seguridad vial.
Delegada interministerial de la Seguridad Vial**

Señor Ministro Andrés Uriel Gallego, señora secretaria de la Movilidad Patricia Gonzáles, señor General Oscar Naranjo, señor General Luis Alberto Moore, señores invitados, buenos días para ustedes. Yo soy Cécile Petit, soy magistrado de la Corte Suprema de Francia y Delegada Interministerial de la Seguridad Vial en Francia.

He aceptado con mucho placer la invitación de La Liga contra la Violencia Vial, para hablarles de la experiencia francesa. **Como la Liga, tengo la convicción de que la seguridad vial no es una fatalidad, sino que depende de la voluntad de cada país de decir: "ya es tiempo de no soportarla"**. Es lo que se hizo en Francia en el año 2002, cuando el Presidente de la República anunció el día de la fiesta nacional (es un símbolo fuerte), que nuestro país no podía seguir así. Cada día con más de treinta personas que perdían la vida en accidentes de tráfico.

Gracias a una voluntad política muy fuerte, gracias también a la movilización de muchos actores de la sociedad civil, de las asociaciones, hemos cambiado en 5 años los comportamientos de la mayoría de los conductores franceses. Nueve mil vidas han sido salvadas y más de cien mil personas heridas han sido evitadas en esos 5 años. La accidentalidad ha bajado en más de 43% por los muertos, y en 30% de heridos. **Colombia puede tener los mismos resultados si como en Francia la voluntad política es fuerte, si se movilizan todos los responsables privados, asociativos, empresas, entre otros. Si las normas son respetadas con firmeza y también si los medios ayudan a la comunicación de responsabilidad y de educación de todos los conductores.**

Voy ahora a hablar en francés, porque en seguridad vial las aproximaciones pueden ser peligrosas.

En preliminar: Francia es un país que tiene 60 millones de habitantes, por lo tanto hay una alta densidad con unos 40 millones de automovilistas. El 82% de los hogares franceses tiene un carro y en ocasiones dos. Nuestra red vial tiene más o menos un millón de kilómetros y la circulación total cada año en esa red vial es de quinientos cincuenta y seis mil millones de kilómetros. Actualmente tenemos 83 personas que mueren en las vías por millón de habitantes. Ven ustedes muchos vehículos de turismo, camiones, motocicletas, bicicletas, ciclomotores, para un tráfico muy intenso. Esto hace que tengamos todas las condiciones para tener resultados malos en materia de seguridad vial, y no es cierto.

Lo que quiero ahora es presentarles qué tipo de organización estableció Francia con el fin de luchar contra la inseguridad vial. Y más adelante, en forma breve, les hablaré de los grandes ejes, de los ejes esenciales, a mi juicio, cuando uno quiere desarrollar una lucha en este campo. Y finalmente examinaremos cuál ha sido nuestro balance.

En Francia, todas las decisiones que tienen que ver con la seguridad vial son tomadas en reunión del comité interministerial de seguridad vial. Este comité interministerial es presidido por el primer ministro, y forman parte de él todos los ministros que de una u otra manera tienen que ver con seguridad vial. El ministro del Interior, el ministro de Justicia, el ministro de Educación Nacional, el ministro de Transportes; todos ellos trabajan de manera transversal al interior de un comité interministerial. Y toda la política se construye en el marco de ese comité interministerial de seguridad vial. Este comité garantiza una buena coordinación entre todos. **El comité interministerial le entrega la realización de la política que ha decidido a la Delegada Interministerial de la Seguridad Vial, y soy yo precisamente quien debe o quien hace las veces de secretaria.**

Cuando hay conflictos de evaluación o de apreciación en temas de seguridad vial entre dos ministros, el problema lo decide el primer ministro, entonces *a priori* esto garantiza que se tomen las mejores decisiones.

La ventaja de tener estas dos funciones, y de ser nominada por un lado por el Primer ministro y por el ministro de Transporte, permite a esta delegada tener una dirección de administración central. En otras palabras, tiene doscientas personas, en mi caso, a nivel de ministerio y también servicios a nivel de cada uno de los departamentos. La delegación también cuenta con direcciones técnicas para educación vial, lo que tiene que ver con las licencias de conducción, todo lo que tiene que ver con la educación y formación en carreteras en Francia, que lo trataremos más en detalle luego, la reglamentación de vehículos, la seguridad vial y la regulación del tráfico. Hay otra dirección también muy importante, y allí el gobierno nos asignó un presupuesto bastante importante: me refiero a la Dirección de la Acción Interministerial y de la Comunicación. Esta dirección se ocupa de crear todos los planes destinados a los medios de comunicación, y vigila la forma cómo trabajamos en cada departamento del territorio francés.

Ahora, para completar esta organización, este organigrama, quiero decirles que **en el año 2001 se creó el consejo Nacional de la Seguridad Vial**, y se hizo porque se vio la necesidad de crear un organismo, es decir, un consejo independiente constituido por 45 miembros. Estos miembros son representantes, ya sean del Parlamento o del Consejo Económico y Social, o también representan los entes territoriales, o son actores económicos y sociales, y representan también a todo tipo de asociaciones que se interesan en el tema de seguridad vial. **Allí participan también representantes de los fabricantes de automóviles, de los transportistas, transportes en común, en fin, de todos aquellos de una u otra forma tienen que ver vehículos o con comportamientos de los conductores. El consejo se ocupa de discutir y proponerle al gobierno medidas para la seguridad vial. Olvidaba decirles que las aseguradoras o miembros de las aseguradoras forman parte de este consejo.** Este consejo formula conceptos, emite recomendaciones, se reúne dos veces al año y también cuenta con un comité de expertos, siete expertos, en los campos de la seguridad vial, reconocidos todos por su experiencia y sus competencias.

Durante la última reunión del Consejo Interministerial de Seguridad Vial se debatieron estudios que tienen que ver con el lugar del alcohol en los accidentes de carretera. También se habló de los peligros de los celulares cuando alguien va al volante, y se procedió a formular una serie de recomendaciones en este sentido. Ven ustedes como la seguridad vial en Francia debe y tiene que ser tema de todos.

La seguridad vial también debe ir de la nacional a lo local. Tenemos en Francia cien departamentos, bajo la responsabilidad de prefectos o gobernadores, la más alta autoridad de cada departamento. Y allí cada uno, cada prefecto, se encarga de organizar acciones departamentales. Allí se aplican las directrices surgidas a nivel nacional. Entonces hemos designado ante cada prefecto, un jefe de proyecto y otros representantes de seguridad vial, dependientes de cada una de las administraciones e incluso, a veces, representantes de la sociedad civil y de las diferentes asociaciones. Con la ayuda del coordinador a nivel departamental, estas personas organizan un plan global para ejecutar, a nivel departamental, las políticas, todo dependiendo de la infraestructura de cada departamento, del número de accidentes que se tienen en el departamento, de las franjas de edad, porque según los sitios es más importante ocuparse de las personas de edad avanzada, en otros de los jóvenes, en fin, todas las acciones locales se desarrollan teniendo en cuenta la necesidades. Y los resultados de cada departamento luego son analizados y estudiados en el marco del observatorio el que hablé al principio.

Estas acciones locales se desarrollan con base en dos documentos de base. Uno que es el documento general de orientación que debe ser elaborado como plan quinquenal, cinco años, en función de las prioridades legales. Allí se establecen los retos, se fijan los objetivos y se dice específicamente la reducción de muertes de jóvenes, el número de radares que debe haber y otros temas siempre a escala local. La otra herramienta a nivel local son los planes departamentales de acción local de seguridad vial, y allí el Estado asigna subsidios importantes, once millones de euros al año, para que todos aquellos que quieran desarrollar actividades en el ámbito de la seguridad vial puedan hacerlo. Muchas veces son jóvenes, por ejemplo, que se organizan por la noche a la salida de discoteca para volver a sus casas sin tener que conducir, también son acciones que se organizan en los establecimientos de enseñanza secundaria. En fin, todo esto ha salido

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

de la iniciativa, no es una acción estandarizada, realmente perdería riqueza, es más, debe venir de dentro.

Esta es la organización de la seguridad vial en Francia y si les parece pasemos ahora a los grandes ejes de nuestra política. De manera muy breve **quiero decirles que los dos ejes más importantes, que son el fundamento del plan de lucha que construimos en 2002 en Francia, se fundamentan primero en cómo llegar mayor a un mejor respeto de las normas, y segundo el fortalecimiento de la prevención de riesgos.**

Empecemos, entonces, por el respeto de las normas. Este esquema nos muestra la fuerte disminución de los accidentes en Francia entre 1971 y el año 2007. En realidad, un segundo esquema que tengo aquí conmigo pero que lamentablemente no podemos sacar en diapositiva, nos muestra que el mismo esquema que vieron antes corresponde cada vez a medidas que adoptamos. **Por ejemplo, en 1992 instauramos lo que se conoce como Licencia de Conducción con Puntos: se parte con doce puntos y según las infracciones cometidas se quitan puntos a los conductores. Entonces inmediatamente vimos una disminución de la accidentalidad. Luego bajamos en la tasa de alcoholemia 0.5 grados de alcohol en la sangre, es el tope máximo, y en los meses siguientes esto llevó a una disminución del número de accidentes causados por ese fenómeno.**

En 2002, una declaración del Presidente de la República que declaró el carácter prioritario, pues el mero anuncio del Presidente de que para él era un aspecto capital, llevó a un mejor comportamiento de parte de los conductores y a una disminución de la accidentalidad. En noviembre de 2003 una ley importantísima que se llama "Ley para la lucha contra la Violencia vial", ley que comprende una serie de medidas que aumentaron las sanciones, llevó también a una marcada disminución de la accidentalidad. Y último comentario de ese esquema: a partir del 2004 instalamos en Francia radares. Incluso antes de que se hubieran instalado, quiero decirles que las personas empezaron a respetar los límites establecidos de velocidad. Ven ustedes como el simple fenómeno de anuncio, así como el conjunto de medidas legislativas, son importantes. Todo esto requiere un posterior control y la aplicación de sanciones porque si no se podría llegar a que la ley quedara como letra muerta, y lo que hay es

que aplicarla naturalmente.

La Ley de 2003 fue un momento que marcó un hito, porque a partir de ese momento una serie de infracciones que antes tenían un carácter de contravención, apenas una infracción baja, pasaron a ser calificadas como delitos, es decir, como infracciones más importantes con sanciones más importantes, incluso en casos en los que se ha ingerido alcohol así no haya muertos. El programa vial, el programa por puntos ha sido modificado, según la gravedad del accidente se van bajando puntos. Les voy a dar un ejemplo: si no llevan el cinturón de seguridad, fuera de la multa, se quitan tres puntos. Actualmente en Francia el 98% de las personas llevan su cinturón de seguridad adelante, y más o menos el 83% atrás. Es una campaña que hemos venido desarrollando, porque naturalmente cuando uno no lleva su cinturón de seguridad a 50 kilómetros por hora, si uno tiene un accidente sale disparado fuera del vehículo. También llegamos a una disminución del tope de alcohol, 0.2 gramos por litro, en todos los conductores de buses intermunicipales, todos los que conducen buses de transporte masivo. Finalmente establecimos lo que se llama la Placa para ciclomotores, motocicletas para poder sancionarlos también como los demás vehículos. En fin, no les enuncio todas las medidas que tiene esa ley pero sí repito que es una ley importantísima.

Hoy en día hemos visto que gracias a la política que les voy a describir en un momento, esa política de instalación de radares, el exceso de velocidad dejó de ser la primera causa de accidentalidad en Francia. En cuatro años se bajó más o menos en 10 kilómetros la velocidad, y actualmente el 20% de los accidentes mortales, cuando antes era del orden del 30%, ahora hubo una reducción de 10%. Y el primer factor de accidente es hoy día, en cambio el estado de alcoholemia de los conductores. Actualmente representa el 28% de los accidentes mortales. **Volvamos al respeto de las normas. ¿Cómo hicimos para lograr que se respetaran las normas? Primero, explicar la norma, explicarles a los conductores, por ejemplo, mediante cálculos hechos por los expertos en estadísticas, explicarles que si cada uno respetara las normas de velocidad se ganarían 2.800 vidas precisamente por respetar esa sola norma. Otro elemento importantísimo es que reforzamos, aumentamos la presencia de las fuerzas de policía.**

Actualmente se pueden hacer nueve millones de controles de alcoholemia en las carreteras francesas, por lo tanto mayor presencia de las fuerzas del orden en las carreteras con una policía y una gendarmería especializadas en el tema de infracciones en las carreteras. En el año 2002, por ejemplo, tuvimos 13.5 millones de infracciones viales constatadas por las fuerzas del orden. En el 2006, 19.5 millones, es decir, un aumento de 44%. Así toda la actividad o el aumento se analiza en cada departamento, la forma en que actúan las fuerzas de policía en las carreteras francesas. Este aumento va acompañado de un **aumento de las sanciones más fuertes, por ejemplo, hay penas de prisión cuando hay lesiones involuntarias. Naturalmente también cuando hay homicidios involuntarios.** Quiero recordarles que de las 8.157 personas que fueron condenadas en Francia el año pasado por lesiones involuntarias, el 85% fue a prisión si además habían arrojado una tasa de alcoholemia positiva. En cuanto a las condenas de homicidio involuntario hay que decir que hubo 1.278 y la amplia mayoría de ellos fueron condenados a prisión, a encarcelamiento, cuya duración depende naturalmente de las circunstancias en las que el accidente tuvo lugar.

El desarrollo de los sistemas de las sanciones automáticas también ha desempeñado un papel esencial. Ahora, otra herramienta determinante en el éxito de nuestra política, también fue esta licencia por puntos. En el 2006, hubo 12 millones de puntos que le fueron quitados a los 40 millones de automovilistas, lo cual es bastante, pero muestra también que muchos si respetan las leyes. Ocho millones de puntos retirados, 60 mil licencias invalidas, es decir, obligación de volver a presentar el examen, pero **frente a buen comportamiento, el conductor puede volver a ganar puntos después de un año si era una infracción pequeña, o tres años si era una infracción más importante. Más de un millón de personas este año recuperaron la totalidad de los puntos, es decir, es un sistema pero que al igual tiene su recompensa según el comportamiento de los conductores.**

El elemento fundamental de nuestra política fue, por ejemplo, el establecimiento en Francia a partir del 2003 de radares. La instalación de radares con un control de sanciones sistematizado. Tenemos actualmente 1.600 radares en Francia para controlar los excesos de velocidad: 173 en autopistas, 316 en carreteras nacionales, 527 en las carreteras departamentales y

21 en vías municipales o comunales. Al final del año tendremos que tener 2.000. Hay que saber que en Gran Bretaña ya tienen 7.000 radares. Lo que nos muestra que tenemos una política decidida, pero hay que reconocer que con respecto a los mejores países en Europa tenemos todavía caminos que recorrer.

Lo positivo de estos radares es lo siguiente: el control no requiere presencia de fuerzas del orden, por lo menos en cuanto a radares fijos. Los radares están en el borde de la carretera o la autopista, y apenas se sobrepasa la velocidad estos radares registran inmediatamente la velocidad, y la información es enviada a un centro de control técnico. Todo está totalmente sistematizado, no hay posibilidad de intervención humana, de no ser para controlar o para verificar si el sistema está funcionando adecuadamente. Así pues, se pudo terminar con ciertas indulgencias o amnistías, todos están en pie de igualdad ante la ley y todos saben que si infringen esta norma de velocidad primero, automáticamente ese sistema le enviará una multa y luego verá disminuir los puntos de su licencia de conducción.

Se anuncia que habrá radares. El objetivo no es ponerles trampas a los automovilistas, el objetivo es que respeten los límites de velocidad, antes de encontrar el radar hay indicaciones porque es más pedagógico. Se les dice que habrá los radares, los radares se han puesto en los sitios de mayor accidentalidad, y se informa "zona de radar, límite de velocidad de tanto", y luego el radar indica que la velocidad autorizada era de tanto.

El sistema de radar, al principio, hay que decir que resultó bastante costoso, pero muy pronto se rentabilizó, naturalmente con el ingreso de dinero por concepto de multas. El año pasado prácticamente 300 millones de euros ingresaron por concepto de multas por exceso de velocidad. Esas multas sirven para el mantenimiento de los radares, pero también para el mejoramiento de las vías de las carreteras y para la seguridad vial. Se trata de un sistema que facilita la autofinanciación.

La política de seguridad vial debe ser una política firme y de sanción, de respeto de la norma. Todos deben saber que si infringen la norma serán controlados y sancionados, pero ante todo se trata de una política de prevención. Por eso lanzamos también un trabajo de sensibilización y de educación dirigida a los jóvenes, con lo que

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

llamamos el seguimiento educativo, es decir, desde la escuela primaria en Francia, desde los 7 años se da una primera certificación, un diplomita que se les da a los niños después de una primera capacitación para la carretera y se entregan unas licencias de peatón. Los niños aprenden a respetar una serie de normas, y cuando han respondido satisfactoriamente a todo esto se les da una licencia de peatón. Hay que ver que hoy son muchas veces los niños los que les dicen a los padres: “papá ponte el cinturón des seguridad, ojo con el límite de velocidad”. Y muchas veces estos niños, gracias a esta educación y a esta creación de cultura de seguridad, son ellos, los niños, los jóvenes, quienes van educando a sus padres.

Igualmente hicimos un trabajo importante en cuanto a la modernización de la licencia de conducción. La licencia de conducción no corresponde solo a saber conducir un carro, si no que hay que tener en cuenta todos los riesgos inherentes a la seguridad vial. Por eso trabajamos, en aras del desarrollo, a partir de los 10 años del joven conductor acompañado para que aprenda a conducir adecuadamente. Y nos hemos dado cuenta que esa conducción con acompañante reduce de manera notoria el número de accidentes para aquellos que acaban de recibir su licencia de conducción. Muchas veces en los 6 meses siguientes a la obtención de la licencia de conducción, muchos jóvenes tienen accidentes.

En los colegios de secundaria, a partir del segundo año de bachillerato se les da también una certificación de seguridad vial, y esto es obligatorio. Cuando un joven quiere tener la licencia de conducción tiene que haber superado u obtenido en su colegio respectivo las certificaciones de los cursos que se están dando.

La política de seguridad vial debe ser una política firme y de sanción, de respeto de la norma. Todos deben saber que si infringen la norma serán controlados y sancionados, pero ante todo se trata de una política de prevención. Por eso lanzamos también un trabajo de sensibilización y de educación dirigida a los jóvenes, con lo que llamamos el seguimiento educativo, es decir, desde la escuela primaria en Francia, desde los 7 años se da una primera certificación, un diplomita que se les da a los niños después de una primera capacitación para la carretera y se entregan unas licencias de peatón. Los niños aprenden a respetar una serie de normas, y cuando han respondido satisfactoriamente a todo esto se les da una licencia de peatón. Hay

que ver que hoy son muchas veces los niños los que les dicen a los padres: “papá ponte el cinturón des seguridad, ojo con el límite de velocidad”. Y muchas veces estos niños, gracias a esta educación y a esta creación de cultura de seguridad, son ellos, los niños, los jóvenes, quienes van educando a sus padres.

Igualmente hicimos un trabajo importante en cuanto a la modernización de la licencia de conducción. La licencia de conducción no corresponde solo a saber conducir un carro, si no que hay que tener en cuenta todos los riesgos inherentes a la seguridad vial. Por eso trabajamos, en aras del desarrollo, a partir de los 10 años del joven conductor acompañado para que aprenda a conducir adecuadamente. Y nos hemos dado cuenta que esa conducción con acompañante reduce de manera notoria el número de accidentes para aquellos que acaban de recibir su licencia de conducción. Muchas veces en los 6 meses siguientes a la obtención de la licencia de conducción, muchos jóvenes tienen accidentes.

En los colegios de secundaria, a partir del segundo año de bachillerato se les da también una certificación de seguridad vial, y esto es obligatorio. Cuando un joven quiere tener la licencia de conducción tiene que haber superado u obtenido en su colegio respectivo las certificaciones de los cursos que se están dando.

La educación también corresponde al trabajo que se hace con empresas, con profesionales de las carreteras. Por eso concebimos mapas con las grandes empresas francesas (Renault, los correos, los entes territoriales), para que haya una educación en seguridad vial al interior de las empresas: que se informe y que se diseñen planes de seguridad vial en las empresas dirigidos a los empleados, todo con mira a reducir el número de accidentes. Las aseguradoras participan activamente. Es muy interesante para ellas, puesto que entre menos accidentes menos habrá (que pagar), y así ayudan a financiar estos planes de seguridad vial al interior de las empresas. De otra parte, los aportes salariales a las cajas de seguridad social naturalmente se reducen si hay menos accidentes. Por eso firmamos con las empresas convenios con compromisos para formarles, pero también con compromisos de parte de ellos a seguridad vial. Hacemos evaluaciones, y al cabo de los tres años en algunas empresas los resultados han sido enormes. Hay empresas en donde la accidental ha disminuido en el orden de 80%.

De otra parte, hemos querido asociar al conjunto de los actores de la sociedad civil a todo este programa, porque solo no podemos hacer mayor cosa. Por eso con la asociación de alcaldes y departamentos de Francia hemos creado acuerdos. Cada alcaldía se compromete a designar a uno de sus ediles o miembros para que se encargue específicamente de la seguridad vial, y ver que los niños no tengan accidentes, qué señalización es conveniente, para mirar si los jóvenes que van en motocicleta si no habría otra infraestructura. Allí todavía estamos reflexionando en ese sentido.

La comunicación es una palanca esencial para que avance la cultura de seguridad vial y para que haya una mayor nivel de aceptabilidad social respecto a una política sancionatoria.

Cada seis meses mediante sondeos interrogamos al conjunto o al panel de conductores miembros de la sociedad francesa. La idea es saber qué piensan los franceses de nuestra política de seguridad vial. No se trata sólo de entregar medidas de seguridad vial, sino que lo que queremos es mediante el sistema de sondeos averiguar qué piensan de los radares, de la política de comunicación, si les parece o no eficaz, si habrá que ser más o menos severo con aquellos que exceden la velocidad límite, o ser más o menos severos con la tasa de alcoholemia, y esto nos permite adaptar y estudiar la política de seguridad vial en función de los resultados que surjan de esos barómetros, y cada mes también con los medios de comunicación enviamos información, por ejemplo, para decir "en el mes de octubre pasado hubo una disminución de menos 19.6 personas muertas por accidente en carreteras, o este mes no fue bueno y hay que alertar a los franceses para que sean más cuidadosos".

Y esos mensajes pasan bien porque los franceses se han apropiado de este combate y saben que si se han ganado vidas es en buena forma gracias también a su participación. Por ejemplo, en lo que tiene que ver con comunicación, hace 15 días precisamente organizamos una gran semana de seguridad vial y esta se aplicó en todos los departamentos del país. Ahí el tema era compartir las vías "compartir es ponerse en todo momento en el lugar de los otros, respetar a los demás". Quiere decir que si uno quiere compartir la carretera tiene que ponerse en el lugar de los demás.

Los resultados que hemos obtenido en cuanto a personas que han muerto entre el 2001 y el 2006 hay una reducción de 42,9% de muertos, 31,2% de

accidentados y de 33,7% de heridos. Estos resultados son buenos pero no son lo suficientemente buenos. De todas maneras en materia de seguridad vial hay que trabajar. Los suecos que son los mejores en la materia saben que nunca van a llegar a cero, pero dicen que deben hacer todo lo posible para llegar a eso. En Suecia establecieron un programa que se llama Visión Cero.

Naturalmente estamos satisfechos y contentos con los resultados porque hemos logrado reducir la velocidad en 4 años en 10 kilómetros por hora. En Francia ya no tenemos velocidad excesiva porque resulta muy costosa, porque se inmovilizan los vehículos, porque se pierden 6 puntos de una vez de la licencia de conducción. Hay personas que llegan a cierto exceso de velocidad pero no más de 10 ó 20 kilómetros por hora. Ellos reciben sanción y pueden perder hasta tres puntos. Los franceses se dieron cuenta que uno puede vivir perfectamente sin exceso de velocidad. Por eso creo que actualmente la percepción que tienen los franceses es que se puede vivir de manera más tranquila y más sosegada sin conducir muy rápido.

Nuestra situación respecto de la Unión Europea es que estamos entre los peores alumnos. Francia ocupa el séptimo lugar. Esperamos que gracias al nuevo plan que implementara el Presidente Sarkozy, convirtamos en uno de los mejores alumnos de Europa.

Los márgenes de progreso tienen que ver con alcohol, puesto que nos ha ido muy mal en el alcohol. Vemos que el 18% de los accidentes podrían evitarse si todos los franceses respetaran el tope de alcoholemia. El cinturón de seguridad un margen de 9%.

Para concluir quisiera repetir que no es posible desarrollar una política verdaderamente eficaz si no hay una firme y vigorosa voluntad expresa por parte del gobierno nacional, naturalmente tomada a cargo también por las asociaciones, si no hay un enfoque interministerial, incluso las fuerzas del orden tienen un papel prioritario. Pero el papel del Ministerio de Educación es supremamente importante porque ellos trabajan a largo plazo, y hay que establecer el equilibrio entre prevención y represión con una política de comunicación adecuada que debe ser muy ambiciosa.

Muchas gracias por su atención.

Intervención de :

Pere Navarro

Director general de tráfico de España
Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior, España

Buenas tardes, buenas tardes a todos. En primer lugar, cortesía obliga el agradecimiento a la amable invitación para estar aquí trasladando de alguna manera la experiencia de España en estos últimos años. Quiero expresar mi agradecimiento y un reconocimiento especial a Por la Vía por la Vida, Liga Contra la Violencia Vial.

La verdad es que la Liga Contra la Violencia Vial, en España y en Francia, han sido cómplices y nos han ayudado mucho; nos obligan y estimulan a esforzarnos, tienen mucha más credibilidad que la administración, también es verdad que nos presionan un poco pero la Administración funciona con una cierta presión social.

Cuando me hicieron llegar la invitación me hizo ilusión la imagen de la Liga Francesa, la Liga Española y el Director de Tráfico de España viniendo aquí, a Colombia, a explicar de alguna manera la experiencia española; yo les voy a hacer algunos comentarios que son, en primer lugar, tres pinceladas de dónde vengo. Yo vengo del mundo de la prevención de riesgos laborales, soy ingeniero, y estoy especializado en la lucha contra los accidentes de trabajo. Tuve además la oportunidad, la suerte y el privilegio de ser también el responsable de Tránsito en Barcelona, lo cual da una sensibilidad especial para los problemas de una gran ciudad, para los problemas urbanos, tanto en los temas de tránsito y movilidad, como para los temas de seguridad vial.

Llevo casi tres años y medio como responsable de la Dirección General del Tráfico de España y con el encargo expreso del Gobierno para hacer frente a los accidentes de tráfico, y luchar contra estos siniestros y sus consecuencias. También tengo la ventaja que al cabo de estos años mi discurso no se basa en “haremos, haremos y haremos”, sino en

“hemos hecho, hemos hecho, y hemos hecho”. La diferencia no es baladí; son actuaciones concretas llevadas a cabo, no hipótesis del futuro o de aquello que habría que hacer.

Antes de pasar a explicar la política de seguridad vial en España, quiero hacer dos consideraciones previas. **La primera, y que a mí me obsesiona, es que la condición previa e indispensable para una buena política de seguridad vial, es una buena política de movilidad. Si la movilidad es debate del transporte público, si la movilidad es razonable y sus oportunidades están claras, hay mucho trabajo realizado a la hora de hablar sobre seguridad vial. A nadie se le escapa que es mucho más seguro el transporte público a que, por citar un ejemplo, todo el mundo fuera en motocicleta.**

La segunda consideración es entender que para la política de movilidad, la condición previa e indispensable es una buena política urbanística. Hay que tener en cuenta cuáles son las consecuencias en los temas de movilidad a la hora de planificar el territorio.

En Gran Bretaña existe en estos momentos un debate interesante relacionado con unos promotores que quieren urbanizar en las afueras de las ciudades, sin pensar, ni hacer la planeación previa de quién debe responder por las vías de acceso y el coste transporte público para esas nuevas zonas residenciales. Los ciudadanos que empiezan a habitar en ellas exigen a la administración que solucione el problema, pero ¿es realmente válida esa protesta? . No puede ser, o no parece razonable, que unos promotores urbanicen, hagan 30 mil viviendas, y luego pongan a 30 mil ciudadanos pidiéndolo a la Administración ¡haga usted el transporte público!.

Una parte del costo de la promoción urbanística debe prever la construcción de la infraestructura para el transporte público. El Estado biológico lo otorgará, pero debe tener en cuenta y asumir la parte del costo del transporte público, porque a veces nos centramos sólo en la seguridad; y la seguridad viene condicionada por la política del transporte, por la política de movilidad de las ciudades o de los Estados, y esto a su vez es condicionado por una política de desarrollo urbanístico planificada por los países.

En España, el Instituto Nacional de Estadística es el encargado de recoger las estadísticas y explicar las causas de muerte en el país. Si se realiza una visita por medio de Internet a la página de este instituto y se observan las causas de muerte en España, se tiene que en 2005 murieron por homicidio 390 personas, por consumo de drogas –uno de los problemas que genera grandes debates nacionales– el número de víctimas mortales fue de 662 personas y **por accidentes de tráfico perecieron 4.450 personas, casi el triple de las víctimas de un gran problema de nuestra época como es el virus del SIDA, flagelo que cobró en España 1.454 víctimas en 2005.**

Es decir, los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte violenta en España y superan a los homicidios, la droga y el SIDA juntos. La primera causa de muerte, entre todas las posibles, está en la carretera, está en la vía pública, está en los accidentes de tránsito; pero además, también es la primera causa de muerte de los jóvenes, con todo lo que esto implica.

Durante años nos hemos resignado a la accidentalidad vial; es el precio que se paga por todo eso sin manera de respiro. Y aunque el símbolo más representativo de progreso para un país es la economía; los accidentes viales se pueden evitar, hay países que nos enseñan cómo hacerlo. En materia de accidentalidad vial, España registraba 128 muertos por cada millón de habitantes, y uno miraba las estadísticas de otros países y veía que Holanda, Gran Bretaña y Suecia tenían 65, la mitad. **Esto demuestra que es importante que un país se convenza de que puede tener éxito en esta lucha contra las muertes por accidentes de tránsito.**

Les ofrezco algunos datos generales. España tiene medio millón de kilómetros cuadrados y 44 millones de habitantes, casi lo mismo que acá en Colombia,

que se encuentra por el orden de los 42 millones de habitantes. En España, el parque automotor cuenta con 28 millones de vehículos, y ¡atención!, como la economía ha ido bien estos últimos años, entonces se ven 10 millones de vehículos más, un crecimiento del 4% anual. En el censo de conductores se registraron 24 millones de personas, lo que muestra un aumento de 5 millones de conductores en los 10 últimos años, los desplazamientos aumentan un 4,5% cada año y el entorno en el que nos movemos no es fácil. Más vehículos, más conductores y más desplazamientos; un fenómeno de crecimiento al cual debemos hacer frente.

Cuando veo a 24 millones de conductores se me ocurre que hay 24 millones de personas que comparten un espacio vital, que se llama la vía pública. Entonces, o ponemos unas reglas y todos las cumplimos o esto se convierte en un caos, porque 24 millones de personas compartiendo un espacio vital público necesitan unas reglas y si todos las cumplimos, todos salimos ganando. Si impera el individualismo y el egoísmo característico de nuestro país, todos salen perdiendo.

Un hecho: ¿cuándo se produce la inflexión? La inflexión se produce en España en el año 2004, con los siguientes detalles para destacar:

- 1). En esta ocasión, desde el año 2004, todos los partidos políticos que acuden a las elecciones generales tienen un apartado especial dedicado a la seguridad vial, y no es para menos.
- 2). En la Asamblea Nacional se crea una comisión específica dedicada a la seguridad vial.
- 3). Los Automóviles Clubes en España toman una posición clara a favor de la seguridad vial; insisten, presionan y se comprometen con ésta, y además hay una sociedad civil activa que está implicada con todo esto.

El resultado es algo parecido a lo que significa este foro. Es decir: actores comprometidos, preocupados y dispuestos a ocuparse del tema de la seguridad vial.

Existe también un consejo, el Consejo Superior de Seguridad Vial, que funciona como el punto de encuentro de todos los actores, de todos los sectores que de una u otra forma están relacionados con este tema.

Sabemos que existen intereses que se contraponen, por eso queremos que este foro sea un pacto por la movilidad. Queremos un foro donde se encuentren todos para establecer un común denominador. Por eso ahora tenemos un foro donde se discuten ideas, pero la administración, como gran mediador, es el ente que pone el orden y establece los acuerdos; con lo cual se determinan prioridades políticas. La prioridad política es un detalle fundamental para que las cosas funcionen.

En los dos últimos años el Presidente del Gobierno de España se ha reunido dos veces con todo el equipo directivo de la Dirección General de Tránsito, para seguir orientando mensajes concretos a los ciudadanos; un gesto que agradecemos aquellos que vivimos el día a día de la siniestralidad vial.

Como ejemplo, el mes de julio de este año el Presidente del Gobierno de España convocó a todas las asociaciones de víctimas que trabajan en España, y estuvo con ellas departiendo, interesado, comprometido; hizo una declaración institucional, pidiendo especial atención al tema de seguridad política, como un elemento básico y fundamental de la política de seguridad vial.

¿Qué dice la Unión Europea?

La idea inicial es hacer frente al problema y en el Libro Blanco de la Unión Europea se plantea el objetivo de reducir en un 50% las víctimas mortales de aquí al 2010. Objetivo que podemos lograr con el trabajo en conjunto y los aportes de toda la comunidad.

Aquello que en aquel momento parecía ilógico e imposible, en estos momentos es difícil, pero posible. En todo caso, plantear un objetivo definido nos ha permitido poner en marcha muchas iniciativas.

Existe ahora un Programa de Acción Europeo para la Seguridad Vial, una propuesta que habla de la responsabilidad compartida, de la acción mancomunada que no solo se enfoca en lo que hagan el Gobierno Central, las entidades regionales y la policía. No se dispersen, todos estamos llamados a conseguir este objetivo, olvídense de todo lo otro, hagan lo que tengan que hacer pero concéntrense los esfuerzos en lo que hemos denominado los elementos básicos de la seguridad vial, que son: el cinturón, el alcohol y la conducción. El casco, la

velocidad, las distracciones y la reincidencia también hacen parte de aquellos aspectos en los cuales se deben concentrar esfuerzos. Si se concentran en esto y hacen el trabajo bien, pueden conseguir el ambicioso objetivo marcado para el año 2010.

Nosotros qué hacemos: necesitamos medidas urgentes, de choque inmediato y también normas especiales. Primero, la concienciación sobre el número de víctimas; segundo, asociaciones de víctimas; y luego entraremos en detalles, alcohol, cinturón, casco y distracciones.

Concienciación sobre el número de víctimas

Para comenzar, se crea el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial, donde se recogen todos los datos, las estadísticas, los detalles de los accidentes. Alrededor de una política de seguridad vial que tome decisiones y haga planes debe existir claridad y muy buena información.

Por cierto, basado en las presentaciones que he visto, veo que ustedes están bien informados sobre el tema y el diagnóstico lo tienen muy claro. Pero además, es fundamental disponer de un organismo con potencia suficiente para centralizar los datos, las estadísticas y toda la información referente a la seguridad vial.

Nosotros decidimos realizar una encuesta de opinión, donde les preguntamos a los ciudadanos: ¿cuántas víctimas mortales cree que se presentan al año en carreteras españolas? Los ciudadanos nos contestaron que, para ellos, entre 800 y 900 muertos puede tener España por accidentes de tránsito cada año. Pues son 5.400, y la ciudadanía no es consciente del drama, de la magnitud de esta catástrofe y de lo que está pasando en las carreteras. Partiendo de esto, empezamos a trabajar para explicarle a la gente qué es lo que está sucediendo.

Entre otras iniciativas, surgió la utilización de los paneles de información variable. En Semana Santa pusimos un cartel que decía: "Semana Santa del año pasado: 110 muertos; lo importante es volver". También durante un fin de semana concurrido pusimos un cartel que decía: "70 muertos el año pasado, ustedes mismos". Sabemos que el tema de concienciación es importante y por eso intentamos hacerle llegar al ciudadano, insisto, la magnitud de estos sucesos.

Vale la pena colocar el tema entre las preocupaciones de la sociedad, involucrar a la ciudadanía y de alguna manera poner en la agenda el problema de los accidentes de tránsito. Voy a contar una anécdota, ahora que están las asociaciones de víctimas aquí. Recuerdo una reunión de las asociaciones de víctimas. Yo estaba muy contento porque las víctimas habían bajado este año, pero ese día me dijeron: "Director, no se equivoque, nunca bajan los muertos, se suman".

Asociaciones de víctimas

Todos los países que obtienen buenos resultados en política de seguridad vial disponen de poderosas asociaciones de víctimas, que tienen la credibilidad con la que, a veces, no cuenta la administración.

Probablemente las víctimas han sido olvidadas durante mucho tiempo, pero ahora piden un espacio, un protagonismo que hay que darles, y hasta me atrevería a decir que la sociedad está en deuda con tantas víctimas y tantos familiares de víctimas que se han visto afectados por este flagelo. **La participación activa de las asociaciones de víctimas es necesaria dentro de esta clase de políticas, no lo olviden.**

Algo parecido a lo que está pasando aquí. Si observamos, fueron las asociaciones de víctimas las que convocaron el Primer Foro Contra la Violencia Vial en España en el año 2004, y en ese entonces nos trajeron al máximo responsable de la seguridad vial en Francia y a la presidenta de la asociación de la Liga Contra la Violencia Vial de ese país.

Nos explicaron qué era lo que estaban haciendo en Francia y nos dijeron: "tomen nota, el año que viene nos volveremos a encontrar, ¿verdad que sí?". Y tomamos nota. Cada año se ha celebrado, con las asociaciones de víctimas, el Foro Contra la Violencia Vial. Nos visitan especialistas y dejan su mensaje: una declaración para exponer los deberes de toda la administración y de la sociedad civil, mientras ellos velan por el cumplimiento de los mismos.

También hemos declarado el tercer domingo de noviembre como el Día Mundial de las Víctimas de Accidentes de Tránsito, una conmemoración que en nuestros pueblos ya se ha extendido para convertirse en la Semana Europea de las Víctimas

de los Accidentes de Tránsito.

En torno a estas fechas, las administraciones, municipios e instituciones privadas organizan debates, actos públicos y foros con iniciativas relacionadas con la seguridad vial. Esto no deja de ser un referente en el calendario de todos los que trabajamos en torno al tema. Es el momento para dar explicaciones y presentar resultados.

La última iniciativa clave, que también ha surgido del seno de las asociaciones, es el monumento en memoria de las víctimas inocentes de los accidentes de tráfico. Es verdad que en España hay monumentos en memoria de las víctimas de la guerra civil, pero resulta curioso que como un homenaje a miles y miles de muertos y heridos no había ni siquiera un monumento, no había ninguna placa, no había ningún punto de referencia; apenas algo menos que llevar flores al kilómetro 23 de la carretera. Esta es una fotocopia del monumento, que como un gesto contra la indiferencia, involucra a los gobiernos regionales. Tal y como ha sido grabado en el monumento: "contra la indiferencia y el olvido". Esta idea ha sido copiada de la Liga Francesa.

Tienen que evitar la sensación de impunidad. Se deben hacer controles a casi el 20% del censo total de conductores, de manera tal que cada año, por lo menos un miembro de cada familia donde hay varios conductores haya pasado por el control de alcoholemia. Que no haya la sensación de impunidad.

En España lo hacemos durante todo el año, pero sobre todo, hay dos campañas especiales de quince días que son siempre en julio, durante el verano, y en diciembre, en las fiestas de Navidad, donde los anuncios en medios se intensifican, aumentan los controles de toda la policía y se incrementan las medidas preventivas contra la alcoholemia.

Vale la pena poner especial atención a las campañas. Los expertos aseguran que una buena campaña de comunicación puede lograr un descenso de hasta el 12% en los accidentes. Pero esto no lo es todo; si no se toman otras medidas, al cabo de tres o cuatro meses, se habrá perdido todo el trabajo. A lo que me refiero es que estas campañas deben ir acompañadas por otro tipo de medidas y acciones concretas. Hemos pasado de dos millones de controles preventivos de alcoholemia en el 2003 a 4 millones

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

y medio en el 2006 y, lo que es más importante, hemos pasado del 4,3% de positivos en controles de alcoholemia a casi la mitad, el 2,4%. Existe además otro indicador, el de los conductores fallecidos, a quienes se les toman muestras de sangre, y según estas, ya vamos debajo del 30% de alcoholemia positiva en víctimas fatales al volante cada año. Hemos bajado 8 puntos, esto es una señal de que vamos por buen camino.

También nos ha llegado información de que ha bajado la venta de vino en los restaurantes de carretera, hecho por el cual se queja el sector, pero definitivamente es un buen indicador de que los comportamientos se están modificando. También hemos insistido en la figura del conductor alternativo, control de publicidad, un control estricto de cualquier anuncio que relacione la inseguridad vial con la conducción, de una forma o de otra. Es absolutamente necesario promover la cerveza sin alcohol, la cerveza cero, en esto los resultados han sido buenos.

En estos momentos, el 10% de la cerveza que se consume en España es cero, sin alcohol; somos el primer productor y consumidor del mundo en cerveza sin alcohol. Quien se pasa a la cerveza sin alcohol seguramente antes bebía cerveza con alcohol y quien antes bebía agua no se pasa a la cerveza sin alcohol, lo cual nos deja muy satisfechos de esta iniciativa.

Esta es la gráfica de cómo evolucionan los controles de alcoholemia y cómo evolucionan los positivos de alcoholemia, sin secretos: controles intensivos de alcoholemia acompañados de campañas que explican las razones para llevar a cabo estas medidas.

Nuestra experiencia en controles preventivos nos lleva al punto de que debemos hacerle entender a la gente que si bebe, no puede manejar. En la última campaña que hemos hecho el emblema es: "la única tasa segura es cero". **Nuestra experiencia nos dice que los mensajes tienen que ser claros: la única tasa segura es cero y si conduce no beba.**

Sobre el cinturón de seguridad y el casco, antes les comentaba que mientras ustedes mostraban las estadísticas sobre causas de los accidentes, no estaba incluido el uso del cinturón de seguridad. Les aseguro que la diferencia entre la vida y la muerte radica en llevar el cinturón o no llevarlo puesto. Es

sencillo y no cuesta nada. Probablemente sea uno de los grandes inventos del siglo XX y el que más vidas ha salvado. Les aseguro que toda la humanidad debería estar en deuda con el cinturón de seguridad. Las campañas de comunicación explicando las razones para usarlo y los controles exhaustivos por parte de la policía reflejan generosos resultados.

¿Qué ha pasado? Las cifras están en constante crecimiento y en estos momentos estamos en el 84%; pero atención, ésta es la media entre carretera y zona urbana. En carretera, el uso del cinturón por parte del conductor y el acompañante es superior al 90%, lo que significa que ya manejamos estándares europeos. En los asientos traseros estamos en el 76% y ahora también se está utilizando mucho en desplazamientos cortos; todo el mundo en el desplazamiento largo se pone el cinturón, pero aún tenemos el riesgo en aquel pequeño desplazamiento.

Nos gusta el avisador acústico del uso del cinturón porque de este modo no es necesario tener a toda la policía movilizada controlando. Si logramos que los autos vayan equipados con un avisador acústico llegaremos al punto en que la gente tome conciencia y se lo ponga sin escuchar la señal.

La más reciente campaña que hicimos en medios radiales tuvo gran éxito. Se trataba de alguien que iba a comprar un auto, llegaba al concesionario y el vendedor le mostraba todos los adelantos técnicos del coche, pero el comprador preguntaba: "¿viene con el avisador?". El vendedor contestaba: "no, pero tiene un sitio para que pueda colocar el vaso". Es cierto que hay accesorios que le pueden hacer la vida más cómoda, pero los accesorios que se la pueden salvar son los más valiosos. Cuando compre un auto asegúrese de que lleva avisadores para uso del cinturón de seguridad.

Quien no se pone el cinturón está demostrando que no le interesa el tema y tampoco los elementos de la seguridad vial, ni los elementos de la conducción. Nosotros insistimos mucho en el aspecto del cinturón, porque supone la incorporación de la cultura de la seguridad vial en cuanto al automóvil. Lo mismo que sucede con el casco para proteger a los conductores de las motos. Sé que van a realizar un foro para tratar este tema.

La Dirección General de Tráfico llevó a cabo una reforma legislativa, de la cual también estamos

satisfechos. Esta consistía en: “si el policía de tránsito descubre a un conductor sin casco, de inmediato inmoviliza la motocicleta. Si la moto es inmovilizada, el conductor debe ir en busca de un casco y sólo cuando regrese con él, se podrá llevar la moto”. Nadie puede continuar circulando sin el casco puesto. Además hemos podido dotar de más autoridad a la policía de tráfico, a tal punto que nos ha permitido extender el uso del casco como elemento básico y fundamental de seguridad en el transporte. Hemos aumentado diez puntos tanto en carreteras como en las ciudades, con dos millones y medio de personas que antes no se ponían el cinturón y ahora lo utilizan. Es un cambio definitivo de comportamiento.

La más reciente campaña que hicimos en medios radiales tuvo gran éxito. Se trataba de alguien que iba a comprar un auto, llegaba al concesionario y el vendedor le mostraba todos los adelantos técnicos del coche, pero el comprador preguntaba: “¿viene con el avisador?”. El vendedor contestaba: “no, pero tiene un sitio para que pueda colocar el vaso”. Es cierto que hay accesorios que le pueden hacer la vida más cómoda, pero los accesorios que se la pueden salvar son los más valiosos. Cuando compre un auto asegúrese de que lleva avisadores para uso del cinturón de seguridad.

Quien no se pone el cinturón está demostrando que no le interesa el tema y tampoco los elementos de la seguridad vial, ni los elementos de la conducción. Nosotros insistimos mucho en el aspecto del cinturón, porque supone la incorporación de la cultura de la seguridad vial en cuanto al automóvil. Lo mismo que sucede con el casco para proteger a los conductores de las motos. Sé que van a realizar un foro para tratar este tema.

La Dirección General de Tráfico llevó a cabo una reforma legislativa, de la cual también estamos satisfechos. Esta consistía en: “si el policía de tránsito descubre a un conductor sin casco, de inmediato inmoviliza la motocicleta. Si la moto es inmovilizada, el conductor debe ir en busca de un casco y sólo cuando regrese con él, se podrá llevar la moto”. Nadie puede continuar circulando sin el casco puesto. Además hemos podido dotar de más autoridad a la policía de tráfico, a tal punto que nos ha permitido extender el uso del casco como elemento básico y fundamental de seguridad en el transporte. Hemos aumentado diez puntos tanto en carreteras como en las ciudades, con dos millones y medio de personas que antes no se ponían el cinturón y ahora lo

utilizan. Es un cambio definitivo de comportamiento. En estos momentos, en España, el 40% de los accidentes mortales suceden cuando los vehículos se salen de la vía. Esto no es más que la consecuencia de una conducta incorrecta de quien maneja el vehículo. Esto no siempre sucede porque se encuentran a otro automóvil en la vía, se trata del irresponsable exceso de velocidad sumado a otro elemento que puede ser la alcoholemia, una distracción o también una reacción producida por la somnolencia.

Además, estamos tomando el uso del teléfono móvil como la causa más común para las distracciones, por lo cual estamos aplicando sanciones económicas. El mensaje es claro: si conduces no hables por teléfono. Pero por ahí se nos metió una campaña publicitaria brutal sobre la venta del “manos libres”. Nuestro mensaje era: “Si conduces no hables por teléfono” y la publicidad decía: “No hables con la mano; pero sí puedes hablar si tienes un sistema de manos libres instalado”. Así perdió efectividad lo que nosotros habíamos trabajado con respecto al tema del teléfono.

Ahora estamos sumergidos en un profundo debate abierto: la programación del navegador conduciendo. Nos hemos dirigido a los fabricantes pidiéndoles que pongan un dispositivo para que no se pueda programar si el auto está en marcha. Esto llevará su tiempo y mientras tanto, como una distracción, en la próxima reforma legal vamos a incluir la programación del navegador conduciendo como una infracción.

Fumar y conducir es otra cuestión. Es evidente que fumar conduciendo distrae mucho. Hicimos una encuesta entre los ciudadanos para conocer su opinión sobre la prohibición de fumar mientras se conduce. El 70% nos propuso que lo prohibiéramos. Es una distracción evidente, pero no nos atrevimos a imponer esta prohibición porque salió una ley muy dura prohibiendo fumar en todos los centros de trabajo y restringiendo la venta de tabaco. Entonces hicimos una campaña explicándoles los riesgos y recomendando a los conductores que si manejan, no fumen. “Usted ya es maduro, usted ya lo sabe, es evidente y no hace falta que lo hagamos prohibir; si conducen, no fumen”, el mensaje tuvo un alto nivel de aceptación.

Ahora estamos también con el tema de los auriculares. Los que van en bicicleta por la vía pública llevan los

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

casco puesto y algunos de los que utilizan la moto llevan los cascos puestos. Estamos estudiando el tema por la distracción.

En la cuestión de la somnolencia, es necesario comentarles simplemente que en España cada vez dormimos menos y dormimos peor; estamos intentando ver cuál es la incidencia que esto puede tener como causa de los accidentes.

Fumar y conducir es otra cuestión. Es evidente que fumar conduciendo distrae mucho. Hicimos una encuesta entre los ciudadanos para conocer su opinión sobre la prohibición de fumar mientras se conduce. El 70% nos propuso que lo prohibiéramos. Es una distracción evidente, pero no nos atrevimos a imponer esta prohibición porque salió una ley muy dura prohibiendo fumar en todos los centros de trabajo y restringiendo la venta de tabaco. Entonces hicimos una campaña explicándoles los riesgos y recomendando a los conductores que si manejan, no fumen. "Usted ya es maduro, usted ya lo sabe, es evidente y no hace falta que lo hagamos prohibir; si conducen, no fumen", el mensaje tuvo un alto nivel de aceptación.

Ahora estamos también con el tema de los auriculares. Los que van en bicicleta por la vía pública llevan los cascos puestos y algunos de los que utilizan la moto llevan los cascos puestos. Estamos estudiando el tema por la distracción.

En la cuestión de la somnolencia, es necesario comentarles simplemente que en España cada vez dormimos menos y dormimos peor; estamos intentando ver cuál es la incidencia que esto puede tener como causa de los accidentes.

Tenemos entonces la siguiente ecuación: alcohol, cinturón, casco, distracciones, velocidad y reincidentes. La velocidad es el elemento más difícil de tratar, pero probablemente sea junto al cinturón y el alcohol, el elemento más importante de la política de seguridad vial. Todo depende del manejo de los radares fijos. En el 2005 instalamos 125 aparatos y en el 2006 llegamos a 175, para 2007 pusimos 200 más. Ese año terminó con 500 radares fijos, sumados a 300 móviles, 800 radares; y para este año llevamos a cabo la creación de un centro nacional para el tratamiento de las denuncias automáticas. Las nuevas tecnologías cada vez son más importantes para la vigilancia y el control disciplinario. Es necesario dotarse de un elemento de

infraestructura para poder procesar todo el potencial que ofrece la tecnología, además de ser un aporte en busca del objetivo que nos hemos trazado.

Primero se ponen unos cuantos radares, y luego aparecen ciudadanos razonables que no quieren problemas de denuncias y se instalan un aparato que señala los límites de velocidad. De esta manera abrimos las ventas de estos novedosos dispositivos.

Este es el escenario europeo sobre el tema de la velocidad: primero los radares, luego las ventas de limitadores y al final queremos conseguir que estos últimos sean producidos en serie para los vehículos. Así podemos llegar a un escenario razonable de velocidades.

En este foro han estado debatiendo sobre el hecho de aumentar las velocidades. Desde luego nadie habla en Europa de aumentar velocidades, probablemente por razones de consumo energético, por razones de contaminación pero también por razones de seguridad vial.

En el tema de los radares he hemos evolucionando poco a poco, hasta llegar a construir una experiencia interesante. En una provincia donde se colocaron 5 radares abrimos en alguna ocasión una consulta en un periódico local, para preguntarle a la gente dónde creería que debíamos ponerlos. La ciudadanía nos propuso lugares estratégicos y demostró con esto que actúa con la razón y quiere colaborar con las autoridades.

Para los reincidentes, aquellos que actúan reiteradamente con desprecio por las normas de seguridad, se ha diseñado el permiso por puntos. Había que buscar una fórmula para inscribir a los reincidentes, Son doce puntos para todos y ocho para los novatos, durante los dos primeros años. Se pierden dos, tres, cuatro y hasta seis puntos por infracciones tipificadas como actos contra la seguridad vial, las cuales son muy bien percibidas por el ciudadano.

La premisa es que cuando uno pierde todos los puntos pierde el permiso. Son seis meses sin conducir, sumados a la asistencia a un curso de seguridad y educación vial, para de nuevo repetir el examen. Luego de esta prueba les aseguro que el procedimiento ejerce un efecto disuasorio. También manejamos la recuperación de puntos, como premio

por completar dos años sin infracciones y además ofrecemos cursos de 12 horas que les permiten recuperar cuatro puntos.

La Ley del Permiso por Puntos se hizo bajo consenso de todos los partidos políticos; salió votada por unanimidad. Queremos unirnos con la ciudadanía y hacerla partícipe de estas iniciativas. Por eso, es importante que se busquen consensos. Algunos filósofos han intentado decir algo así como que el permiso de conducir no es un crédito, sino una cosa absoluta y para toda la vida, un derecho que ya está demostrado.

Pero en realidad el pase por puntos es un crédito, funciona como ese margen de confianza que la sociedad le otorga a un ciudadano para manejar por las vías públicas con toda la gente alrededor. A medida que usted va infringiendo las normas en materia de seguridad vial, va perdiendo la confianza que la sociedad le ha otorgado. Esto es como un pacto entre usted y la sociedad para manejar en carretera y luego el elemento potente de comunicación, que es: usted maneja la responsabilidad para conducir en medio de las vías públicas.

Vale la pena contarles que el permiso por puntos ha ayudado a abrir el debate sobre los agentes de tránsito, ha logrado la complicidad de las asociaciones automovilísticas, el apoyo de los medios de comunicación y el protagonismo de las políticas de tráfico. La filosofía es preciosa, pero la ley también lo es. El punto estratégico del permiso por puntos es que con la puesta en marcha de un registro único de vehículos, conductores y sanciones, sumado a un equipo informático, será más fácil aprobar esta ley y al mismo tiempo garantizar una puesta en marcha eficaz, es decir, que no nos olvidemos de la parte interna.

Pero deben pasar dos años desde que se aprueba la ley hasta que se pone en marcha. Así, cuando una denuncia se tramita, no cambia nada, lo único que se agrega a la sanción económica es la pérdida de dos, tres, cuatro y hasta seis puntos.

¿Cuál es el balance? Existen varias opiniones sobre el permiso por puntos; pero en todo caso, en el campo de la siniestralidad ha tenido efectos sumamente beneficiosos. Una reducción del 50% en el número de víctimas es una cifra contundente que no necesita mayor explicación.

Las cifras de accidentalidad en España nos muestran que en 2004 y 2006 se ha observado un descenso del 24% en las víctimas de los accidentes de tráfico - atención 24% -, lo que significa 1.300 muertos menos en accidentes de tránsito, con más coches y con más conductores.

Además de tener en cuenta que por cuarto año consecutivo los accidentes de tránsito y las víctimas siguen disminuyendo, vemos que de estar en la cola de Europa hemos pasado a estar ya en la franja media en materia de accidentalidad. Lo que representa todo un avance.

Hemos comparado el período enero-agosto durante los últimos 10 años, y la cifra de accidentes mortales y víctimas mortales va en franco descenso. Este año hemos conseguido casi 1.000 muertos menos, unas cifras que son esperanzadoras y nos animan de alguna manera a continuar por el camino que hasta ahora hemos recorrido.

Todo lo anterior hace parte de actuaciones concretas, pero también existe un entorno en la voz de la Unión Europea, y para esta fuerza política no valen las iniciativas aisladas. Debemos marcar objetivos, hacer planes e identificar las acciones para concebirlos. **Si hay algún protagonismo especial, y los países que mejores resultados obtienen son los que disponen de sistemas de autoridad más eficaces, no se engañen, el sistema de autoridad es fundamental en la política de seguridad vial.**

A partir de este punto, lo más contundente es tener un Plan Nacional de Seguridad Vial, además de varios planes regionales. En estos momentos estamos trabajando en los planes municipales bajo una idea coherente y que pueda integrarlos en total para obtener una política concreta en este sentido.

Planes Municipales de Seguridad Vial

¿Por qué nos obsesiona tanto el tema? La respuesta es que en España más de la mitad de los accidentes con víctimas se producen en las ciudades. Es verdad que los muertos están fundamentalmente en la carretera, pero más de la mitad de estos siniestros ocurren en las ciudades. Los atropellos a peatones son pocos en carretera, pero bastantes en la ciudad. Los accidentes en los cruces son algo típico de la ciudad y, desde luego, el auge de las motocicletas

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

es un fenómeno característico de las urbes; todo ello justifica los planes específicos de seguridad vial.

Hemos trabajado en un documento que es un plan-tipo de seguridad vial para los municipios. Éste consiste en ocho puntos que deben estar incluidos en cualquier plan de esta naturaleza. Queremos promocionar la elaboración de planes municipales obligatorios de seguridad vial, para todos los municipios con más de 50.000 habitantes.

Durante dos años la Dirección General de Tráfico los estará promoviendo en las grandes urbes y en las de menos de 150.000 habitantes. Y de aquí a dos años, se quiere que sean obligatorios estos planes municipales, debido a que es necesario incorporar los municipios a la política de la seguridad vial, si no, no funcionarían.

En el tema de educación, les voy a hablar sobre cuatro puntos relacionados con el currículo educativo:

Educación para los expertos. Ellos aseguran que se deben transmitir valores y educar sobre civismo, puesto que si no hay valores, si no inculcamos esta clase civismo, ya sea explicando las señales de tráfico o el significado de las luces de los semáforos, no va a funcionar la educación vial. En España existen asignaturas en todos los colegios, llamadas “educación para la ciudadanía”, y dentro de esta materia hay un módulo obligatorio sobre seguridad vial, donde se tratan temas de formación y seguridad vial, un poco sobre señales y algo de mecánica. El contenido del módulo hace énfasis en aspectos específicos sobre actitudes y el por qué de las normas, un tema que muy pronto entrará a hacer parte de la agenda que estamos desarrollando.

El control de la licencia lo he dejado para el final, no porque sea menos importante. **Debo decirles que la política de seguridad vial se resume en una ecuación que es concienciación más represión, concienciación por información. Pero si esto no va acompañado del control y la vigilancia pertinentes, todo lo demás no funciona. La condición humana es así, más policía de tráfico y atención a los procedimientos sancionadores. Hay que concentrar todos los esfuerzos en que las denuncias se paguen; si esto no ocurre, no funcionan las estadísticas. Atención, este es un implemento básico y fundamental, una cosa es**

denunciar pero al mismo tiempo ser efectivos, tiene que pagarse.

Por último quiero hacer cuatro reflexiones sobre el tema de la política de sanciones, que son las que guían un poco a la reflexión sobre seguridad vial:

- 1). Las infracciones tienen que ser razonables, percibidas y entendidas por los ciudadanos.**
- 2). La transparencia, aquí no pueden existir excepciones, en cuanto haya una excepción, todo el sistema pierde credibilidad.**
- 3). Que no se perciba un ambiente de impunidad, que la gente tenga siempre claro que si comete una infracción, tarde o temprano, ésta va a ser detectada y también sancionada.** También es recomendable manejar cierta transparencia en cuanto al destino de las sanciones. El destino de las sanciones se constituye como un recurso fundamental para sostener la política, por ejemplo en Colombia existe una propuesta para que el dinero recaudado por los radares permita financiar la ampliación de los mismos. De manera tal que en algún punto se puedan conseguir los objetivos que se vayan trazando.
- 4). El tratamiento penal. En este punto cada país tiene su normatividad. En ella se debe huir de la sanción fácil, un código penal más drástico será eficiente.** El derecho administrativo se puede utilizar para repartir de manera coherente las responsabilidades administrativas. En España tenemos un fiscal especial, ya que hay elementos de tráfico, hay fiscalías especiales en delitos de tráfico y se encuentra en trámite una modificación al Código Penal, en la que se intenta concretar de la mejor manera los supuestos delictivos relacionados con el tráfico.

Por razones de tiempo sólo les menciono que, además del sistema sancionatorio de tráfico y judicial, se ha dotado a la Policía de Tráfico de un aparato homologado para denunciar. Es necesario que les demos agilidad, eficacia, y operatividad. Este tipo de cosas son el complemento, el broche absolutamente imprescindible para obtener buenos resultados en una política de seguridad vial.

Muchas gracias por su atención.

Intervención de :

Joel Yerpes

Director de la Unidad de Investigación de Mecanismos de Accidentes del Instituto Nacional de Investigación en Transporte y su Seguridad Vial (INRETS).

Francia

General Moore, Coronel Gonzáles:

Voy a dar una versión un poco diferente en la medida en que voy a hablarles de investigación. Soy científico, y diría que realizamos algunas investigaciones que permiten esclarecer las decisiones políticas. Soy director de la Unidad de Investigación de Mecanismos de Accidentes, y nuestro objeto de búsqueda es justamente saber cómo se producen los accidentes de tránsito; he aceptado la invitación de Por la Vía por la Vida - Liga Contra la Violencia Vial, para contarles qué hacemos y cómo lo hacemos en Francia.

Cada uno de nosotros en nuestros países estamos luchando por el mismo objetivo: mejorar la seguridad vial. Para introducir mi conferencia, me arriesgaré a hacer algo; les contaré la historia de un accidente que ocurrió en Francia y voy a tratar de hacerlo en español. Voy a pedirles su mayor indulgencia con la pronunciación del español y después de esta historia continuaré mi conferencia en francés.

Una historia:

Hoy en la mañana el señor Durant está muy cansado, ha dormido mal y tiene algunos problemas personales que ocupan su mente. Tiene una entrevista comercial en el pueblo vecino a las ocho de la mañana; aún tiene tiempo de llegar y tomará la pequeña carretera comarcal, ya que es el trayecto más directo, a pesar de que es una vía angosta y cada vez más concurrida, sobre todo en las horas de la mañana.

Está oscuro y llueve ligeramente. No ha llovido desde hace varias semanas, y la carretera se encuentra un poco resbaladiza. El coche del señor Durant tiene ya algunos años pero funciona bien. La revisión del control técnico será el próximo mes, debe revisar los amortiguadores y cambiar los neumáticos que se encuentran ligeramente gastados.

El señor Durant no tiene prisa, pero tampoco tiempo que perder; respeta los límites de velocidad. Después de una larga recta, una señal anuncia una curva peligrosa; realmente es una curva muy cerrada. Este lugar es conocido por los numerosos accidentes y frecuentes daños materiales que allí se producen. Durant conoce este sitio ya que en algunas ocasiones ha transitado por este lugar. En la curva se cruza con un tractor, seguido por una fila de autos, unos faros mal regulados deslumbran un poco. Sorprendido, Durant da un ligero golpe de volante y resbala sobre la calzada; intenta enderezar el vehículo pero no está acostumbrado a este tipo de situaciones.

Hace algunos meses, a la salida de la curva, había un campo de trigo; actualmente hay una urbanización. El coche del señor Durant sale de la carretera, y el primer impacto es contra un muro de protección, patina y finalmente se estrella contra un poste de hormigón. Durant regresará al trabajo después de permanecer 15 días en el hospital y dos meses en rehabilitación.

Con respecto al accidente y sus consecuencias, ¿de quién es la culpa? Algunos dirán; es del conductor, si hubiese ido más despacio, si hubiese visto la señal, si no hubiese estado cansado, si tuviera un itinerario más cómodo, si hubiese estado informado en las situaciones de emergencia.

Algunos dirán; es el coche, si hubiese estado en mejores condiciones, si los neumáticos hubiesen sido nuevos, si hubiese tenido ayuda en la conducción, si los faros hubiesen estado mejor regulados.

Algunos dirán; es debido a la estrechez de la carretera, al recubrimiento de la calzada con la lluvia, al intenso tráfico en esta pequeña carretera. Si todavía estuviera el campo de trigo, si no hubiese estado el poste, no habría ningún herido.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Como puede verse, los accidentes son historias de varios factores que se entremezclan en el tiempo, en el espacio; algunos relacionados con el conductor, otros con el vehículo y otros con la infraestructura. Ahora voy a continuar en francés.

Lo que hacemos en nuestro departamento de investigación es reconstruir científicamente estas historias mediante una investigación detallada de los accidentes, y tratar de comprender con un análisis preciso cuáles son finalmente los factores que están en juego, su importancia, su interacción, y proseguir nuestras investigaciones en los tres campos: conductor, vehículo e infraestructura. Realizamos un estudio detallado del accidente, y luego trabajamos en cada uno de los sectores, de tal manera que emprendemos todas las investigaciones que se deriven de dicho estudio del accidente.

Desde el punto de vista metodológico, somos personas que trabajamos con enfoques clínicos, enfoques comprensivos del accidente y no con enfoques estadísticos. La idea es extraer conocimientos que nos expliquen el accidente; deducir información que explique el siniestro.

Como ya les dije, el accidente es un objeto de investigación y a partir de estos datos pluridisciplinarios construimos y reescribimos cómo se desarrolló. Lo que hacemos es que cada vez que hay un accidente de circulación en un sector determinado cercano a nuestro laboratorio de investigación, trabajamos en colaboración con la Gendarmería y la Policía Municipal, los bomberos y los servicios de emergencia, que nos alertan cada vez que hay un accidente de circulación y llegamos al sitio en tiempo real.

Una vez que se produce el accidente, tenemos en nuestro laboratorio un especialista en problemas técnicos, que observa el vehículo y la infraestructura y tenemos también un psicólogo que se preocupa por el conductor. También recolectamos investigaciones técnicas sobre la infraestructura, el vehículo y el conductor.

Posteriormente, las personas vuelven a la oficina y allí intentan reconstruir en función de todos los elementos recopilados una historia del accidente que se produjo. Algo que no he dicho, pero que es importante, es que tenemos varios equipos de intervención que permiten asegurar y garantizar una

permanencia casi completa, las 24 horas del día, los siete días de la semana y los 365 días del año si es posible.

También es cierto que en algunas noches de Navidad tal vez no hacemos investigaciones. Primero elaboramos el escenario del accidente, luego definimos algunas informaciones complementarias sobre las que tendremos que hacer la investigación, y en función de ellas, los especialistas elaborarán las primeras hipótesis para ver si hay elementos complementarios o algo que debamos investigar más a fondo. Estos datos complementarios pueden referirse a la carretera y al medio ambiente.

Por ejemplo, cuando uno está de turno por la noche o a las cuatro de la mañana y llueve y hay viento, a veces es muy difícil obtener todos los datos complementarios; entonces, luego de la evaluación, se decide si se debe ir en mejores condiciones para recuperar huellas del vehículo y otros datos complementarios. Posteriormente se hace una verificación técnica del vehículo, que se concentra en la seguridad primaria.

En nuestro laboratorio de estudios del INRETS, que es el Instituto de Investigación Pública sobre el Transporte y la Seguridad, sólo trabajamos con la seguridad primaria; es decir, todo lo que sucede antes del accidente y cuáles son las medidas que es necesario implementar para evitar el siniestro. En el INRETS hay otros laboratorios de investigación que trabajan en la seguridad secundaria; es decir, las consecuencias después del accidente, los vínculos entre las heridas, las deformaciones del vehículo, el seguimiento de los accidentados y el seguimiento psicosocial de los implicados.

Algo que es de suma importancia es que cuando hacemos estos análisis de los accidentes, no nos interesamos en saber quién es el responsable. Los más interesados en llegar a los culpables y a los responsables son las personas de la policía, la gendarmería, los aseguradores, lo mismo que los médicos que van a curar a las víctimas. En el accidente, ellos se interesan por curar a las personas, no se hacen otras preguntas; nosotros, en cambio, no nos preguntamos quién es el culpable; nosotros sólo queremos comprender el accidente, saber qué pasó por la cabeza de las personas, cómo todos los factores se entremezclaron.

En algunos aspectos lo que voy a decir se parece a lo que dijo antes mi colega de Estados Unidos sobre la necesidad de este enfoque sistémico que es a la vez el conductor, el vehículo y la infraestructura: los tres elementos juntos.

Como les dije antes, hay psicólogos que van al terreno, hablan con los testigos, con las personas heridas y con las personas que salieron ilesas. Luego hay una entrevista complementaria en la que nuestros psicólogos van a ver a las personas al hospital o a las personas a sus casas para que nos vuelvan a hablar sobre el accidente, porque hay cosas que uno quisiera entender mejor después de haber hecho un primer análisis ó simplemente cosas que nos faltan o que uno quisiera precisar ó simplemente para mantener contacto con los accidentados.

Después, de manera un poco más precisa, tenemos la retranscripción de las entrevistas al papel y sistematizamos toda la información sobre la infraestructura, el vehículo y la codificación informática de los datos. Elaboramos mapas del accidente, mapas computarizados; también hacemos una lista de verificación y una codificación informática de los datos, luego hacemos una reconstrucción cinemática de los accidentes y elaboramos una síntesis.

Aquí tenemos la reconstitución de un caso real en el que los datos cinemáticos provienen de la encuesta detallada de los incidentes; todo esto se almacena en un computador y así podemos reconstruir los hechos. También nos permite cotejar los datos sobre infraestructura con los datos del conductor, porque a veces los conductores nos dicen una cosa, y después de haber analizado los hechos, logramos saber si se equivocan o si mintieron, porque eso también pasa. Y la entrevista complementaria nos da pistas para ir un poco más allá de las investigaciones.

Estos estudios detallados de los accidentes son costosos, no porque nos paguen bien, sino porque se buscan muchos elementos y se requiere tiempo. Además cabe precisar que éste es el único lugar en Francia en donde se realizan esta clase de estudios clínicos de los accidentes.

Nosotros también trabajamos con los fabricantes de automóviles; ellos realizan un estudio detallado de los accidentes bajo la perspectiva del fabricante, en contraste a lo que hacemos aquí, basados en investigación interdisciplinaria pura.

Este sector experimental se encuentra en el sur de Francia. Para quienes conocen algo de Francia, les diré que está muy cerca de Marsella. Hay 550 casos y tratamos aproximadamente 50 de estos al año, es decir, que es una permanencia completa y nosotros elegimos cuáles son los accidentes que vamos a estudiar.

Otro aspecto es el vehículo; tenemos un automóvil que ha sido acondicionado allí. Ubicamos cientos de sensores en el vehículo, entonces lo hacemos pasar por el lugar del accidente para tratar de obtener componentes cinemáticos e intentar comprender cuál fue la presión a la que se sometió el conductor. Entonces trabajamos con la validación de nuestros modelos dinámicos, la reconstrucción del accidente, así como todos los temas de la caja negra, que es un elemento que nos puede informar en caso de accidente o de cuasi accidente, sobre los componentes técnicos del automóvil. Así equipamos las flotas y los vehículos con una caja negra para tener los datos en caso de accidente. Aunque eso plantea problemas de libertad y problemas de aceptabilidad social, nosotros estamos trabajando en el tema de las cajas negras, no para acusar a las personas, sino para desarrollar aspectos de la investigación relacionados con el vehículo.

El último punto es el problema de la infraestructura. Es un tema de interacción entre urbanismo y seguridad vial. Se trata de intentar comprender cómo una ciudad evoluciona, pero al mismo tiempo, cómo la diferencia entre urbanismo, movilidad y reorganización vial puede plantear problemas de seguridad en las calles.

También realizamos trabajos sobre el diagnóstico vial; es decir, ver cómo se producen los accidentes en decenas de cruces particulares y cómo podemos hacer evolucionar los sistemas de cruces a un modelo de normas. Nosotros hacemos las investigaciones, presentamos nuestros resultados y luego se instauran las políticas, como dijo la doctora Cecil Petit, para transformar todo esto en un nuevo modelo de normas y reglamentaciones.

Otro tema es el de los políticos y su relación con la seguridad vial. Francia tiene un centenar de departamentos, pero también hay seis mil municipios con responsabilidades en materia urbanística, de policía y de dotación; el problema es que si los políticos no están sensibilizados sobre estos temas, caemos en graves equivocaciones.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Diversos estudios se han realizado con el propósito de sensibilizar a los políticos sobre este tema. Yo también soy político de mi localidad y conozco los problemas de mi comunidad, los conozco desde el punto de vista dramático y sé la diferencia entre el investigador y los demás.

El otro problema es el de la planificación urbana. Ahí está la ciudad y los problemas que se pueden comprender como un todo, un conjunto. En Francia estos programas de planes de desplazamiento urbano que están relacionados con problemáticas de salud pública y con el problema de la contaminación están encaminados a mejorar las ciudades, para que los carros no circulen dentro de ellas. Esta es una idea que intenta promover el uso de la moto y disuadir el uso de los carros. Todo esto plantea problemas de seguridad, algo sobre lo que también hablaremos un poco esta tarde.

Vale la pena entonces recordar que el accidente es un factor donde varios elementos que están en el tiempo y en el espacio confluyen, y hay un enfoque de comprensión del proceso que va más allá de los temas estrictamente estadísticos. No debemos olvidar que se puede actuar sobre los tres elementos: infraestructura, vehículo y conductor, para también trabajar en los aspectos jurídicos de responsabilidad; todo lo que dijo esta mañana la doctora Petit: la sanción, la represión, etc. Todo esto es también un elemento de las investigaciones.

Ante todo, es claro que podemos obtener los mejores resultados cuando todo el mundo trabaja con un mismo objetivo.

Agradezco mucho su atención.

Intervención de :

Régis Blanchard

Mayor - Gendarmería Nacional Francesa

Agregado de Seguridad Interior Adjunto

Embajada de Francia en Colombia

El control de la seguridad vial tiene por objeto salvar vidas y evitar lesiones. La seguridad vial en Francia es manejada por dos fuerzas de policía que son la Gendarmería y la Policía Nacional. También representa uno de los aspectos de esta lucha general contra la inseguridad en carreteras, quizá lo más visible, pero no lo único.

Es importante, a mi parecer, señalar desde ahora que el control de la seguridad vial pertenece a una estrategia general, en la cual nosotros somos un elemento: las fuerzas de policía no estarían en capacidad de ganar solas esta guerra.

En los resultados obtenidos, las fuerzas de policía y su acción en el terreno juegan una parte importante, pero no se les puede disociar de la política de educación y de prevención con el propósito de mejorar los comportamientos generadores de accidentes, el reforzamiento de las reglamentaciones, y el mejoramiento de equipos vehiculares y de carretera. Así, ¿cuál sería la acción represiva del gendarme o del policía si no tuviera consecuencias? Es decir, una medida administrativa o una decisión judicial.

Los resultados en materia de seguridad en las carreteras de Francia son alentadores, especialmente después de que este tema fuera declarado como de "prioridad nacional" en el año 2002. Las cifras obtenidas validan la estrategia adoptada y los esfuerzos iniciados por todas las partes involucradas en la seguridad de carreteras desde hace años.

A título de ilustración, en 1972, para un parque automotor cercano a los 15,3 millones de vehículos, lamentábamos más de 16.000 muertos en carreteras francesas. En el año 2006, con un parque de más de 36,3 millones de vehículos, este número ha disminuido fuertemente, llegando a 4.709 muertos.

Voy a presentar los grandes lineamientos de la organización de las fuerzas de seguridad encargadas del control vial. Evocaremos la acción sobre el terreno de las fuerzas de policía y cómo se inscribe esta acción en un dispositivo global que asegure su eficiencia. Evocaremos, por último, los materiales y equipos que colaboran en el control, y que tienen una participación creciente en los resultados finalmente obtenidos, entre los cuales se cuenta la red de radares fijos y móviles autorizados en el "control de sanción automatizada", con los cuales Francia está equipada desde el año 2003.

1. El control de seguridad en carreteras: una organización a nivel nacional y local

Antes de evocar la organización de las fuerzas de policía propiamente dichas en este campo, conviene recordar que la seguridad en las carreteras de Francia se inscribe en el marco de una política general. Dicha política es coordinada por la Delegada Interministerial para la Seguridad de Carreteras, dependiente del Primer Ministro, quien tiene en este campo autoridad sobre los diferentes ministerios involucrados: Interior, Defensa, Transportes, Justicia y Educación.

Esta organización centralizada permite asegurar una acción coherente en todos los campos de la lucha contra la inseguridad en carreteras a lo largo de todo el territorio francés. También nos permite a nosotros, fuerzas de policía, manejar nuestra acción en un contexto global, claro y con objetivos bien definidos y compartidos. La acción represiva, que es la esencia del oficio policivo, no está aislada sino complementada con la acción de la justicia, o con los actores de la prevención.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Dos fuerzas de policía están encargadas en Francia de garantizar en tiempo de paz la seguridad de nuestros 60 millones de ciudadanos: la Policía Nacional (130.000 efectivos) y la Gendarmería Nacional (105.000 efectivos). Son fuerzas de policía estatal, que cumplen la totalidad de misiones de una fuerza de policía. La Policía Nacional, con estatus civil, tiene a cargo la seguridad de las zonas urbanas más importantes, representando el 5% del territorio nacional, pero un poco más del 50% de la población francesa. La otra, la Gendarmería Nacional, tiene un estatus militar. Ella tiene a cargo las ciudades pequeñas y las zonas rurales, siendo el 95% del territorio nacional en el cual vive un poco menos del 50% de nuestra población.

Esto significa que la Gendarmería tiene a cargo lo esencial de la red de carreteras que posee Francia (1 millón de kilómetros, de los cuales 12.000 son autopistas, 26.000 carreteras nacionales y 360.000 carreteras departamentales). El control de la seguridad vial es entonces una misión en el centro de la actividad de esta fuerza de policía, y representa hoy cerca del 20% de su actividad global.

La Policía Nacional y la Gendarmería realizan sus misiones de control de seguridad vial a través de unidades especializadas, dedicadas a esta misión. Pero es importante señalar que la misión de seguridad vial involucra y pertenece también a todas las unidades territoriales encargadas de la seguridad pública y del respeto de las leyes sobre una parte determinada del territorio nacional.

Cada comandante de una unidad territorial, tanto en la Policía como en la Gendarmería, es responsable ante sus superiores de los resultados que obtenga en materia de lucha contra la delincuencia. La delincuencia vial forma parte de esta delincuencia global y las cifras en materia de "Accidentes / Muertos / Heridos", seguidas por cada circunscripción, hacen parte de un minucioso examen. Todo comandante de unidad territorial es particularmente calificado sobre su acción en este campo.

A un comandante de unidad territorial, cualquiera sea su nivel, le importan las estadísticas de la delincuencia común como robos y homicidios; pero también las cifras sobre número de "Accidentes / Muertos / Heridos". Este comandante analiza la situación de su circunscripción, pilotea su servicio, ordena patrullas y manda su unidad, teniendo en cuenta su responsabilidad en ese marco de acción.

La responsabilidad del comandante de una unidad territorial reposa sobre la idea de que no hay nadie mejor que él, que conozca las características de su circunscripción; y en términos de carreteras, él es el mejor ubicado para reaccionar cuándo y cómo sea necesario.

También velamos, a través de las estadísticas de servicio, para que cada gendarme tenga en una unidad básica como el puesto, una actividad suficiente en materia de seguridad vial. Claramente, el gendarme que no utilice los talonarios de multas que son suministrados a principios del año, deberá justificarse. Y el oficial que tiene a su mando a varias unidades, vela para que ellas actúen en ese marco.

Para estas unidades territoriales "generales", por ejemplo para los 3.500 puestos de Gendarmería, la misión de seguridad vial se ejerce a lo largo de la actividad normal de la vigilancia de la circunscripción, desde el momento en que la patrulla constata un comportamiento en carreteras sancionable por la ley. Un caso de estos sería, por ejemplo, el no respeto de una señalización o de un semáforo, el no llevar el cinturón de seguridad o la utilización del teléfono portátil conduciendo.

Los comandantes de unidades instalan regularmente los servicios de policía en rutas específicas. Se trata, muy a menudo, de hacer controles sistemáticos de alcoholemia, y cada unidad territorial está equipada con pruebas de alcohol y alcoholímetros, o controles de velocidad sobre ciertos trayectos de rutas secundarias que las unidades especializadas de seguridad de carreteras frecuentan poco. Ellas ponen en servicio un aparato fácil de utilizar: el binóculo "Eurolaser" (del que 1.000 unidades están en operación), portado en grupos al nivel de varias unidades.

Finalmente, las unidades territoriales de Policía o de Gendarmería son llamadas a participar en servicios más importantes de seguridad vial, que sobrepasan el territorio de su circunscripción. Por ejemplo, la puesta en marcha de planes particulares de circulación, además de los grandes desplazamientos por vacaciones.

Vemos entonces que los controles de seguridad vial hacen parte integral de la acción cotidiana de todas las unidades no especializadas de las dos fuerzas de policía. El control de la seguridad en carreteras, misión particular, necesita la puesta en marcha

de medios especializados como ciertos radares. Exige, por ejemplo, competencias particulares como el manejo de motos o de vehículos rápidos. Finalmente, este manejo demanda una legislación que a veces es compleja, especialmente en lo que se refiere a los transportadores de carreteras.

La Policía Nacional dispone de “unidades de vía pública”, dedicadas a la policía vial, que representan cerca de 4.000 efectivos especializados, de los cuales más de 2.000 son motociclistas. En la ciudad de París, que tiene una organización policial particular, son unos 800 funcionarios dentro de la compañía de circulación, más 300 motociclistas.

La Gendarmería Nacional, a cada uno de sus niveles territoriales, lleva una organización dedicada al control de la seguridad vial y esa es una de sus grandes misiones históricas. Así, la dirección general tiene una subdirección especializada para la seguridad en carreteras, donde la doctrina de empleo de unidades de la Gendarmería en la materia es estudiada y los resultados son evaluados. Las 22 regiones de gendarmería poseen oficinas especializadas, y ponen en marcha sus medios especializados, como helicópteros.

Las agrupaciones de Gendarmería, establecidas en cada uno de los 97 departamentos franceses, disponen en su mayoría de un “Escuadrón departamental de seguridad de carreteras”, que son las unidades especializadas de terreno. Su tamaño depende de la población con que cuenta el departamento considerado, y varía de una treintena para los más pequeños a cerca de 200 para los más importantes. Estos escuadrones reagrupan a las unidades de autorutas, que son brigadas motorizadas (vehículos de intervención, vehículos portadores de radares instalados y motos), así como a las brigadas rápidas de intervención (vehículos de intervención).

El departamento es el escalón administrativo donde se determina la política local de control de seguridad en carreteras. La responsabilidad del comandante de agrupación (generalmente un coronel) en materia de seguridad vial, bajo el control del prefecto, representante departamental del gobierno, es muy importante.

Conviene señalar que cada escalón está igualmente conducido a trabajar con los otros actores de la seguridad en carreteras, según

el esquema interministerial ya mencionado. El carácter interministerial, inter-servicio, no concierna solamente a los niveles políticos o de alto mando, sino también a los niveles medios, hasta el terreno. La dirección general participa, entre otros asuntos, en la elaboración de la reglamentación nacional; los comandantes de las regiones mantienen relaciones permanentes con los siete centros regionales de información y de coordinación de carreteras (CRICR), cuya misión es informar al usuario de la ruta y de coordinar la gestión del tráfico en todas las circunstancias. A nivel local, las unidades de terreno cooperan con los otros servicios, para mejorar constantemente las infraestructuras de carreteras, en función de la accidentalidad constatada.

Los accidentes graves de la circulación en carretera, por ejemplo, son siempre objeto de un análisis metódico con el fin de determinar las causas y proponer las soluciones para evitar su repetición.

Otro ejemplo de acción operativa común es el que se da en materia de importantes servicios de policía de seguridad vial como el control sistemático de la alcoholemia. En dichos controles pueden estar presentes un fiscal, o su representante, y el prefecto, o su representante a nivel distrital. Si no están en el terreno, con la fuerza respectiva, ellos conocen de la operación y reaccionan inmediatamente para tomar decisiones cuando el caso resulta grave: tomarán una medida administrativa para retirar la licencia de conducción, y realizarán una convocatoria con fecha fija para el tribunal, que confirme la decisión administrativa.

Todos los integrantes de la Policía y la Gendarmería que sean o no especializados en ese marco, reciben una formación adecuada en materia de policía vial. En particular, reciben esa muy importante formación sobre la constatación legal de un accidente de la carretera. Las investigaciones en estos casos son muy técnicas; a veces los investigadores tienen que recibir la ayuda de los laboratorios de Policía Criminal. Todo esto es importante para establecer las responsabilidades ante el tribunal.

Finalmente, hay que anotar que para la Policía y la Gendarmería, su carácter de fuerza nacional centralizada, permite un despliegue de unidades y de medios materiales uniforme, según los planes establecidos en función de las características de las zonas (infraestructuras de carreteras, flujos, poblaciones, etc.). Así que los ciudadanos pueden

beneficiarse sobre el territorio del mismo nivel de intervención del Estado en materia de control vial.

2. Control de la seguridad en carreteras: la acción de fuerzas de policía favorecen un ambiente favorable.

La naturaleza de la acción de una fuerza de policía en materia de seguridad de carreteras, es a la vez represiva y preventiva.

La prevención de las fuerzas de policía está basada en la presencia visible del personal en uniforme a lo largo de los trayectos de circulación. Aún no es cuantificable ese tipo de acción, pero su eficacia es innegable. Permite crear un clima de "inseguridad" para el posible infractor, y lleva a corregir ciertos comportamientos en carretera. Los franceses saben lo que la expresión "miedo al gendarme" quiere decir. Los puestos de vigilancia a lo largo de las rutas, controlados por unidades especializadas o no, participan en este tipo de acción. Al igual, los controles preventivos de alcoholemia, que son instalados, por ejemplo, cerca de los sitios nocturnos, permiten que aquellos que no están en condiciones de tomar carretera dejen manejar a otros.

La participación de fuerzas de policía en las acciones de educación de carreteras entra también en el marco de la prevención, vista en el largo plazo. En complemento del personal de la seguridad en carreteras, los gendarmes y los policías participan en acciones de formación destinada a los más jóvenes (pistas de seguridad en carretera, licencia del peatón). Esta acción de educación, unida a las múltiples campañas mediáticas sobre el uso del cinturón o el respeto de los límites de velocidad, permite convencer a los futuros conductores de asumir correctamente las reglas que regulan la seguridad en carreteras, de favorecer el respeto natural al Código de la Ruta, pero también legitima la acción represiva de las fuerzas de policía para hacerlas respetar.

Pensamos también que participa en la tarea de educar a los padres. A pesar de que representa un esfuerzo (gendarmes que no participan en el servicio normal de sus unidades), esa cooperación con los actores civiles de seguridad

vial es muy importante, y la continuamos. También participamos sobre ese tema en casi todas las grandes ferias de Francia.

La educación y la prevención constituyen, entre otras políticas, una antesala indispensable para que la opinión acepte la puesta en marcha de nuevas reglas impositivas, como la prohibición del teléfono portátil conduciendo, o el reforzamiento de reglas ya existentes, como en materia de alcoholemia.

La acción represiva de las fuerzas del orden tiene un impacto directo sobre los resultados en materia de seguridad en carreteras. Ella convierte la acción preventiva en lo posible y eficaz: el miedo al gendarme no funciona, sino porque sabemos que él está dispuesto a sancionar. Una disminución de la movilización, de actores políticos que manifiestan su voluntad de actuar, así como de las fuerzas del orden, se traduce enseguida en un aumento del número de accidentes. Esto por ejemplo ha sido constatado en Francia al comienzo del 2007, cuando el relajamiento del esfuerzo condujo a un aumento en el número de accidentes.

La acción represiva se entiende prioritariamente en dirección hacia los comportamientos que más generan accidentes, así como en las categorías de las poblaciones más amenazadas.

El consumo de alcohol es la causa del 30% de los accidentes mortales en Francia. Este porcentaje permanece constante, con la disminución del número global de accidentes mortales.

Las fuerzas de policía hacen entonces el esfuerzo sobre el diagnóstico de la alcoholemia: más de 10 millones fueron realizados el año pasado.

La velocidad es la segunda causa de accidentes en Francia, pese a los progresos realizados: la velocidad media en las autopistas francesas era de 90 km/h en el 2000, y de 82 km/h en el 2006. Las fuerzas de policía continúan entonces en la tarea de hacer de su acción represiva una prioridad: 75% de las infracciones a la circulación están relacionadas con la velocidad. En las unidades especializadas en el control de la seguridad vial, los controles de velocidad representan la parte más grande de su actividad. Este control es aquel que puede ser percibido con mayor facilidad como vejatorio por los usuarios, según la ubicación de los puestos de radares móviles. Sin embargo, los franceses de manera general conocen y admiten el impacto de la velocidad sobre las cifras de accidentes.

El no uso del cinturón de seguridad es aún en Francia el tercer factor de mortalidad en las rutas. En el año 2006, si el conjunto de conductores y pasajeros hubieran tenido asegurado su cinturón de seguridad, 424 muertos hubieran sido evitados. En este campo, como en los otros, el reforzamiento de la reglamentación ha dado lugar a nuevas posibles sanciones.

Las otras infracciones son frecuentemente sancionadas cuando las fuerzas de policía las constatan, como los comportamientos peligrosos (no respeto de señalizaciones, invasión de la línea blanca, etc.). Ellos pueden ser detectados “al vuelo” por el agente controlador. Se tratará también del control de “dos rutas”, con la problemática del uso del casco.

De otra parte, de comprueba necesario sancionar el estado de ciertos vehículos, que representan un peligro para los otros (neumáticos usados, visita técnica obligatoria no realizada). En materia de control de transporte de carretera, las unidades especializadas realizan una acción de control de tiempos reglamentarios de conducción, muy a menudo en detrimento de los tiempos de descanso.

Pero la acción de las fuerzas de policía ha podido ser más eficaz, gracias a un “entorno” favorable. Se trata ante todo, de la movilización y de la firmeza de los tomadores de decisiones. Declarar como “prioridad nacional” la lucha contra la inseguridad vial en 1989 y en 2002, creó un ambiente favorable para las fuerzas del orden encargadas de poner en marcha el control. La voluntad política está acompañada de efectos de medidas y de medios.

Los medios dados a las fuerzas del orden les permite cumplir esta misión en buenas condiciones: ellos disponen de elementos que les garantizan constatar las infracciones previstas por la ley (radares, alcoholímetros, vehículos, motocicletas).

Más allá del conjunto de la cadena “seguridad vial” que funciona de manera coherente, año tras año, los reglamentos se vuelven más severos en los dominios de las infracciones más generadoras de accidentes. En materia de alcoholemia, los topes han bajado, mientras que las penas han aumentado. Por ejemplo, la pena prevista para homicidio o herida involuntaria en el marco de un accidente de la circulación en carretera se ha duplicado después del 2003, si el

accidente es causado por un estado alcohólico. El uso del cinturón de seguridad obligatorio, muy difícil de hacer aceptar en los puestos delanteros durante los años 70, se ha ampliado a los pasajeros traseros, sin mayor dificultad. Cada niño deberá muy pronto estar asegurado individualmente, según un dispositivo adaptado a su morfología. Podemos multiplicar los ejemplos.

La mejora en los resultados en materia de seguridad de carreteras también contempla las normas impuestas a los constructores de vehículos, para que vuelvan los vehículos más seguros, así como todas las iniciativas por mejorar las infraestructuras de carreteras.

Las nuevas reglamentaciones y sus respectivas sanciones por parte de las fuerzas de policía, para garantizar menos muertos y heridos no son suficientes por sí solas: la sanción debe ser puesta en ejecución.

En materia de infracción a la reglamentación de carreteras, las autoridades administrativas y judiciales muestran severidad. Las infracciones relacionadas por la fuerza de policía tienen seguimiento y son objeto de decisiones que dan credibilidad al conjunto del dispositivo, y al policía y gendarme del terreno. La opinión pública solicita, ella misma, que la delincuencia vial sea severamente castigada.

Una circular ministerial de diciembre del 2002 ha puesto un término a la nefasta práctica de “indulgencias”, que invalidaba en parte la acción represiva de las fuerzas de policía en materia de seguridad vial. La infracción hecha manifiesta por el policía o el gendarme permitía muy a menudo la intervención de tal o cual persona influyente, para que ella fuera olvidada. Esto tenía la consecuencia de desacreditar a las fuerzas de policía en su misión, desmotivarlas y poner en duda la igualdad de los ciudadanos frente a la ley. La prohibición absoluta de acceder a las solicitudes de indulto refuerza hoy la acción de las fuerzas de policía. Nos ha ayudado, permitiéndonos decir “NO”, y exigir el “NO” de nuestros subordinados. Para nosotros es, también, un cambio de comportamiento.

Esta misma circular anunciaba también la puesta en operación del «Control Sanción Automatizado», en el mismo objetivo de una aplicación estricta y sistemática de las reglas existentes.

3. El «Control Sanción Automatizado» (CSA), nuevo actor del control de la seguridad en carreteras.

Fue en el segundo semestre del 2003 que comenzó a desplegarse esta nueva herramienta cuya eficiencia sorprendió a los observadores. Su papel en los resultados obtenidos en materia de seguridad en carreteras es considerable.

El sistema consiste en una red de radares fijos, situados en los ejes en los que se generan más accidentes, y radares móviles a bordo de los vehículos, pero que sólo funcionan al detenerse. Los radares móviles de esta red son puestos en marcha por las unidades especializadas de seguridad en las carreteras de la Policía y de la Gendarmería. Permiten constatar, sin intercepción del vehículo, el respeto de las velocidades autorizadas, y el respeto de las distancias entre vehículos o de los semáforos de señalización. Ha aumentado considerablemente la frecuencia promedio del control de vehículos en Francia.

El sistema toma una foto del vehículo que excede la velocidad autorizada. Dicha foto es enviada automáticamente al «Centro Automatizado de Constatación de Infracciones en Carretera», donde la placa de matriculación es descifrada. Por medio de los archivos nacionales se ubica al propietario y se le envía automáticamente la multa de infracción en carretera. Él pagará su multa en un centro nacional de pago, o podrá impugnar los hechos ante un oficial del Ministerio Público, y presentarse ante la justicia para ser juzgado.

Alrededor de 1.168 radares fijos y 556 móviles han sido expedidos al día de hoy, mientras que un pedido adicional está pendiente (1.500 fijos y 750 móviles).

Con el fin de ser aceptados por la población, los radares fijos son objeto de una señalización para avisarle al usuario. Estudios han mostrado que las tres cuartas partes del 30% de la disminución de accidentalidad que se ha presentado desde la utilización del sistema, se atribuye al uso de los radares. Esta eficiencia en la que cree el 75% de los franceses, ha permitido que sea aceptado. Se ha constatado un fenómeno de aceptación del sistema: ciertos vehículos disminuyen la velocidad antes de

llegar al radar, para luego acelerar inmediatamente. Sin embargo, su efecto en la reducción promedio de la velocidad en Francia, que tiene como consecuencia directa la reducción del número de accidentes, ha sido confirmado.

El CSA es, pues, un nuevo actor del control de la seguridad en carretera en Francia. Su puesta en marcha es económica, pues permite desplegar una cantidad de personal a otras tareas y aumentar la eficiencia general de las fuerzas de policía. Además, el sistema parece financieramente ventajoso: debería permitir obtener de los 9 millones de multas esperadas para el 2007, algo así como 375 millones de euros en beneficios para el Estado.

¡Gracias!

Intervención de :

Pablo Cáceres

Ex Magistrado

Con relación a las resoluciones del antiguo Ministerio de Fomento, el trabajo de ellos es elaborar el código de tránsito que quedó en el decreto 1344, primer código que se hizo con alguna influencia en su construcción de los códigos europeos, los cuales se señalan las condiciones para que las personas puedan ingresar al tránsito como conductores y como peatones. Si ustedes miran el código, habla de reglas de admisión al tránsito. Ese código partía de una idea: el tránsito es la libertad de locomoción, es la circulación de las personas que se hace libremente dentro del territorio nacional, en las vías públicas y privadas abiertas al público y está regulado desde el punto de vista policivo por el Estado, a tal extremo, que la misma Constitución impone la obligación de unificar las reglas de tránsito en todo el territorio nacional al legislador.

En ese sentido, se establecieron condiciones para que las personas obtengan su permiso de locomoción. En el caso de los peatones no se requiere condición especial; en el caso de los conductores se requiere de su licencia de conducción; en el caso de los vehículos se requiere que sean ingresados al tránsito, pasen por unos exámenes técnicos y mecánicos de seguridad, entre otras. Entonces, al propietario se le da la licencia de tránsito de operación del vehículo. Otras normas son de comportamiento del tráfico que se encuentran allí, la señalización.

Quiero resaltar que el tránsito se refiere a la libertad de locomoción, pero simultáneamente el transporte. Se vio y siempre se ha visto como un servicio público recuerden ustedes que en la Constitución de 1991 dice que ese servicio lo presta el Estado a través de particulares que es lo que ha venido ocurriendo lamentablemente en Colombia. Salvo algunas viejas empresas distinguidas de servicio público oficiales, en general el servicio de transporte público nuestro ha sido siempre operado por particulares bajo

reglas de intervención del Estado: cuando se miró ese transporte se encontraron unas empresas que realmente no lo eran, eran unas afiliadoras que vivían de comisiones de intermediación, entre otros. Tenían el privilegio de rutas y horarios y le cobraban a los propietarios de los vehículos una cantidad de dinero, pues por despachar esos vehículos en sus rutas ese sistema de transporte pretendió modificarse con el decreto 1393 para tratar de construir empresas, unidades que fueran responsables de operación del transporte, y eso inicialmente se planteó.

Tuvo algún éxito en el transporte municipal y en el urbano ninguna, porque los grupos de transportadores fuertemente apoyados por el interés político local, por los políticos locales que dependían de ellos para las elecciones, lograron una gran excepción no se aplica el estatuto de transporte dentro de algunas ciudades y específicamente Bogotá. Pidieron una licencia de permiso durante mucho tiempo y el resultado es que jamás se crearon verdaderas empresas de transporte público, por eso ustedes encuentran que en muchas de esas empresas no contratan a los conductores, no obstante que la norma lo diga, dentro de un régimen laboral corriente, toda la operación corre por cuenta del propietario. Esa primera parte de nuestra historia del transporte pues nos deja una reglamentación que más o menos se pudo aplicar pero que después, y es histórico, entró en un proceso de perversión y la perversión se inició cuando el Estado pensó que los papeles del tránsito, en aquella época del tránsito libre (la matrícula, los pases) eran más que un mecanismo de control, una rentabilidad para el Estado, un arbitrio rentístico.

Entonces se vendía el tránsito libre, pases, se promovía la expedición de los pases sin ninguna limitación porque eran ingresos, ingresos para el Estado, las tarjetas de operación, una cantidad de papeles y papeles. Después, el negocio del cambio

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

de placas, el negocio del cambio de pases, el negocio del cambio de certificados de gases, de tal manera que el control se convirtió en un control de papeles y no en el control de la operación del servicio público. Eso impulsó a que un segmento de la población viviera de las oficinas de tránsito: los tramitadores, los gestores, los intermediadores. Ese segmento creció desmesuradamente para ayudar al usuario a quien le resultaba imposible llegar a esa burocracia que cada vez se fue corrompiendo, cada vez cobraba y era un gran negocio de la administración de los papeles del tránsito.

Eso ocurrió de tal manera que seguía siendo la política de control de tránsito y de transporte fundamentada en el control de los papeles y no de la operación. Es la primera etapa donde se inicia un proceso de criminalización de esta actividad, de criminalización donde tenemos claramente el negocio de las rutas, por ejemplo, las empresas obtenían rutas para aumentar la capacidad transportadora y poder conseguir vehículos. Y el gerente o dueños de la empresa recibían comisiones de las empresas ensambladoras de vehículos y eso era un gran ingreso para los gerentes o dueños de las empresas transportadoras. Para eso servía la ruta, no para prestar el servicio sino para enriquecerse impunemente con esas comisiones. Aquí se ensamblaron busetas, con chasis para carga y los ensambladores se inventaron unas normas donde no había posibilidad de debatir técnicamente si esa buseta era adecuada o no. Muchos de los accidentes de busetas se deben a eso; el chasis era para carga.

Todavía se puede interrogar al señor Montoya, que era el gerente de Chrysler de aquella época. Ese proceso sigue invadiendo el sistema de transporte de tránsito, la autoridad cada vez se preocupaba menos por la operación, la autoridad se preocupaba por otras cosas, por cambiar los pases, las placas, por el ingreso y, claro, por la inflación burocrática que se necesitaba para poder expedir todos esos papeles, con el trabajo acucioso de los intermediarios.

Primera fase de la criminalización marcada por esa creciente corrupción y el abandono de la autoridad sobre el control.

Viene una segunda etapa porque yo me tengo que alejar de las políticas de transporte y más bien esto va a quedar en el dominio de la criminología, porque la segunda época es más grave. Con el crecimiento

de las organizaciones criminales en Colombia, con el nuevo commodity de la droga en Colombia, el crimen organizado en sus manifestaciones más elementales se va desarrollando, y requiere mecanismos de lavados de activos.

Se incrementa la adquisición de vehículos y la adjudicación de rutas, simplemente para dar la opción de esa compra ilícita. Así se manejó el del transporte intermunicipal en esa segunda etapa. Si hoy le preguntamos a la autoridad de tránsito: ¿cuántos taxis hay en Bogotá?, dice, “depende, ¿los que están legalmente matriculados o los que están duplicados, gemeliados?”. Y esa duplicación ilegal se facilita, por la escasez de autoridad y la altísima corrupción. Ahora, que nosotros estemos preocupados por los accidentes de tránsito, ¡claro!, cómo no vamos a estar preocupados.

Y por eso digo que no cae muy bien frente a los anteriores discursos. Lo que voy a decir es que acabamos de verlo allí: Colombia se ha movido en los últimos 4 años, entre 8 y 6 mil personas muertas en accidentes de tránsito por año cuando los homicidios por año van en 25, 30, 33 mil en la época terrorífica de Pablo Escobar. Pero seis mil homicidios por año dentro de 25 mil homicidios al año. Eso pesa en el contexto colombiano. El tránsito está matando más que el crimen organizado, más que los otros factores criminológicos del homicidio y ¿qué estamos haciendo, campañas?, ¿por qué se están matando? ¿Por educación?

Hay una parte del problema que sí corresponde a la ingeniería del tránsito. Aquí no hay vías adecuadas, aquí la infraestructura es una miseria, aquí la inversión que hace la sociedad en el transporte es altísima, muy, muy alta, no solo en seguros. Aquí se paga varias veces por el usuario el valor del bus dentro de la estructura de la tarifa, hay un renglón que corresponde al pago del bus y transcurrida la vida útil de ese carro, vuelve y se reinicia una nueva vida útil y la sociedad paga varias veces por ese vehículo. ¿Es justo eso? No. No es justo con unos vehículos cuya estructura no es adecuada para prestar el servicio público de transporte. Simplemente pensemos en el diseño de un vehículo de Transmilenio y otro de esos que aún circulan en las vías y nos damos cuenta que, según las estadísticas, una gran parte de los accidentes ocurren cuando una persona va a subir o bajar del vehículo de transporte público y resulta atropellada, o en algunos caso fallece.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Eso es lo que demuestran las estadísticas y la fuente de esta información es la Secretaria de Tránsito. Claro que llegué hasta cierto punto porque cuando quise establecer cómo era la distribución de los accidentes, de los heridos y los muertos de las empresas: silencio, no puedes penetrar el santo de la corrupción. Y esas empresas son las que premiaron dándoles la participación en el Transmilenio; “estamos muy agradecidos”, porque después de años de corrupción, de sanción al usuario ahí se encuentran las mismas empresas. Ahora en Transmilenio, pero seguimos con el mismo sistema, el sistema de los buses inadecuados y seguimos pagándolos varias veces, seguimos con unos taxis que están gemeliados. Entonces, ¿qué puede hacer la policía, el policía de tránsito es la persona que controla el tránsito?

La policía de tránsito está enfrentando una nueva criminalidad, que no es su función. El policía de tránsito es otro funcionario que ha sido educado para una labor distinta, y no para afrontar un problema que ya no corresponde a las políticas de transporte y de tránsito, sino a la política criminal. Y miren ustedes las empresas de transporte: mantienen el mismo sistema antiguo de intermediarios, no controlan a los conductores, entonces nosotros decimos: “Cómo así que ese conductor debe 94 millones de pesos en multas y sigue conduciendo en las vías”, pero ¿quién tiene que responder?, ¿el Estado? Como es que el Estado está prestando indirectamente el servicio de transporte para que permita eso.

Segundo: la empresa, ¿por qué lo despacha? Sencillamente porque la empresa no tiene control de la relación, porque la empresa se retiró, no le interesa sino cobrar la cuota de administración y meter buses. Entonces se retiró del control y no tiene control sobre el conductor; quien lo tiene es el propietario del vehículo, y ese conductor tiene que trabajar con todas las multas que puedan existir, porque él tiene que comer. Y tiene que comer dentro de un sistema laboral que es igualmente absurdo.

Que no ha llegado ese sistema a tener semejante peligrosidad, a participar en esas estadísticas tristes que tenemos nosotros, pero ahí no se queda el proceso criminal, es que la venta de papeles sigue; yo no sé por qué no nos dijo, o no escuche, el señor del Soat, que uno de los problemas que tiene es la venta y compraventa de pólizas falsas, que cuando la persona tiene el accidente allá, lo negocia de alguna manera el abogado, pero eso existe en Bogotá.

Cuando es que vamos aprender a ser sinceros, y la autoridad deja de pensar que estamos en un país de ángeles, que lo que necesitamos son campañas educativas de convencimiento a corto, mediano y largo plazo. ¿Largo plazo? Cuando la criminalidad aquí está creciendo notablemente, no solamente en accidentes de tránsito.

Intervención de :

Maria Teresa Huertas

Ministerio De Transporte
Directora (E) de Tránsito

Buenos días, doctora María Fernanda Campo, doctora María Patricia Gonzáles, doctor Navarro, Coronel Gonzáles y demás oficiales y participantes. Muchas gracias por estar aquí presentes, delegaciones de fundaciones del extranjero, bienvenidos todos.

Es para el Ministerio de Transporte una gran satisfacción poder participar en estos escenarios, en estos eventos y, sobre todo, recoger con gratitud la sensibilidad, el compromiso, la responsabilidad de entidades que, a la sombra de las entidades gubernamentales, tienen el sentido de la responsabilidad, la profundidad de lo que significan todos los efectos desde el punto de vista de la accidentalidad, de la seguridad vial y de lo que impactan en una sociedad.

Lamento manifestarles que hubiese sido el deseo del señor ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego, estar aquí presente. Desafortunadamente, por razones de compromisos con la agenda del señor Presidente, no pudo hacerlo; pero en su representación haré el esfuerzo de plantear el punto de vista de lo que es la política de gobierno en seguridad vial. Desde el punto de vista de Colombia, y vale la pena la aclaración para nuestros amigos del exterior, dados los problemas que se presentaron en términos de la vulnerabilidad durante la última década del siglo pasado y principios del 2000, existía una connotación de las actuaciones de los grupos al margen de la ley.

Esto implicó como política pública en materia de seguridad vial hablar de dos componentes: la seguridad vial desde el punto de vista convencional, es decir, todo lo que incide en la transitabilidad -ya lo miraremos en términos del factor humano, de infraestructura y de manejo-; pero el fenómeno que se presentó en la época del 2000 fueron las actuaciones de los grupos al margen de la ley. De allí nace una

política intersectorial, en términos de intervención por parte del Estado, para garantizar la transitabilidad y la movilidad en las carreteras del país. Vale la pena hacer la siguiente referencia: Colombia tiene 16.000 kilómetros de carretera primaria, es decir, principal y cerca de 150.000 kilómetros entre red secundaria y terciaria. También vale la pena distinguir que, desde el punto de vista de la política de Estado y la normatividad, los municipios son autoridad de tránsito a través de sus alcaldes; obviamente entre los parámetros y las reglamentaciones que establece el Ministerio de Transporte. Entonces la política debe garantizar las condiciones de seguridad necesarias para la transitabilidad, en términos de seguridad, en los aspectos de accidentalidad y en términos de reacción oportuna por parte del Estado, para poder mitigar esos eventos de orden público que afectan la transitabilidad en Colombia.

De ahí la explicación de por qué vamos a hablar en términos de orden público y de accidentalidad. Nos vamos a referir inicialmente a la parte de orden público, que fue lo que suscitó el compromiso dentro de la política democrática en el actual gobierno; el incremento de las acciones por parte de los grupos terroristas, por fenómenos en materia de acciones ilegales, secuestros, cierre de las vías, etc. Todo lo anterior generó un impacto como fue la disminución del tráfico vehicular, no solamente impactando el tráfico de pasajeros ante la angustia de un posible secuestro, de una pesca milagrosa, sino, paralelamente, todo lo que significaba la movilidad en términos de carga, de todo lo que fundamenta la economía, en transporte de productos y de bienes de los centros de producción a los centros de exportación.

De igual forma produjo el alto incremento de la piratería terrestre, el incremento de secuestros y la baja capacidad de reacción por parte del Estado en

la intervención de estos fenómenos, razón por la cual durante la última década de los noventa se constituye en una política central del gobierno la recuperación de la transitabilidad, la recuperación de la confianza por parte de los ciudadanos para poder salir a las vías y generar la reactivación, tanto de la movilidad como de la economía.

En consecuencia, los objetivos desde el punto de vista de seguridad vial se integran bajo estos tres aspectos: impulsar, controlar y garantizar la seguridad en los diferentes modos de transporte, logrando la transitabilidad y confianza de los usuarios; disminuir los índices de accidentabilidad y de orden público; y aumentar la presencia de la fuerza pública en las vías. Estos se constituyen en los cuatro parámetros dentro de la integridad para garantizar esa transitabilidad.

Miremos inicialmente los aspectos y estrategias desde el punto de vista de orden público y los resultados e impactos. Posteriormente miraremos el tema desde el punto de vista de la accidentalidad, así como de los planes y estrategias de orden público sobre cómo se establecen estas líneas de trabajo; el diseño, la implementación y la puesta en marcha de un Centro de Información Estratégico Vial, el cual permite tener un control en línea directa sobre la base de un señalamiento de monitoreo satelital de las principales carreteras del país. En segundo lugar, una estrategia de monitoreo y en tercer lugar, planes meteoro de unidades móviles judiciales, una estrategia orientada a la información o al aprovechamiento de la información de la participación ciudadana, y la infraestructura básica de la actual Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, a través del fortalecimiento de los grupos unidos.

El Plan Meteoro se constituye como una estrategia desde el punto de vista de reacción, monitoreo, vigilancia, investigación e identificación. Los Planes Meteoro están dispersos en los sitios estratégicos para efectos de operación; se trata de compañías que están compuestas por este tipo de infraestructura.

Las unidades móviles judiciales constituyen una infraestructura operada por la Dirección de Tránsito y Transporte, anterior Policía de Carreteras, mediante la cual estos vehículos disponen de puntos de información que llegan mediante señal, para generar las acciones de vigilancia de lo que ocurre en los puestos de controles de retén por parte de la

policía. En ella se dispone de información basada en datos que permiten ver y verificar antecedentes de vehículos y antecedentes de personas y están dispersas normalmente cerca de todos de los puntos de peaje. Y los grupos UNIR, que son grupos de apoyo, tanto de prevención como de acción, operados por la antigua Policía de Carreteras, hoy, Policía de Tránsito y Transporte.

Gracias.

Intervención de :

Patricia Gonzáles

La Seguridad Vial En Bogotá

Secretaria de Movilidad del Distrito

Secretaría de Movilidad

Me encanta poder compartir con ustedes, con el Director General de Tráfico del Ministerio del Interior de España todas las experiencias y conocimientos sobre este tema. A la doctora Mary Bottagisio un especial agradecimiento porque así como la doctora María Fernanda Campo relata lo que sucedió cuando nos contactó para trabajar sobre este tema, creo que tiene un compromiso enorme en esta lucha contra la violencia vial y logra sensibilizarnos y movernos a todos para alcanzar escenarios como estos.

A la doctora María Teresa Huertas, nuestra Directora Nacional de Tránsito con quien trabajamos permanentemente en el Ministerio de Transporte. Al Coronel Gonzáles, comandante de la Policía de Tránsito de Bogotá con quien somos esa llave muy unida para atender en los frentes operativos todas las acciones que realizamos en materia de accidentalidad. A los expertos, a todos y todas, quiero darles la bienvenida a este escenario y vamos a aprovecharlo al máximo para que, junto con todos los invitados internacionales de altísimas calidades, podamos compartir y ampliar nuestras experiencias y conocimientos sobre este tema.

Me remitiré a hacer unos apartes en la presentación, un pre-análisis de las cifras que tenemos en este momento y a hablar un poco sobre lo que hemos venido desarrollando en nuestra administración. La Secretaría Distrital de Movilidad, para información de ustedes, es una nueva entidad que surge a partir de la reforma administrativa de la ciudad y está en sus primeros ocho meses de existencia. Esta entidad retoma obviamente los asuntos relativos al tránsito y al transporte, amplía su espectro de trabajo a temas como este de la accidentalidad y de la seguridad vial, comportamientos del tránsito y todo el análisis de los factores de infraestructura, de los transportes masivo, público, peatonal, motorizado y no motorizado para la movilidad de Bogotá.

Aquí vemos algunas imágenes que han estado empezando a circular en medios masivos de comunicación en desarrollo de nuestra campaña cuya identificación es:

«TÚ NO ERES IRROMPIBLE», que busca hacer un llamado a veces fuerte para algunos y, muy gráficos para otros, donde exploramos diferentes formas para hacerle entender a los ciudadanos y usuarios del transporte la realidad cotidiana por medio de imágenes como éstas; en las que vemos a una persona que ha fallecido. Esto es lo que día a día vivimos y padecemos todos en las calles de nuestra ciudad. Cuando vemos que un familiar, un amigo o un compañero de trabajo están involucrados en un accidente de tránsito entonces es algo que nos toca directamente; creo que esa es la primera reflexión que quisiera dejarles. En mi caso particular y en el de todo el equipo que me acompaña en esta tarea, por encontramos al frente de un tema tan sensible como lo es garantizar una movilidad segura en Bogotá, junto a los compañeros de la Policía Metropolitana de Tránsito, que diariamente están en este ejercicio.

Se trata de un tema cotidiano, de vida, que nos toca a cada uno de nosotros y esperaríamos que ninguno de nosotros tuviera que afrontar la situación de la pérdida o lesión de algún familiar o amigo; producida por un accidente de tránsito. Y resulta que cuando empezamos a hablar de este tema encontramos que tenemos historias similares y que vivimos lamentablemente esas situaciones muy dolorosas, que nos acercan a quienes las hemos vivido personalmente, y en eso nos unen también unos lazos muy estrechos.

En esta primera parte vamos a hacer un diagnóstico sobre cómo se ha comportado la accidentalidad desde el año 1997 hasta este corte del 31 de

agosto de 2007. Sobre la información del total de accidentes de tránsito que han ocurrido en la ciudad de Bogotá.

Lo primero que voy a decir es que en el año 1997 estábamos manejando 45.918 eventos, muy por debajo del registro que después comienza a aparecer para los años 1998 y 1999 en los balances y en la información del Fondo de Prevención Vial y del Ministerio de Transporte, que mira todo el comportamiento nacional.

Sobre esto habría que decir que a partir del año 1998 se presenta un incremento negativo en el número de eventos de accidentes de tránsito, que usualmente son como la sombra que nos preocupa y a la cual, como punto de referencia, no queremos llegar. Cuando hacemos estos análisis decimos que no podemos estar alcanzando los niveles dramáticos de los años 1998 o 1999; y lo que podríamos decir hoy es que desde esa fecha comienza a presentarse un descenso, con un incremento importante en el año 2004. En los años 2005 y 2006 volvemos a tener un descenso en los accidentes de tránsito; terminamos el 2006 con 35.504 accidentes y en nuestro corte al 31 de agosto vamos en 24.591. Si hiciéramos el análisis, en el año 1998 teníamos mensualmente 4.397 accidentes. Hoy, en el 2007, con el reporte y el comportamiento al mes de agosto, tenemos 3.074 accidentes mensuales y si eso lo proyectamos hacia el final del año, esperamos que no se mantenga esta tendencia.

Todos los días el Coronel nos pregunta sobre las tasas a reducir, hay que tener en cuenta que existen muchos factores que no dependen de esa gestión de la autoridad de tránsito ni de los oficiales de tránsito, y por ello, decir que nos comprometemos a que no se presenten más accidentes es, quizá, una quimera. Pero el compromiso es seguir adelantando estas acciones que les comentaré más adelante y que hemos venido desarrollando. Lo evidente es que si continuamos con la tendencia que ha venido presentándose en este año 2007, estaríamos en el orden de unos 36.000 accidentes en el año, lo que estaría en el mismo rango de los años 2005, 2006, muy por debajo del año 2004 y, naturalmente, muy por debajo de las estadísticas de los años 1998 y 1999. Esto en relación con la totalidad de los eventos. Ahora, si tomamos estos mismos eventos con heridos, claramente vemos un descenso de 18.000 en el año 2004, cuando se presentaron 18.376 eventos con

heridos, para terminar en el año 2006 con 13.531. Al finalizar este año y según nuestros cálculos, con la misma metodología que he explicado para el tema total de los eventos, estaremos en el orden de unos 14.400 accidentes de tránsito.

El comportamiento esperado es llegar a estar por debajo de esta tendencia, y en el caso de los eventos o hechos con muertos, que no es una cifra 1 a 1, hemos tenido en lo que va corrido del año 354 eventos con muertos, registrando el pico más alto en el año 2002 con un total de 586 eventos con muertos; lo que representa un descenso o una curva descendente. Este año esperamos estar al orden oficial de unos 500 eventos con muertos y entonces lo que hay que señalar es este fuerte incremento entre los años 2002 y 2004.

¿Quiénes son las personas que resultan heridas en los accidentes de tránsito? Esta situación ha venido teniendo un comportamiento diferente y lo veremos más adelante, cuando esté involucrado el parque automotor. En la ciudad podríamos decir que se ha presentado una reducción importante en el número de heridos en accidentes de tránsito: mientras en el año 2003 la totalidad de heridos fue de 22.494, a finales del 2006 esta cifra fue de 17.678 heridos. **Entonces podemos decir que la reducción en los ciclistas atropellados constituye una reducción importante del 51%;** mientras que para los conductores corresponde una reducción del 42%. Esto en la modalidad de las personas involucradas en los accidentes. Pero en **donde se ve una proporción contraria, y por consecuencia ascendente, es en el tema de los motociclistas, de los peatones y un poco menor en el tema de los pasajeros.**

En el tema de las motos, si comparamos el aumento entre el año 2003 y 2006, estamos hablando de un incremento del 12% en el núcleo de motociclistas vinculados en accidentes de tránsito. Hacemos especial énfasis en las circunstancias que se presentan en 2005 y 2006, cuando pasamos de 3.112 a 4.000 motociclistas heridos, donde el incremento ya comienza a presentar unos niveles del 29%. En el caso de peatones y pasajeros de vehículos, se observa una disminución y, en el caso de personas muertas en accidentes de tránsito, se puede aclarar que en el año 2003 hubo 585 personas muertas en total, frente a 493 personas fallecidas en el 2002, presentándose una reducción del 16%. En el caso de los peatones, pasamos de 375 en

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

el 2003 a 258 en el 2006 con una disminución del 31%. **Siguen siendo los peatones -y es el mismo comportamiento que después detallaremos en el año 2007- el mayor número de víctimas.**

El anterior ha sido el comportamiento constante en estos últimos cinco o seis años; pero ha habido una disminución en su participación, frente al total de personas muertas. **Donde se ha visto un incremento exagerado de personas muertas es entre los motociclistas, al pasar de 32 personas muertas en el 2003 a 81 en el año 2006, lo que equivale a un incremento del 153%.**

Vamos a entrar a analizar el año 2007 diciendo que -si bien estos análisis permanentes de sitios de accidentalidad los venía haciendo la entonces Secretaría de Tránsito, que es ahora la Secretaría de Movilidad- con nuestra dirección de Seguridad Vial estamos trabajando en ese fortalecimiento. Les contaré más adelante sobre toda esa tarea de identificar las causas probables, reales, directas e indirectas de los accidentes de tránsito. Fue como hacia el mes de mayo de este año, incluso en un Consejo de Seguridad en el que participa también activamente la Cámara de Comercio de Bogotá, cuando estábamos mirando el comportamiento de los homicidios en la ciudad y le pregunté al doctor Navarro “¿Bogotá puede decir que ha logrado reducir de manera sustancial los homicidios?”. Tenemos una tasa de 18 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, proporción que ha venido registrando un comportamiento descendente, incluso frente a otras ciudades como Washington, en la que se presentan 54 homicidios por cada 100.000 habitantes. Una ciudad como Bogotá, tan conocida ante los lamentables índices de inseguridad, es ahora valorada y reconocida, incluso internacionalmente, por esa lucha sistemática, por ese trabajo constante en los distintos niveles de homicidios.

Cuando miramos estas cifras de accidentalidad, la preocupación general del Señor Alcalde y del Director de la Policía de Bogotá es ¿en dónde están esas dificultades que tenemos? Y claramente el tema lo vimos en estas cifras; creo que más allá está la problemática de estos niveles de accidentalidad en Bogotá, y por eso pusimos en marcha esta campaña que ustedes ven aquí de «TÚ NO ERES IRROMPIBLE», así como una ofensiva permanente, una serie de actividades de reforzamiento en los operativos de tránsito. **Estas cifras, tal y como las hemos venido analizando y conforme están aquí**

al 31 de agosto, son las que nos están de nuevo alarmando sobre estas posibles tendencias de ascenso y a las que aludía cuando decía que no queremos en ningún momento comenzar a medir esos niveles que se han registrado en años anteriores. La cifra de 367 personas muertas en lo que va corrido del año 2007, frente a las 315 que hubo en el año 2006, nos muestra un incremento del 16% en el número de muertos, 197 de ellos son peatones, que representan el 53% del número total de víctimas. Esta ha sido la constante, la participación de peatones, la predominancia de los mismos en el total de muertos, con un porcentaje que ha venido disminuyendo; pero que continúa como el más alto.

En el caso de los motociclistas, la participación es del 19%, para un total de 71 personas fallecidas de un total de 367, un dato muy alarmante, pues pasamos de 31 motociclistas fallecidos en el año 2006 a 71 en 2007, lo que representa un incremento del 82%. Por eso solamente vemos a estos dos actores o sujetos de esta accidentalidad, porque esta tendencia de disminución de ciclistas ha mantenido ese comportamiento y en igual sentido ha ocurrido con pasajeros y conductores. **Entonces, de alguna manera, como víctimas estos dos grupos: peatones y motociclistas son los que tienen una presencia muy fuerte.**

También pienso que deberíamos hablar de quiénes son los que están involucrados en los accidentes, y aquí aparece el transporte público en fuerte medida, seguido por el transporte particular y la seguridad vial escolar que también se ha complicado durante estos cuatro años de gobierno. A comienzos del año 2004 tuvimos uno de los hechos más dolorosos en la historia de esta ciudad: 21 niños fallecieron en un accidente de tránsito; el vehículo escolar que los desplazaba y una máquina de construcción de obra estuvieron involucrados en el accidente. Desde entonces no hemos cesado de trabajar por los niños en la seguridad escolar, el diseño de programas de prevención, la formación en los colegios, la señalización, que veremos más adelante. **Ahí es cuando uno debe hacer la distinción, como decía, entre quiénes son las víctimas y quiénes son los victimarios en este tipo de acciones.**

En el caso de las personas heridas, entre motociclistas y peatones, tenemos que hubo un total de 12.151 en el año 2007 frente a 11.106 en

el 2006, con un incremento de lesionados de 9%. De esa cifra fueron 3.415 los peatones heridos y 3.250 los motociclistas lesionados, estos últimos registrando un incremento casi del 33%.

Sobre cuáles son las causas probables de la accidentalidad, encontramos cuatro principales: el exceso de velocidad con el 16 %, no mantener la distancia de seguridad reglamentaria con alrededor del 11,5% desobedecer las señales de tránsito con el 11% y fallas, específicamente en los frenos, en alrededor del 6% de los casos. En cuanto a las motocicletas, una de las causas principales de los accidentes, además de no mantener la distancia y de hacer el zigzag, radica claramente en la impericia en el manejo de las motocicletas.

En nuestros análisis vemos que la ciudad arroja una tradición de fines de semana de alta accidentalidad. Sin embargo, hemos observado en lo que va corrido de este año un incremento en los accidentes durante los días lunes y jueves, asociado a situaciones como las fiestas, la rumba -como decimos acá- que se va moviendo hacia otros días de la semana y deja de estar concentrada solamente en el fin de semana. Los accidentes ocurren en las horas pico de la ciudad y hay un incremento en las horas de la mañana, de 7 a 8 am., cuando se presentan los índices de congestión más fuertes y quizá también como presión y angustia de la gente por llegar a sus sitios de trabajo o a sus lugares de estudio. **Dos localidades del occidente de la ciudad, que registran altísima densidad de población, como son las localidades de Kennedy y Engativá, dan cuenta de los mayores niveles de accidentalidad y del 80% de las víctimas. Además, se ha duplicado la muerte entre los jóvenes entre 15 y 24 años, y en cuanto a los peatones, estamos hablando de personas adultas mayores, que en la mayoría de los casos resultan víctimas.**

La Dirección de Seguridad Vial ha recibido la información de una serie de observatorios de movilidad que se realizaron en el 2006, sobre peatones, ciclistas y conductores, que nos está permitiendo acopiar toda esa información más allá del accidente, y por eso es muy grato ver cuál es el avance frente a otras ciudades. Lo que hacemos es registrar el accidente, su cobertura o cubrimiento para todos los fines judiciales. Incluso vamos más atrás para ver dónde están las causas directas e indirectas, para que así, si sucede un accidente, podamos conocer cuáles eran las condiciones del

vehículo, cómo estaba la posición del timón, qué tan cerca, si el conductor tenía facilidad para acceder rápidamente y con oportunidad al freno, y qué problemas tenía. Encontramos que el sueño, por ejemplo, está siendo una de las principales causas de accidentes de tránsito y en ese sentido, el problema radica en cómo se miden nuestros reportes, cuando en ellos ni siquiera está tipificado el sueño. Por eso se trata de hacer esas investigaciones de tránsito y accidentalidad con un sentido completamente preventivo, para investigar si los accidentes tienen que ver incluso con la manera en la que estamos fabricando o ensamblando los vehículos para una población como la nuestra.

La idea es ver cómo podemos ir mas atrás, cuáles son los factores reales del riesgo, y por eso trabajamos en el montaje de nuestro Centro de Investigación de Seguridad Vial, a partir de la información de los primeros observatorios, en los cuales ya hemos venido trabajando y que nos arrojan algunos datos como éstos, que quizá ya conocemos. Pero no basta con tenerlos registrados en una cifra, sino encontrar qué es lo que hace que un peatón no use un puente peatonal o estime que es más seguro cruzar entre los carros, que cuando un semáforo está en rojo. Esto tiene mucho que ver también con comportamiento ciudadano, con algo de reconocimiento del valor de su vida y la de los demás. Entonces encontramos, por ejemplo, que **el 18% de los peatones cruzan las vías por fuera de las cebras. En esto también hemos sido auto-críticos; hubo un momento de mucha formación ciudadana, de procesos pedagógicos para que la gente entendiera por qué había que cruzar por las cebras y cuál era el sentido de estas señalizaciones.**

No era simplemente un tema de marcación de la vía, sino que tenía un significado para el conductor, para el peatón y para el motociclista. En esto reiteramos y hemos sido un poco autocríticos en creer que quizás ya habíamos surtido un proceso de formación de lo que en su momento se denominó la “cultura ciudadana” y hoy reconocemos que esta ciudad, como cualquier ciudad que está en crecimiento y en permanente transformación, necesita educarse y re-educarse todos los días sobre sus códigos y sus maneras de comportarse.

Encontramos que el 21% de las personas no respeta el semáforo peatonal en rojo y el 25,6% dice que no utiliza los puentes peatonales, pese a que los

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

hubiera podido utilizar, y ustedes no se imaginan las solicitudes enormes que tenemos en el Instituto de Desarrollo Urbano pidiéndonos puentes.

Además, la gente cree que un puente cuesta veinte millones de pesos, cuando está costando \$4.000 millones de pesos. También nos piden semáforos todos los días y a veces vamos y nos damos cuenta que el semáforo no debería estar allí, sino en otro lado. Vivimos esa situación el año pasado, cuando se colocaron varios semáforos en la ciudad y lo que pasó fue que mucha gente consideró que se había dañado la movilidad en la ciudad con esa cantidad de semáforos. Hubo reclamos porque se ubicaban semáforos por vías donde no transitaba carros; hoy tenemos una inversión de 3.500 millones de pesos destinados a ubicar 19 pasos peatonales donde se necesitan, puntos en los que hemos detectado que hay mayores índices de accidentalidad y, naturalmente, la demanda es enorme.

Adicional a esto, **existe completa desatención a los límites de velocidad en la ciudad. En algunos corredores donde la velocidad puede ser mayor, el límite es 60Km/h y yo quiero preguntarle a nuestros asistentes “¿quiénes de los que van por la avenida El Dorado conducen efectivamente a 60Km/h?” y la respuesta es “¿por qué tiene que ser a 60Km/h?”**. Pues por las condiciones de la vía, se trata de un corredor que tiene altísima interferencia en sentido norte-sur o sur-norte, debido al volumen de vehículos. Creo que tampoco tenemos conciencia de disminuir la velocidad a 30Km/h en zonas escolares; no hay ese respeto y esa identificación con la norma.

Hemos hecho también una serie de encuestas con el apoyo que tenemos en nuestro Pacto de Movilidad, en el que participan gremios como la Cámara de Comercio de Bogotá. Con algunos comités de ensambladoras de motos también hemos venido desarrollando unas jornadas una vez por semana, durante tres días, en las que instalamos puntos de atención. Más que de control, se trata de puntos de formación a los motociclistas a los que les hemos hecho encuestas y de manera preliminar estamos mostrando algunos resultados de estos sondeos. Entre ellos se destaca que el 91% de los motociclistas en Bogotá son hombres entre los 25 y 26 años, el 82% de la gente de esta ciudad utiliza la moto como medio de trabajo (domicilios y servicios de mensajería), el 61% jamás ha ido a una escuela, con este agravante: toda persona que conduzca un

vehículo motorizado, debe tener su correspondiente licencia; entonces cada motociclista debe portar la licencia de conducción. Tenemos 97 escuelas en Bogotá habilitadas para los cursos de conducción, que a la vez certifican a la autoridad de tránsito o a la entidad que se encargue de la expedición de esas licencias, de que la persona efectivamente ha tomado un curso. Vemos que el trámite efectivamente se hace y que las empresas reportan que esa persona ha obtenido su certificado de habilidad y capacidad para conducir, y lo que estamos adelantando con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte es una auditoria a esas empresas, para ver qué tipo de curso están impartiendo. **Nosotros hemos hecho una serie de sondeos informales, que consisten en llamar y preguntar por los cursos de conducción y cómo están diseñados y nos dicen que sólo hay que ir, llevar los papeles y le dan a uno el certificado.**

Nosotros hacemos unas pruebas para ver la habilidad en el manejo de la moto, con unos conos colocados a 80 centímetros, pero les damos la ventaja de que sea a un metro, y todos, bueno, el 90% ponen los pies en el suelo porque no tienen la capacidad para manejar la moto y le dicen a uno que «es que muy liviana», o «muy pesada». Pero, independiente de la condición de la moto, el conductor debe tener esta capacidad para manejar ese vehículo automotor. Ahora estamos en la programación y realización de estas auditorías a las escuelas de motos, pues el 28% de los encuestados admitió por lo menos haber tenido un accidente de tránsito y el 64% de los accidentes sucedieron en los últimos tres años.

Este tema no puede verse en forma independiente del factor de preocupación, que es cuántos vehículos y cuántas motos tenemos en circulación en Bogotá. Este comportamiento de accidentalidad no se puede ver sin considerar cuántas motos o cuántos carros había en la ciudad en 1998. Este cuadro que vemos el parque automotor de vehículos matriculados en Bogotá, **con la consideración de que aquí circulan vehículos que no están matriculados en la ciudad, y por eso hablamos incluso de 1.200.000 vehículos en circulación, cuando hay matriculados alrededor de 929.593**. En el caso de los vehículos, se ha presentado un incremento muy importante a partir del año 2005, cuando el parque automotor creció 9,9% en comparación con el año 2004. Luego, entre el 2005 y el 2006 crece 13,9% y en los siete primeros meses del 2007 el incremento ya va en el 15,1%. Por eso **la percepción que**

tenemos es que esta ciudad se está “inundando” de carros, mientras que el gremio automotor dice que «vamos a continuar vendiendo en Colombia unos 240.000 vehículos este año». Nuestro llamado siempre ha sido al uso racional del vehículo y eso está contenido en la norma general para la movilidad a largo plazo, el Plan Maestro de Movilidad.

En el caso de las motocicletas, de nuevo la situación que planteamos en las cifras resulta corroborada por el número de unidades en circulación, que está asociado a los periodos de auge económico. Para el año 2005 tuvimos un incremento del 17,2%, mientras que **en el 2006 este aumento fue del 77,9%, pasando así de 39.000 motocicletas matriculadas en Bogotá a 69.000. Tan sólo en siete meses de este año el incremento ha sido del 47% y hoy tenemos un parque automotor de 112.000 motos.** En el crecimiento del número de vehículos vemos

un aumento del 15%, mientras que los accidentes en este mismo periodo han aumentado en un 6%. **En el caso de las motos, aquí no podríamos hablar de curva, sino de una línea absolutamente ascendente de crecimiento en la que del 2005 para acá estamos hablando de un crecimiento del 162%.** Esa información del número del parque automotor versus el número de accidentes nos arroja la tasa de accidentalidad por cada 100.000 vehículos. En el año 2003 dicha tasa era del 9,7% con 605.000 vehículos; para el año 2006 la tasa era de 6,1% con un parque automotor de 807.000 vehículos y al 31 de julio de 2007 la tasa era de 3,3%.

En el caso de los motociclistas muertos, el mismo análisis de enero a julio de cada año la tasa era del 6% en el 2003, cuando todavía no habíamos presentado ese incremento tan significativo en el número de motos. En el año 2005 tenemos 39.000 motos en circulación, con una tasa de 8,7%; en el 2004 y en el 2005 la tasa llega a 5,5% y en lo que va corrido del año es de 5,9%. De esto deducimos que ese incremento en el número de personas accidentadas está relacionado con un incremento exagerado en el parque automotor. Los datos del Fondo de Prevención Vial, con corte al 2005 arrojan una tasa de 12,9% personas muertas por cada 10.000 vehículos, por lo cual estamos en unas condiciones muy, muy bajas en relación con Uruguay y otras ciudades de América Latina.

¿Qué hemos venido haciendo en este tema de seguridad vial? Tuvimos un fuerte llamado, un reconocimiento de que no hay que escatimar esfuerzos, pues todas las acciones que tengamos que hacer son bienvenidas. Me refiero a todo lo que podamos ver en este foro, a lo que hacemos con todo el equipo de más de 1.200 policías a cargo de la Policía de Tránsito de Bogotá, a los controles operativos permanentes de alcoholemia, de la velocidad, del cumplimiento de normas que nos han hecho mejorar toda la infraestructura. Repito, no podemos cubrir todas las demandas al tiempo, pero hay una programación, unas inversiones significativas en el tema de demarcación y señalización. Hemos analizado y organizado temas de normatividad a propósito de la modificación del Código Nacional de Tránsito, un proyecto de ley que cursa en el Congreso de la República y una serie de campañas.

En el tema del mejoramiento de infraestructura, les había comentado ya de los 19 pasos peatonales semaforizados. Esta semana estamos concentrados en las condiciones de circulación peatonal en la Avenida Boyacá, al occidente de la ciudad, una de las vías que presenta los mayores niveles de accidentalidad y hemos coordinado la realización de varias actividades en este punto para seguir llamando la atención sobre la necesidad de utilizar los pasos peatonales y puentes. Les decía que en transporte escolar tenemos el compromiso de actuar desde un punto de vista normativo, entendiendo que este cambio de comportamiento debe ser desde la temprana edad.

El Concejo de Bogotá, con el Alcalde Mayor, aprobó un decreto para todos los colegios del distrito; públicos y privados, que establece la obligatoriedad de dictar la cátedra de seguridad vial, con el fin de ir formando esa conciencia sobre el tema. En primera instancia estamos haciendo todo un proceso de formación de los docentes y de los chicos de los colegios; adelantamos un proyecto piloto en nuestra localidad de Suba con cuatro colegios y ya vamos a pasar a otros diez para desarrollar esos módulos y todo el programa curricular sobre esa cátedra de seguridad vial. Tenemos parques didácticos que llevamos a los colegios para reproducir lo que sucede en la calle; en los colegios de la ciudad hacemos un programa de Ruta Pila. Esta es una revisión permanente de las condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, la información sobre los conductores que prestan

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

el servicio de transporte escolar, que vale decir está dentro de la misma categoría de un transporte especial (servicio de turismo).

El objetivo del programa Patrullas Escolares es una formación a los niños para que en el entorno de los colegios realicen todas las acciones de subirse y bajarse de los vehículos y alerten a las personas que circulan por el entorno. Algo muy importante que logramos hacer es que estamos hablando con las empresas que prestan el servicio de transporte a los colegios públicos -son más de veinte empresas- que a pesar de no ser un decálogo de buena conducta se comprometieron a no contratar conductores que estén vinculados en accidentes de tránsito con muertos y heridos. Ellos se comprometieron a tener al día los pagos de los comparendos, o a suscribir acuerdos de pago, hacer revisiones periódicas a sus vehículos. Ese pacto fue firmado hacia el mes de mayo, desarrollado entre los meses de mayo y julio y puesto en operación a partir de este segundo semestre, cuando se iniciaron clases escolares.

Decía que en el tema de las motos, el mantenimiento se haría de forma gratuita, con capacitación a los motociclistas. Hemos solicitado asesoría a la Superintendencia de Transporte, y hemos venido haciendo un cambio en la manera como llamamos la atención sobre el tema, así como en las actuaciones y acciones de prevención desde la misma autoridad, desde simulacros en la calle con la participación de la Policía, el Fondo de Prevención Vial, criminalística de la Policía y la Cruz Roja. En horas del día muy visibles, en las que haya mucha gente en las calles de la ciudad, reproducimos accidentes de tránsito con la misma crudeza con la que efectivamente ocurren, y la gente se sorprende. Esta representación, este simulacro de un accidente de tránsito, nos ha servido para confrontar a la gente con algo que es bastante probable pueda convertirse en algún momento en su traumática realidad, y hemos desarrollado también con la Policía una estrategia de control de alcoholemia.

Cuando las personas en estado de embriaguez van conduciendo, serán detenidas, y si se detectan sus niveles de alcoholemia, el carro será inmovilizado y a la persona, posteriormente, se le realizará una audiencia ante la autoridad de tránsito, se le retendrá su licencia y se le impondrá una sanción. Sin embargo, deberíamos ejecutar algo preventivo, y por ello, desde hace dos fines de semana iniciamos controles en sectores de

rumba, llegando a los parqueaderos cuando la gente va a retirar su carro, después de su actividad social. Es ahí cuando les hacemos la prueba y si presentan altos grados de alcoholemia, el carro no se puede retirar de ese parqueadero.

Contrario a lo que uno podría pensar, lo que sucedió en las primeras sesiones en las que estuvimos fue que los conductores nos dieron las gracias por ayudarles a caer en cuenta de la situación en la que se encontraban y decían que para ellos resultaba muy incómodo tener que llamar a sus familiares o recoger el vehículo al día siguiente. Es un reacción que nos sorprende, porque algunas veces el comportamiento resultaba agresivo y ahora hay un comportamiento de mayor conocimiento.

Frente a este tema, cualquier esfuerzo que hagamos, o mejor aún, todo conocimiento que podamos compartir con ustedes y con todo el auditorio, será absolutamente valioso en algo que creo que para nosotros es un compromiso en nuestra condición de funcionarios públicos; pero sobre todo en nuestra condición de ciudadanos responsables y atentos, conscientes de que nuestra vida y la de los demás dependen de nosotros.

Muchas Gracias.

Intervención de :

Juan Pablo Bocarejo

Profesor y miembro del Grupo Movilidad y Transporte
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

En primera instancia, quisiera agradecer a la Cámara de Comercio, a Mary Bottagisio por el gran esfuerzo que está haciendo por Bogotá, un esfuerzo de vida. Mary se acercó a nosotros en el departamento de ingeniería civil de la Universidad de los Andes para mirar de alguna manera el estado del arte, de investigación de seguridad vial, y lo que se está haciendo a nivel mundial, y mirar un poco y analizar de manera crítica las estadísticas y las políticas que se están llevando a cabo.

Consideramos que se han hecho esfuerzos importantes si comparamos lo que se hace en otras partes. Primero, a nivel de investigación, a nivel de políticas estamos en unas etapas, por decirlo así, comenzando de cero, y un poco la idea que tenemos nosotros es dar algunas luces de hacia dónde deberían dirigirse las investigaciones, los esfuerzos para tratar de mejorar.

Algunos problemas, considero, deberían generar especial preocupación en la ciudadanía. Ni los políticos ni las instituciones públicas denuncian que los bogotanos tengamos un mejor nivel de vida. Yo mencionaría en especial tres temas: el primero, el tema relacionado con la seguridad, ligado a la delincuencia y a la violencia; segundo, el tema relacionado con la calidad del medio ambiente; y finalmente y evidentemente los temas relacionados con la accidentalidad vial. ¿Por qué esos tres temas? Porque estos tres temas son los que finalmente ponen en riesgo nuestra vida, ponen en riesgo nuestra integridad física y de las personas que queremos y, en el caso de Bogotá, los indicadores de riesgo en esos aspectos siguen siendo muy altos si los comparamos con la mayoría de las ciudades del mundo.

Hay un problema que se ha tratado en la ciudad de manera decidida. Se han visto resultados

impactantes, como se mencionaba esta mañana el tema de la reducción de homicidios. Yo creo que es un ejemplo a nivel mundial, sin embargo considero que en tema de la seguridad vial todavía nos falta muchísimo, nos falta la concientización común de toda la sociedad para afrontar de la manera más decidida este problema. Creo que finalmente este problema lo seguimos afrontando con una especie de fatalidad, resignación de que las cosas son así y no hay mucho que hacer, que la ciudad se siga llenando de motocicletas, que se disparen las tasas de accidentalidad lo consideramos como algo inevitable: mostraban que ya tenemos 100.000 motocicletas y podemos estar pensando que nos vamos a volver una ciudad asiática, que posiblemente en diez años tengamos un millón de motocicletas, que tengamos más motocicletas que carros es una fatalidad y no podemos hacer nada contra eso.

Vemos y constatamos que los conductores de transporte público, que cada día tienen a cargo la vida de cientos de personas, son los que más cometen infracciones y nunca son fraccionados. Ellos no corren ningún riesgo, ellos sienten que no hay ningún riesgo en manejar de manera irresponsable porque finalmente algunos deben cientos de millones de pesos y creen que nunca los van a pagar, y es posible que nunca los paguen. Hace unos días, una semana, en la revista Semana se mostraba una familia de infractores del transporte público, y ahí no pasa nada, y la autoridad y nosotros mismos y las empresas de transporte como lo mencionaba el doctor Cáceres creemos que eso es normal y que ahí no hay nada que refutar. Que todos sepamos que las escuelas de conducción son un simple trámite y lo único que hay que hacer es pasar unos pocos pesos para tener una licencia es algo que nosotros también consideramos normal. Que las empresas de *courrier* que tienen entre sus negocios más rentables el transporte de documentos en la ciudad con motos, no

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

les interesa cuáles son los partes que les coloquen a sus motorizados, que llaman ellos, pues también parece una práctica empresarial aceptada por todos, que año tras año, salga la noticia, salga la noticia en City TV, El Tiempo, de que la avenida Boyacá es el sitio más peligroso en accidentes y que no pase nada.

Es un hecho banal que ya no nos toca, que para todos nosotros un semáforo rojo no es el semáforo está rojo si no diez segundos después, que eso sea normal es otro hecho incontestable, así son las cosas. Que la cantidad de accidentes per cápita, que no es un indicador adecuado lo veremos adelante, o por vehículo, o finalmente por lo que nosotros planteamos que puede ser más interesante por exposición, que esos accidentes solo los superen los países africanos como lo mostraba anteriormente, ese sea el hecho, pues tampoco nos parece una cosa sorprendente entonces el primer aspecto que yo quisiera resaltar en la charla, tiene que ver con esa posición que tenemos, esa actitud que tenemos de que los accidentes están ahí y de que no vamos a cambiar y que si algo tiene que cambiar, lo tiene que hacer el otro.

Sin embargo, en ese análisis de la experiencia internacional y del estado del arte uno se da cuenta de que hay medidas que han producido unos impactos muy grandes. Que hay posiciones y posicionamientos de las sociedades, que han transformado esta percepción hacia el accidente. Un ejemplo es la política de la prevención de accidentes en Francia, donde desde 2002 hasta la fecha se han ahorrado cerca de dos mil vidas y en una ciudad cerca de diez mil y cien mil accidentes por ese mismo periodo. Entonces realmente si hay una posibilidad de transformar las cosas y yo quiero exponerles algunas ideas sobre esto.

La primera tiene que ver con la cultura sobre la seguridad vial. Vamos a ver ese concepto en qué consiste; la segunda hay un tema fundamental: es con los aspectos institucionales; la tercera, lo hemos visto en las otras charlas, están claramente identificadas: unas poblaciones de alto riesgo de accidentalidad en las cuales debemos concentrar esos esfuerzos; y finalmente vamos a proponer unas líneas de acción, creo que el trabajo que hay que hacer es enorme en todos los sentidos, en todos los campos, pero vamos a proponer algunos aspectos muy concretos que pudieran tener impactos a corto plazo.

La noción de la cultura de la seguridad vial. Los bogotanos tenemos la percepción que esta es una responsabilidad de la administración: la administración debe educarnos, la administración debe controlarnos y si nos portamos mal, debe sancionarnos. Eso es algo en donde nosotros los ciudadanos nos ganamos algo por cumplir las normas y posiblemente no salir multados por incumplir el "pico y placa" o por hacer alguna infracción. Son un motivo de auto-satisfacción, es algo muy peculiar en los bogotanos y buena parte de los colombianos el no ser "pillado" es un éxito, un motivo de satisfacción.

En el tema de seguridad vial surge entonces una primera estrategia clave, y es tener que construir conjuntamente una cultura de la seguridad vial. La idea de la cultura de la seguridad vial es un poco como la cultura de la que nos metemos en nuestras instituciones, en nuestras empresas en lo relacionado con la calidad. Es un compromiso que adquieren todos los trabajadores en donde se determinan una serie de metodologías, una serie de controles preventivos, que le van a permitir a la ciudad adoptar esa cultura en la que hay una preocupación permanente por tener una movilidad segura. El primer paso de este proceso es crear conciencia en todos los actores claves de la responsabilidad y la importancia de su participación activa en esta construcción colectiva. La cultura de la seguridad vial requiere de un administrador, evidentemente, el Estado elige los códigos de cumplimiento que rige controles y administre los compromisos internos a la organizaciones y los compromisos individuales.

¿Quiénes creemos nosotros que son las personas claves, los actores claves de esta cultura de seguridad vial? Obviamente son todos los ciudadanos, algunas empresas, algunos gremios que son más importantes. El primero que yo citaré son los legisladores, el Congreso y el Concejo. Hasta el año 2002 y después de 20 años se expidió un nuevo Código de Tránsito: era necesario y se ha seguido trabajando en mejorar el tema normativo. Vamos a ver que este es un tema crítico y todavía hay muchas cosas que hacer. La idea de implantar el permiso por puntos que ha sido muy exitoso en España y en Estados Unidos es una prioridad y por eso necesitamos que los legisladores estén con nosotros, desafortunadamente los legisladores.

Yo creo que a veces de una manera aislada del tema de la seguridad vial proponen algunas medidas que son preocupantes. No sé si ustedes saben: hay

una en el Congreso, están dando una ponencia que busca que se aumente la velocidad máxima permitida a nivel urbano y a nivel inter-urbano. En el caso urbano, no parece prudente aumentar el límite de velocidad y que tenga mejoras importantes en los tiempos de llegada, en las horas laborales, pues ya tenemos una congestión importante y eso es lo que limita principalmente nuestros tiempos de llegada. Lo que sí va a suceder es que cuando el conductor pueda andar más rápido, por ejemplo, en la Boyacá que es la vía de mayor accidentalidad, pues lo pueda hacer sin ser multado. Le estamos dando al conductor un mensaje equivocado, le estamos diciendo: “usted tiene derecho a ir más rápido de lo que estaba andando antes”, que para la seguridad vial es desastroso.

Todos los estudios de seguridad y accidentalidad determinan como una de las principales causas de accidente el exceso de velocidad. Ya lo vimos en algunas de las estadísticas. Algunos de los estudios europeos muestran que el aumentar 10% la velocidad duplicaría un aumento en la probabilidad de accidente mortal de 80%. Este tipo de estudios llevaron a países como Dinamarca a disminuir el límite en ciudad de 60 Km/h a 50 Km/h. Los resultados de esto: los accidentes con heridos disminuyeron cerca de 9% y los accidentes con muertos en 24%. Ustedes ven como a nivel mundial la nueva tendencia en planificación y en desarrollo de infraestructura ya no es: “hagamos las súper-autopistas para buscar ir cada vez más rápido”, sino que en algunas zonas claves promovamos medidas de pacificación del tráfico. Hay zonas en las ciudades que se llaman las “zonas treinta”, esto se ha replanteado en muchas partes en donde la idea es: si hay demasiados peatones, debemos andar a una velocidad razonable en términos de seguridad.

Queda entonces el tema de las autopistas. En las verdaderas Autopistas que no sé si la gente las reconozca en Colombia, es obvio que las velocidades permitidas son mucho mayores. Yo creo que cuando decidamos tomar esa decisión en Colombia deberíamos haber trabajado mucho antes en temas de capacitación e información a conductores y en verificación que realmente las autopistas que vamos a desarrollar si nos permitan aumentar esos límites de velocidad. Entonces no sería muy acorde a los términos de esa proposición que está andando en este momento en el Congreso.

¿Cuáles son los otros actores claves? Los actores institucionales, allí están algunos planteados. Está obviamente uno de los principales que es el regulador: es el Ministerio de Transporte. Está el administrador de la seguridad vial de la ciudad, que es la Secretaría Distrital de Movilidad, pero lo vamos a ver más adelante y es un planteamiento que también se debe estudiar a fondo. Este tema de la accidentalidad va mucho más allá de la movilidad, aquí tenemos que involucrar de manera clara a las autoridades de la salud.

Con toda razón, subrayaba que este es un problema de salud pública importantísimo, la educación, las autoridades encargadas de la misma tienen que estar en la mesa trabajando, las autoridades a cargo ya no solo de la seguridad vial si no todo el tema de la seguridad ciudadana, las autoridades a cargo del diseño de infraestructura, las asociaciones de industriales, la policía, el Fondo de Prevención Vial, obviamente el sector judicial vamos a ver como en este análisis de cómo una de las cosas más impresionantes es la tremenda impunidad que existe en este sistema; los empresarios de transporte colectivo. Veremos también, si miramos los indicadores, un vehículo de transporte público, mínimo se estrella una vez cada dos años, los empresarios de taxis, los empresarios de carga, en general todas esas empresas que mueven sus productos por la ciudad y que finalmente desde el punto de vista gerencial, no asumen una responsabilidad frente a la seguridad vial.

Creo que necesitamos, en la grave situación en la que estamos en la ciudad, haya esa cultura, que se desarrolle esa cultura por parte de todos. Obviamente las empresas de construcción que por una parte generan impactos graves al tráfico, por consiguiente accidentes y al mismo tiempo hacen transporte de elementos. El gremio de los ensambladores e importadores de automóviles, el gremio de los vendedores de motocicletas. Nosotros hicimos un panel hace poco con motociclistas sobre lo que se ha venido diciendo a lo largo del foro y decían: “yo voy, casi me regalan la motocicleta y de paso me enciman el pase”. Las universidades, las empresas constructoras, las asociaciones de carga. Eso sería entonces la primera propuesta importante.

La segunda propuesta tiene que ver con las políticas y los problemas institucionales. Hemos venido haciendo en Bogotá múltiples cambios institucionales, y creo que si miramos la cantidad de

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

veces que ha habido reestructuraciones internas en la Secretaría de Tránsito, en el IDU, son innumerables, yo creo que cada administración hizo mínimo una, algunas hasta dos. Aquí llegamos a un momento trascendental, en un esquema del plan maestro de movilidad, en un esquema de planificación centro se planteó una nueva estructura ambiciosa que es la Secretaría de Movilidad y que tiene en este momento la responsabilidad de este tema.

Sin embargo, el primer mensaje que yo les pediría pensar es que la seguridad vial no debe estar en la Secretaría de Movilidad. La seguridad vial y el tema de la accidentalidad es algo que trasciende muchísimo a la movilidad, para nosotros el tema de la accidentalidad es un tema que tiene que ver con la educación, con la convivencia, que tiene que ver con el desarrollo económico, con el desarrollo social y creo que como sucede en muchos de los países y en muchas de las experiencias que vamos a ver, el encargado de la seguridad vial debe ser alguien que coordine múltiples actores, múltiples sectores, alguien interministerial y esto es un ejemplo tanto a nivel de Bogotá como a nivel de país.

Necesitamos alguien que esté sentado al lado del presidente o al lado del alcalde, que sea un súper gerente que administre este tema, desafortunadamente y creo que los que hemos estado algún momento en el sector público en el tema de la movilidad, tenemos que el tema de la accidentalidad y prevención es el tema ni siquiera secundario, es el tema terciario y nunca se asignan recursos suficientes y nunca tiene la prioridad que merece. Entonces creo que eso es una propuesta que tenemos que estudiar y tenemos que impulsar desde acá.

La segunda propuesta que de alguna manera ya se empieza a ver en las diferentes presentaciones, que está siendo interiorizada, es el tema que nosotros cuando intervengamos en esto temas de seguridad vial lo tenemos que hacer a través de una política integral. Y nosotros definimos como política integral estos tres componentes que están en la presentación, que es lo que llaman las tres "Es": ingeniería, educación y control. Cuando uno hablaba con la policía de tráfico sobre el tema de la accidentalidad era usual que ellos dijeran: "falta educación, la gente no recibe educación, no se le da información". Cuando uno iba a la Secretaría de Tránsito previamente y le preguntaba a los encargados de la unidad de prevención sobre cuál

era el problema contestaban: "no hay autoridad, los policías no están ahí". Igualmente siempre surgía el tema: "la infraestructura está mal hecha".

Ahora, se le pedía al responsable de la seguridad vial que identificara sus inversiones, y ustedes saben lo costosas que son las campañas publicitarias y obviamente está el que solo tiene como herramienta una campaña publicitaria. Él no puede garantizar ningún resultado, si no se trabajan los tres temas conjuntamente no hay posibilidad de eso. En los temas de ingeniería que se trabaje conjuntamente todo el tema de infraestructura, todo de el tema de información y análisis. Lo mencionaba la secretaria de Movilidad esta mañana. "Hay causas importantes de accidente que ni siquiera se pueden registrar porque los formatos no existen", aún nos falta mucho avanzar en ese tema de estudiar los accidentes y de generar las bases suficientes.

Me contaba esta mañana la persona que vino de Francia que ellos están promoviendo cosas ya de última generación como que los automóviles tengan cajas negras y que esas cajas negras le den a uno información, porque si no, no vamos a progresar. Si para nosotros las causas de accidentalidad son las que se colocan en el diligenciamiento del formato de accidente, realmente no estamos avanzando porque eso no es la realidad.

Obviamente, está el tema de la educación que lo vamos a mirar un poco más adelante y están los temas de control. Los temas de control no es solamente tener la capacidad de multar en el momento de la infracción, sino que realmente esa multa se haga efectiva y yo creo que en ambos elementos todavía les falta mucho por hacer. Otro elemento dentro de los aspectos institucionales, tiene que ver con los recursos que se asignen y la medición de resultados. Como lo mencionaba para alguien, para una institución o para una división que solo tienen la responsabilidad de dedicarse al tema de educación, el tema de cultura es muy difícil comprometerse en reducir el número de accidentes y es muy importante que aquí se genere una coordinación muy fuerte entre todos los responsables que sí dividen la política integral.

Lo que sí es muy importante es que primero esas inversiones signifiquen metas, que todos los que reciben dinero de los colombianos para mejorar la seguridad vial se fijen metas y que nosotros sepamos cuáles son esas metas. Segundo, que

esas instituciones evalúen seriamente la manera o el desempeño que tuvieron, que creo que está así. La pregunta es desde el año pasado disminuyeron el número de accidentes, entonces las políticas de seguridad fueron buenas, por lo tanto, la publicidad fue buena y todo fue bueno. Yo creo que no, yo creo que hay que ser mucho más ambiciosos en esa evaluación. No es que este año aumentó la accidentalidad porque hay más motos, entonces fracasaron nuestras políticas, no, yo creo que los temas de indicadores y los temas de evaluación están muy crudos y la sociedad se merece que los pocos recursos que se están metiendo en esto realmente se inviertan bien.

Finalmente menciono entonces el tema de mi investigación. Como les decía al principio: si miramos en qué grado de investigación están muchos países, definitivamente nosotros estamos en el primer grado de investigación. Es una aproximación descriptiva, nosotros estamos analizando las estadísticas de lo que sucedió y las agrupamos por día, hora, por tipo de persona que se accidentó. Eso es básicamente en lo que nos hemos concentrado.

Ya empiezan a ver algunos ejercicios interesantes de mirar el tema por causas, de mirar el tema de riesgos. Yo quisiera introducir algunas investigaciones que se están llevando a cabo a nivel mundial, el tema de aproximación predictiva es ¿cuáles son las variables globales que influyen sobre los accidentes y poder predecir esos accidentes?, el país está creciendo entre el 6 y 8 % anual, eso obviamente viene a implicar que van a crecer el número de automóviles y obviamente que va a aumentar el número de motocicletas. Todos aquí estamos sorprendidos porque los accidentes están disparados. Yo creo que un modelo econométrico donde tengamos relacionados el número de accidentes con el crecimiento del PIB, el crecimiento del parque automotor nos hubiera permitido conocer esto hace mucho tiempo y haber empezado a estudiar medidas para mitigar las cosas, pero nosotros en este momento estamos en una fase de reacción: nos llegan los accidentes y a ver cómo lidiamos con ellos.

La tercera posibilidad es la aproximación de análisis de riesgo. Vemos y es posible calcular cuál es el riesgo que yo sufro de accidentarme y esto también lo mencionaba de una manera muy interesante la persona de Fasecolda, cuál es el riesgo que yo tengo al salir a la calle en este momento hay manera

de calcular; y con la Secretaría de Movilidad estoy trabajando un poco en eso, cuál es el riesgo que yo tengo si conduzco motocicleta de recorrer un kilómetro y accidentarme, cuál es el riesgo que yo tengo como usuario de Transmilenio frente al usuario de transporte público de estar una hora en el bus y cuál es el riesgo que tengo de accidentarme. Ese tipo de cosas de probabilidad de riesgo que también se pueden estudiar y yo creo que hasta acá tenemos que evolucionar.

Finalmente el tema de la consecuencia del accidente. Entonces el accidente como tema de salud pública y el tema de los costos. Ahí ya hay unos estudios interesantes que está haciendo el Fondo de Prevención Vial sobre los costos reales de los accidentes. No solo costos monetarios, económicos, costos de lo que dejó de producir una persona cuando se accidentó, lo que dejó de consumir, lo que le costó a la sociedad tratar el accidente, la muerte y todo ese tipo de cosas que es importante que las trabajemos. Esto, un poco para mirar el tema del tipo de estudios, esto es de un trabajo en Suecia, donde están diciendo que el número de muertes es una de las principales variables que definen el número de muertes en accidentes es la velocidad.

Si la velocidad sube las muertes por accidente suben a la potencia cuatro, entonces ustedes pueden ver lo importante que es trabajar un poco más a estos temas. Aquí un poco para mirar como todavía estamos muy lejanos en realmente saber cuáles son las causas de los accidentes, este es un gráfico que tomó el Fondo de Prevención Vial, y ahí están algunas de las supuestas razones de accidentalidad en carretera. Si ustedes suman eso, eso no da ni 50%, es decir, el 50% de los accidentes no saben cuáles son las causas. Y lo otro que dice es que en carretera la principal causa es la impericia. Cuando ustedes ven que hay otras estadísti

cas en Bogotá que muestran que la principal causa es la velocidad y así, si uno empieza a cruzar indicadores de las diferentes fuentes que trabajan las cosas, estamos realmente en una imprecisión muy grande. Yo creo que eso hay que trabajarlo y mejorarlo mucho. Esta es la manera que yo les digo deberíamos mirar los indicadores relacionados con la accidentalidad y son indicadores relacionados con el tiempo de exposición. Hagamos un ejemplo tal vez no tan preciso: en Francia creo que hay cinco mil muertos al año, más o menos como en Colombia, la población en Francia es de 60 millones, aquí es

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

de 40 bueno eso ya es una primera diferencia, hay otra diferencia y es que aquí tenemos una tasa de motorización que está por debajo de 100 vehículos por mil personas, en Francia posiblemente tenemos un vehículo por cada dos personas, ese es ya un primer indicador relacionar accidentes con vehículos. Pero el otro tema es que Francia es un país muy rico y que aquí las personas recorren muchísimos más kilómetros al año, hacen muchísimos más viajes al día, porque hay una relación directa entre movilidad e ingreso y ahí es donde realmente tenemos que medir nosotros los indicadores de accidentalidad; no quedarnos en indicadores a nivel de población. Entonces aquí hay un ejemplo que nos permite ver como puede que hayan muchos menos peatones, muchos menos ciclistas pero si ustedes miran el indicador de heridos por millones de kilómetros recorridos o heridos por millones de horas en tráfico, claramente ven ustedes que hay poblaciones muy sensibles, hay poblaciones de alto riesgo.

¿Cuáles son las poblaciones de alto riesgo nuestras y de Bogotá? Básicamente peatones, motociclistas y conductores de transporte público, yo me centraría en esos tres principalmente. Es claro que cuando uno mira las causas de accidentalidad que son la alcoholemia, velocidad y comportamientos irresponsables son muy propensos a darse dentro de la población joven. La población joven es la que es particularmente vulnerable, universidades, colegios, sitios de rumba como ya lo está haciendo Movilidad, son sitios donde hay que trabajar fuertemente, porque el caso de los peatones vemos que cerca al más de 50% de los muertos son peatones, obvio que ese debe ser un objetivo importante para trabajar.

Cuando nosotros analizamos el tema de exposición al riesgo vimos que un motociclista tenía 29 veces más posibilidades de tener un accidente por kilómetro recorrido que un bus de transporte público; vimos que un carro de Transmilenio tenía 500 veces menos de posibilidades de sufrir un accidente en una hora que un bus de transporte público y en el tema que les mencionaba previamente, por lo menos una vez cada dos años uno de los buses o busetas de transporte público se accidenta.

Cerca del 35% de los accidentes involucra a conductores menores de 30 años, entonces la recomendación es centrarse obviamente en estas poblaciones tan vulnerables, esto refleja lo que dice esa frase.

Proponemos entonces en muchas líneas de acción, aquí se obtienen unas muy importantes como el tema de mejorar la infraestructura, bueno muchísimos otros temas: el tema de los vehículos. Vamos a centrarnos en tres acciones en las que esperamos además trabajar esta tarde en las mesas y esperamos contar con su valiosa participación para mirar que se puede hacer a corto, mediano y largo plazo, con pocos recursos y con muchos y qué compromisos puede adquirir cada uno en el tema. Está obviamente el tema del factor humano que ya se mencionó a lo largo de las otras presentaciones.

Para nosotros el factor humano es responsable en el incremento de cerca del 90% de los accidentes aunque los accidentes se dividen en factor vehículo, factor vía y factor humano, es claro que en los factores vía y vehículo tienen mucho que ver la persona, el segundo aspecto vamos a ver rápido el factor humano, entonces surge una pregunta; la pregunta del factor humano. ¿Es un problema de pericia, es un problema de agresividad o es un problema de actitud?, es un problema de comportamiento y está en estos dos aspectos. Yo creo que en el tema de motos es mucho un aspecto de pericia: las personas no saben manejar las motos, son torpes y se accidentan por eso; en el tema de automóvil muchas veces no, muchas veces una persona se siente muy segura manejando y se hace que tome actitudes irresponsables.

Es lo que llamamos la teoría de la percepción del riesgo. La teoría de la percepción del riesgo dice cada persona de cada sociedad específica tiene un propio nivel de riesgo deseado, las personas aceptan tomar un riesgo; yo acepto pasarme un semáforo en rojo porque voy a llegar mas rápido a mi trabajo y las personas tienen una percepción del riesgo, yo me paso el semáforo en rojo porque no me va a pasar nada, porque no me va a ver la policía. La teoría dice que nosotros reducimos el riesgo cuando vemos que aumenta el riesgo percibido y aumentamos nuestra conducta de riesgo si vemos que el riesgo percibido es menor al riesgo que estamos dispuestos a aceptar.

Para entender mejor las cosas vamos a poner dos ejemplos. En Suecia antes manejaban como los Ingleses por el lado izquierdo y decidieron un buen día comenzar a manejar por el lado derecho. Todo el mundo pensó, "la gente no sabe manejar por el lado derechos, van a ocurrir una cantidad de accidentes", y finalmente está justificado un poco por esta teoría

de riesgo y resulta que el número de muertes y accidentes disminuyó en 17%. Un poco la teoría dice: "El riesgo aceptado siguió igual y los suecos no cambiaron su manera de pensar en cuanto al riesgo", sin embargo, vieron que había un riesgo más alto, un potencial de accidentes mucho más alto, entonces disminuyeron la conducta arriesgada y fueron mucho más prudentes.

El segundo ejemplo en lo relacionado con el tema del riesgo es en Polonia: en los años 80' se acaba el comunismo y comienza a funcionar le era del capitalismo en el consumo y en algún momento la gente decide aumentar su nivel de riesgo, quiere automóviles, quiere ir más rápido y eso genera que la gente acepte más el riesgo. Finalmente el riesgo percibido no cambia y lo que sucede es que la conducta arriesgada aumenta y ustedes ven que hay un aumento de 30% en los primeros años. Ese tipo de análisis es el que nosotros debemos promover de alguna manera en el tema del factor humano. Entonces el factor humano es formación, escuelas, educación, colegios, culturas, es cambiar el comportamiento de las personas a través de campañas, de trabajo en los medios. Todo esto se tiene que profundizar.

El segundo tema en el cual creemos que se debe trabajar fuertemente es el de la normatividad. Creemos que debemos estar atentos y promover fuertemente el tema de permisos por puntos. El otro aspecto que creemos que es clave y que ha demostrado ser muy exitoso en otros países es el tema de usar tecnologías para captar a los infractores, afortunadamente el Código de Tránsito en este momento permite que uno no utilice esas metodologías y que utilice las tecnologías para colocar infracciones y aquí me refiero principalmente a metodologías que me permiten detectar automáticamente quiénes se pasaron el semáforo en rojo y permiten detectar quiénes van demasiado rápido y eso existe, se está aplicando

Aquí tenemos problemas gravísimos, resulta que ni siquiera la mitad de los carros que están registrados en el SETT tienen la dirección correcta, entonces si nosotros iniciáramos con el tema de colocar un control automático del semáforo en rojo, no podemos aplicarlo porque si queremos mandarle a la persona la multa a su casa, no le llegaría. En eso hay que seguir trabajando y el otro tema en el que somos reiterativos es el tema de la estructura jurídica: en el tema de judicializar al infractor y que el infractor

pague, hay demasiada impunidad en el sistema y por eso planteamos una mesa de trabajo donde los abogados aporten luces de cómo mejorar este tema de la impunidad.

Creo que hay ejemplos monstruosos de gente de suma irresponsabilidad, que finalmente sale de la cárcel sin ningún problema a pesar de haber tenido unos índices de alcoholemia y a pesar de haber andado a una velocidad increíble y desafortunadamente el sistema judicial no los castiga adecuadamente. El tema de la impunidad también se ve, reitero, en el transporte público en lo que adeudan los conductores del mismo y que seguramente nunca lo van a pagar y por eso para ellos finalmente no hay ley, porque no hay sanción.

Finalmente el tema de las políticas públicas en donde, yo invitaría a los diferentes actores de esta problemática repensaran la prioridad que deberían dar a la seguridad vial, las políticas públicas se han de enfocar para que los bogotanos, los principales actores productivos, los de las empresas que utilizan expresamente nuestras vías, las empresas que además han recibido del Estado la posibilidad de prestar un servicio lucrándose del espacio público y en general de la totalidad del productivo. Le den más prioridad al tema de la prevención vial y queremos que la vía para hacer esto es promover el tema de la cultura de la seguridad vial e involucrar a los actores, tal como se está haciendo en este foro.

La segunda recomendación en el tema de las políticas públicas, tiene que ver con la administración distrital y como dentro de la estructura interna de la misma se le tiene que dar mucha mayor jerarquía a la seguridad vial, se le tienen que dar los dos puestos, no puede ser una oficinita dentro de la Secretaría Distrital de la Movilidad. Debe ser algo mucho más ambicioso. Obviamente lo que necesitamos todos es que los presupuestos que se destinen al tema de la seguridad vial se aumenten y se envíen los resultados generales.

Muchas gracias.

Intervención de :

Ricardo Gaviria

El SOAT como instrumento eficaz para atender los accidentes de tránsito en el país
Director Cámara Técnica del SOAT, FASECOLDA.

Estimados amigos y colegas, reciban todos un cordial saludo. Para FASECOLDA es un gran honor hacer parte de este encuentro en donde se cuenta con la presencia de importantes personalidades de diversos países. Señor Director General de Tráfico de España, Pere Navarro. Señora Jeanne Picard de la Liga Española ,Stop Accidentes. Señora Chantal Perichon de la Liga Contra la Violencia Vial Francesa. Sean ustedes bienvenidos a Colombia y gracias por aceptar la invitación de los organizadores para enriquecer la discusión y apropiar experiencias internacionales a nuestra realidad.

Doctora María Fernanda Campo, Presidenta de la Cámara de Comercio de Bogotá, gracias por el apoyo que usted y su organización dan al evento y, un saludo especial así como el agradecimiento por la invitación a participar del evento a la doctora Mary Botaggisio de la Liga Contra la Violencia Vial, gestora de este importante encuentro. Estamos seguros que con su aporte y dinamismo, el país podrá mejorar día a día en materia de seguridad vial.

De acuerdo con el informe de la organización mundial de la salud (OMS) 2004 sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico¹, “Las lesiones causadas por tránsito constituyen un importante problema de la salud pública, pero desatendido, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados.” En el resumen de dicho informe se pone de presente la dimensión de un problema que cada año cobra la vida a más de 1,2 millones de personas, al tiempo que deja lesionadas y afectadas a más de 50 millones y de continuar con las tendencias observadas, el informe advierte que para el 2020 las lesiones causadas por accidentes de tránsito según

los AVAD perdidos², ocupe la 3° causa de mortalidad, por encima incluso de problemas de salud como la tuberculosis, el SIDA o las enfermedades diarreicas o de fenómenos sociales como las guerras.

Pero de la misma manera, el informe revela que los fondos destinados mundialmente a investigación y desarrollo sobre asuntos relacionados con traumatismos causados por el tránsito oscilan entre 24 y 33 millones de dólares, mientras que los recursos destinados al SIDA oscilan entre 919 y 985 millones de dólares.

Colombia no es ajena a la problemática de los accidentes de tránsito, y menos aún dado el proceso de venta masiva de vehículos que se evidencia desde el 2004, lo que genera un mayor riesgo de sufrir un accidente de tránsito.

Para atender la problemática antes mencionada, desde el año 1986 el país cuenta con un instrumento eficaz, basado en el principio social, en donde prevalece la solidaridad, de tal forma que se garanticen los recursos necesarios para atender a todas las personas que resulten víctimas de accidentes de tránsito.

“El SOAT está fundamentado en el principio de la solidaridad, es decir, se recaudan recursos de toda la sociedad, en cabeza de los propietarios de vehículos, que son destinados a la prevención y la atención de los accidentes de tránsito y de todas aquellas personas que resulten víctimas de este tipo de accidentes para que sean atendidos de forma inmediata e integral.”

1 Organización Mundial de la Salud (2004) Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito

2 Entendida como la carga mundial de morbilidad según los años de vida ajustados en función de la discapacidad (AVAD) perdidos por causa de esas lesiones.

Lo anterior implica que el SOAT, desde la perspectiva aseguradora, busca garantizar los recursos requeridos para pagar los gastos médicos quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios, la incapacidad permanente y el transporte requerido para garantizar que las víctimas reciban una atención inmediata e integral. De la misma manera, este seguro tiene incorporadas coberturas para los casos en donde se presentan víctimas fatales.

Para que el esquema de aseguramiento pueda cumplir cabalmente con sus principios, se han incorporado tres pilares por medio de los cuales se garantiza que el mercado interactúa adecuadamente, así:

Es de obligatoria adquisición: es decir, todos los propietarios de vehículos deben comprar el seguro y por tanto se garantiza el recaudo de los recursos requeridos para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

Es de obligatoria expedición: Es decir, las compañías autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia tienen la obligación de vender los seguros requeridos por el parque automotor, y realizar la administración de riesgos correspondiente.

Para todos los hospitales del país, existe la obligación de atender a todas las víctimas de accidentes de tránsito.

“Los hospitales y clínicas, tanto públicas como privadas, juegan un papel primordial en la cadena de valor del SOAT: Son las entidades encargadas de brindar la atención médica necesaria, desde la atención inicial de urgencias hasta la rehabilitación final de los pacientes que ingresen por accidentes de tránsito.

Dichas entidades están obligadas a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria requerida por daños corporales causados a las víctimas de accidentes de tránsito.

Es importante mencionar que las tarifas utilizadas para liquidar las cuentas de la prestación de servicios médicos, fueron definidas por el Gobierno Nacional mediante el Decreto 2423 de 1996, las cuales quedaron expresadas en salarios mínimos, de tal

forma que mantengan su poder adquisitivo a lo largo del tiempo.” (Gaviria, 2005)³

El esquema de aseguramiento con que cuenta el país, garantiza que la totalidad de víctimas reciban la atención requerida, independiente de que se trate de un peatón, conductor o pasajero de vehículos. Sin embargo, dentro de los elementos más destacables del esquema con que cuenta el país se destaca el concepto de responsabilidad bajo el cual opera el sistema. Conforme lo establecen las normas vigentes, la dinámica de operación define que en caso de accidente, la póliza de cada vehículo debe pagar por los ocupantes que resulten lesionados, y en caso de presentarse terceros no ocupantes como víctimas, cualquier compañía se encarga de cubrir la atención que requiera. En virtud de lo anterior se entiende que la póliza del SOAT no actúa según el responsable del accidente; la sola ocurrencia del evento habilita las coberturas requeridas, lo que permite la atención inmediata e integral que requieren las víctimas de accidentes de tránsito.

Adicionalmente, la cobertura de gastos médicos está concebida de tal forma que actúe bajo el esquema de pool o administración de riesgos conforme las necesidades de las víctimas, según la gravedad del evento. Así las cosas, las compañías de seguros tienen a su cargo la cobertura inicial de 500 smldv, pero si se requiere atención adicional, el FOSYGA tiene bajo su responsabilidad la cobertura de 300 smldv en adición a los primeros, y si el paciente requiere atención adicional, se habilita cualquier otro esquema de atención de salud, tales como medicina prepagada, ARP, pólizas de salud, entre otros, sin límite de cobertura.

De esta manera, las coberturas de atención se acomodan a las necesidades del paciente y permiten que el sistema de salud enfoque su infraestructura en servicio de la sociedad, especialmente de quienes sufren accidentes de tránsito.

Como se mencionó al principio del presente documento, los recursos que recaudan las compañías de seguros deben garantizar la atención inmediata e integral de las víctimas.

3 Gaviria (2005) El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT: Un aporte permanente al sistema de Seguridad Social en Salud para Colombia. Revista Fasecolda 115.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Pero en adición a lo anterior, los recursos del SOAT financian programas de prevención vial y constituyen los recursos disponibles para que la Nación, por intermedio de la cuenta FOSYGA que administra, puedan cubrir la atención en aquellos casos en donde se presentan accidentes en donde los vehículos se den a la fuga, tengan una póliza falsa o esté vencida. Cabe aclarar que en estos últimos escenarios, el FOSYGA cubre la atención requerida de las víctimas, desde los primeros 500 smldv, pero posteriormente le recobra a quien aparece como propietario la totalidad de costos y gastos incurridos en la atención de dichas víctimas.

Con lo anterior, se aclara que del total recaudado por las aseguradoras y conforme las normas vigentes, el 47% del total pagado por un propietario de vehículo que adquiere el SOAT se destina al FOSYGA, el 2% de lo recaudado se destina al Fondo de Prevención Vial y las aseguradoras reciben el 51% restante para cubrir los siniestros por accidentes de tránsito.

Solo durante el 2006 se desembolsaron más de \$260.000 millones de pesos en la atención de este tipo de víctimas, al tiempo que constituyeron reservas por \$40.000 millones de pesos. El FOSYGA por su parte, recibió de las aseguradoras más de \$395.000 millones de pesos, de los cuales pagaron por atención de víctimas (conforme los casos en donde ésta debe cubrir la atención) \$40.000 millones de pesos.

No obstante lo anterior, para el país existe un riesgo creciente en materia de accidentalidad, por cuenta del aumento en el parque automotor de motocicletas. A mayo de 2007, estos vehículos representaron el 38% del total asegurado, mientras que explican el 63% del total de desembolsos realizados por las aseguradoras en el pago de siniestros.

Cabe destacar que Colombia cuenta con un esquema de aseguramiento concebido para las víctimas de accidentes de tránsito, un modelo que ha sido replicado por algunos países de la región por su concepción social y su estructura conceptual en donde lo que prima son las personas.

Por lo antes mencionado, hay un reto para las autoridades nacionales y regionales en materia de seguridad vial, que garantice el derecho a la vida y a la movilidad segura de todas las personas. Resulta importante la participación de todos los actores (sector privado, público, sociedad civil, autoridades y conductores) para entender que una actividad

peligrosa como es la conducción debe ser asumida de forma responsable por todos los actores que participan de la vía. Alguien dijo "10.000 muertos son una estadística, 1 muerte es una tragedia".

Por lo anterior, no podemos permitir que el análisis pierda la verdadera dimensión del impacto social que tiene, y por el contrario se reconozca que los accidentes de tránsito se convierten en un problema de salud pública, que debe ser priorizado en la agenda de la sociedad.

En tal sentido, para Colombia el esquema SOAT ha sido una figura fundamental en el tema de la accidentalidad vial, mientras que para los países de la región ha sido un modelo de administración de recursos para la atención de un problema que de no tener atención adecuada, puede tener el impacto que la OMS advierte en materia de salud pública.

Intervención de :

César González

Presidente

Confederación nacional de transporte urbano, CONALTUR

Buenas Tardes; Debo comenzar advirtiéndole que no soy el responsable de estar aquí, compareciendo ante ustedes. Mary, mi querida amiga, me ha sometido a esto.

En verdad estoy feliz de estar acá, gracias a Mary; ella es el alma de esta reunión. Yo la conozco bien; es una mujer muy importante en muchos aspectos. Pero quiero hacerle un homenaje muy especial porque muy poca gente tiene las energías, por lo menos en este país, esa clase de energía que se requiere para crear estos escenarios, para empujar estos pesados vehículos de la acción ciudadana en favor de unos objetivos grandes e importantes.

Gracias, Mary, gracias a la Cámara de Comercio de Bogotá y a quienes han ayudado a organizar esta reunión.

Yo soy el Presidente de la Confederación Nacional del Transporte Urbano que congrega a empresas de transporte colectivo urbano de pasajeros, ese gremio en mi opinión excesivamente vilipendiado de buses, busetas, microbuses, esas cosas que de acuerdo con la gente del estrato seis afean tanto la ciudad; no tengo ningún interés económico, patrimonial o empresarial en el transporte; soy un economista que ha trabajado en otros aspectos, estoy recién llegado al ejercicio de esta representación y les ruego entonces que consideren lo poco que pueda decir como las palabras de un ciudadano que tiene interés como tal en los temas de esta reunión.

No traigo aquí guión alguno escrito por y para las empresas de transporte; ese guión no existe; está, digamos, en construcción. Mañana comienza en Paipa, Boyacá, el Congreso de CONALTUR; y allí seguiremos construyendo la agenda colectiva de las empresas del transporte urbano en Colombia.

Dicho eso, ahora expreso un lugar común: el asunto que aquí nos congrega es muy complejo; uno no puede decir fácilmente, por ejemplo, aquí están los problemas y estas son las soluciones.

La seguridad vial es un asunto que no tiene que ver única y exclusivamente con el respeto al derecho a la vida; más allá de ello, lo que se debe poner en consideración es la ciudad que hemos construido alrededor del sistema de movilidad, la manera como los ciudadanos de Bogotá y sus autoridades vemos nuestra ciudad; un ciudadano de París ve su ciudad de una manera muy distinta a la manera como un Bogotano percibe su propia ciudad; no me refiero a los monumentos, a las bellezas, o a las simetrías del paisaje urbano. Me refiero a cómo nos vemos nosotros mismos como ciudadanos y a qué clase de comunidad pertenecemos.

Yo no creo que tampoco sea un asunto de equiparar la violencia vial, pienso yo como ciudadano, que es muy difícil decir que toda forma de violencia vial lleva consigo un carácter penal. Estábamos hace un momento hablando mi amigo el Magistrado Aponte y yo de la culpa y el dolo, esos conceptos que manejan los abogados, cosa especializada de la que hablan los abogados. Entiendo que no siempre es fácil trazar la raya divisoria entre tales conceptos. Tengo una cosa clara: **No todos los problemas relacionados con la inseguridad vial están directamente relacionados con conductas de carácter criminal o delincuenciales.**

Lo que ha dicho Pere sí es fundamental, ¿qué define la seguridad vial?, problemas de alcohol, de velocidad, problemas de cinturón de seguridad; eso es lo urgente, dijo Pere, y es cierto.

Y aquí estamos de alguna manera señor Coronel mirando eso, estamos en Colombia trabajando eso,

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

velocidad, alcohol, cinturón de seguridad..... Los españoles han avanzado mucho y nosotros vamos un poco detrás, pero les aseguro una cosa: en materia de normas no estamos detrás.

En Colombia, siguiendo las tradiciones, tenemos un edificio de formalidades institucionales muy bien construido de leyes, regulaciones, toda suerte de normas y ordenamientos; pero ese edificio, en buena medida, está vacío por dentro. No tenemos urgente necesidad de nuevas normas. Más bien debemos ver los colombianos cómo logramos ocupar esos edificios vacíos que hemos construido, y darles contenido concreto y real en la vida diaria.

Lo más grave es la impunidad, que hace inocuos los edificios legales vacíos. La impunidad y la burla al carácter represivo de la justicia deterioran la ética pública, generan escepticismo y cinismo de la ciudadanía con el Estado. Más allá de la competencia y de las buenas intenciones de las autoridades, tenemos que reconocer que el sustrato ético de nuestra sociedad está corrompido. Si la sal se corrompe, es triste pretender resolver el problema de nuestra dudosa ética colectiva mediante agüitas tibias, nuevas normas, nuevas regulaciones.

Ahora, señor Coronel, amigos de la Policía de Carreteras, demás autoridades, ¿cuántas muertes han sido causadas en la ciudad de Bogotá por la pésima calidad del sistema de movilidad? Yo creo que una primordial inversión para aumentar la seguridad vial consiste en mejorar la calidad de la infraestructura provista para vehículos y peatones. **Me encanta la idea de Pere de que los urbanizadores paguen parcialmente por esa infraestructura. En Colombia es al revés: El Estado tiene que construir la infraestructura urbana y es muy poco lo que de esas plusvalías regresa al Estado.**

Una falla colombiana fundamental, que nos pone muy atrás de los europeos, es la ausencia de la voz de la ciudadanía; no tenemos voz ciudadana, no tenemos una comunidad fuerte y organizada alrededor de objetivos de interés fundamental; por eso este ejercicio de deliberación, de identificación, de reconocimiento mutuo es tan importante. Tenemos que seguir hablando, seguir convocándonos para hablar de estos asuntos. No hemos conversado lo suficiente; **en Colombia falta**

la energía de la voz ciudadana; la sociedad civil está ausente, y en particular es muy importante en el caso de la seguridad vial la voz de las víctimas por que allí hay una voz ciudadana interesada, una voz ciudadana con un interés especial en la movilización de esas energías.

Mary, dígame ¿cómo puedo ser su soldado en el ejercicio de despertar la voz ciudadana, la voz de las víctimas? ¿cómo podemos ver este problema desde los ojos de los muertos o heridos, de las víctimas? Sin ello tampoco podremos avanzar como han avanzado los europeos. **Nuestro edificio institucional está vacío, y la voz de la gente no se deja oír.**

Un comentario final. Escuché a Pere y Chantal hablando de la accidentalidad, de la seguridad vial en el transporte privado; he oído en esta reunión hablar de coches, de automóviles; debemos recoger el tema de la accidentalidad en el transporte público; no sé si es más importante que en Europa; imagino que sí.

Ahora bien ¿saben ustedes cuántos vehículos de transporte público colectivo de pasajeros hay en el país?, hay ciento diez mil buses, busetas y microbuses. Ciento diez mil. ¿Cuál es actualmente la edad promedio de ese parque automotor? cerca de 20 años.

La ciudad que se encuentra en mejor posición es Bogotá, donde el parque automotor es mucho más joven; pero si en Bogotá, donde está más o menos el 20% del parque automotor de esa clase en el país tiene una edad promedio que puede estar alrededor de 10 años, entonces imagínese lo que puede estar pasando en el resto del país. Los colombianos debemos mirar ese tema, no simplemente culpando a X, Y o Z sector de la sociedad de los problemas relacionados con la seguridad vial, sino mirando el conjunto del problema y mirando sus características específicas en Colombia.

¿Cuántos viajes individuales ocurren en el transporte público colectivo de pasajeros en Bogotá?, más de 4 millones y medio de viajes diarios en unos dieciocho mil vehículos.. A esa cifra hay que sumarle alrededor de un millón de viajes diarios en el llamado transporte masivo de Transmilenio. ¿Cuántos accidentes viales hay en esa parte del transporte en Bogotá? ¿Es verdad que la accidentalidad es proporcionalmente más alta en el transporte colectivo que en el privado individual? Debería haber un análisis estadístico

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

más preciso que el que hoy se produce. Sería muy interesante que las autoridades le informaran a la ciudadanía sobre cuál es la realidad en esta materia.

Continuando con los rasgos particulares del transporte colectivo en Colombia, debemos saber que en Bogotá hay registrados unos quince mil propietarios individuales de ese parque automotor.

Se habla de los grandes pulpos del transporte, pero la verdad es que, según las cifras oficiales, en la capital hay alrededor de 1,2 vehículos por propietario individual. Debemos saber también que hay 66 empresas de transporte en el Distrito. Estas empresas afilian a los 18,000 vehículos.

El llamado modelo de afiliación no es conveniente para los intereses públicos en varios sentidos, incluyendo el de la seguridad vial.

Intervención de :

Armando Montenegro

Muchísimas gracias por la invitación, sobre todo una invitación para aprender, para conocer las experiencias de otros países, para apreciar todo el esfuerzo que ha hecho la Liga Contra la Violencia Vial

Debemos felicitar de una manera muy especial por este empeño y por este liderazgo que nos está arrastrando a todos y que creo que nos debe comprometer a mejorar definitivamente en este aspecto tan crucial de la vida y de la muerte.

Como les decía, yo vine a aprender y he estado a través de ustedes aprendiendo sobre el tema. De tal manera que yo no soy la persona más indicada ni para predicar, ni para dar consejos, ni para orientar políticas.

Soy una persona que mira el tema con muchísimo interés, sin embargo creo que puede haber cosas que se deben hacer ya, como es el caso que lidera la fiscal Santamaría y en el cual la Liga y la prensa deberían hacerse presente para convertir esa verdad en punta de lanza, donde probaremos que sí se puede cambiar la jurisprudencia sobre este tema, que matar gente con un carro en estado de embriaguez puede ser más que un delito culposo, se debe sentar el precedente, es muy importante porque el mensaje a las personas que nos tomamos un trago una noche es sencillamente que corremos el riesgo de ir a la cárcel si no nos comportamos como debemos.

Un aspecto muy diciente y que me preocupa es la protuberante ausencia del Gobierno Nacional, ustedes lo han presentado en las conclusiones del Foro. No están aquí, no se nota la presencia, entiendo que si hubo muchas gestiones de la Liga para que ellos asistieran, incluso desde la Presidencia de la República.

De cierta manera, pienso que siendo Colombia un país que ha tenido más de 30.000 asesinatos al año la prioridad ha sido la lucha contra la guerrilla, las mafias, los paramilitares, ese tipo de muertes. Pero, ¿cómo una política nacional está haciendo a un lado un problema que cuesta 6.000 vidas al año? Esto no es una política nacional, yo creo que esto debería entrar en una agenda política.

Para los extranjeros que viven en Colombia tenemos consejos de seguridad para atentados terroristas: se revisa a nivel nacional o regional el estado de los crímenes o de los homicidios o de la seguridad en general.

Aquí debería haber una política que lleve el problema de la seguridad vial, normalmente no a todos los consejos, pero que sea un tema constante que lo estén revisando para que pueda haber un seguimiento. Yo creo que es algo fundamental porque sino el Comité de Seguridad Vial propuesto en las conclusiones del Foro va ser un comité, no quiero decirlo, casi de segunda, no será un comité donde esté el alcalde con la policía y con todo los implicados.

Si en algún momento ustedes ven ciertos temas que afectan la vida de miles de personas, ustedes deben tomar la decisión, es decir, buscar un espacio para que esto llegue allá. Yo creo que la conclusión clarísima que surge, si yo no soy la persona más indicada para decirlo, es que deberíamos todas las personas interesadas tener muy claro, especificar, buscar abogados civiles para tener muy claras las propuestas a nivel de leyes nacionales o de reglamentos o de normas distritales para saber cuáles son, cómo se deben conseguir.

Vemos el caso de España, y es interesante que obviamente es una ONG (Stop Accidentes) que,

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

como la Liga, en algún momento llega a los políticos para que hagan suyas estas causas, que se deben llevar el debate público en la prensa, para que esas normas vayan pasando por todas las instancias, las comisiones, las votaciones, para que se conviertan en ley, y eso va a ser largo, va a ser difícil, pero van a tener amigos y la prensa y toda la mortalidad de los casos va a jalar un apoyo finalmente que hace que estas cosas surjan y van a surgir y se van a aprobar porque son evidentemente justas, y que hay que estar del lado derecho de la vida.

No quería fatigarlos con mis comentarios, pero yo creo que la causa de la Liga es una causa importante, llena un gran vacío. Yo creo que va a haber mucha gente que la va a apoyar y otra vez quisiera felicitar la Liga por ese empeño y ese liderazgo, que siga adelante.

Muchísimas gracias.

Intervención de :

Omar González

Comandante de la Policía de Tránsito de Bogotá
Policía Nacional

Buenos días a todas y a todos los invitados especiales y un reconocimiento muy especial a la Liga, porque este esfuerzo sin lugar a dudas nos ha permitido a quienes hemos participado complementar nuestra información, mejorar nuestros conceptos y, evidentemente, proponernos estrategias que nos permitan trabajar conjuntamente para hacerle frente a un problema que, si bien es latente, es permanente y no ha sido percibido como tal, con la profundidad que se debe abordar por parte de la sociedad en general.

Para el comando de la policía de tránsito de Bogotá resulta de particular interés el hecho de estar en este escenario. Varios funcionarios nuestros que se desempeñan en varios aspectos de la movilidad que participaron en las mesas de ayer e, indudablemente, en nuestro conjunto nos va a permitir seguir adelante en relación con las impresiones. Nos manifestamos en la tarde de ayer que lo que hemos podido evidenciar es que si bien existe una normatividad es importante que se cumpla o se generen las estrategias que permitan que se cristalicen algunos propósitos.

Lo señalaba muy bien el señor Mayor: que el artículo 56 del Código Nacional de Tránsito que es del año 2002 establece como obligatoria la cátedra de seguridad vial y también nos lo decía uno de los oradores que esto no es nuevo, que esto está desde el año 1930 pero no se ha cumplido. Si vemos en este momento, por fortuna aquí a nivel de distrito ya tenemos un proyecto que nos va hacer de utilidad a largo plazo, pero también se necesitan acciones puntuales inmediatas como lograr que el policía de tránsito que detiene a un conductor de servicio público al que al serle consultado su historial se le detectan 180 comparendos, qué hacer frente a este conductor que todos sabemos, todos los que manejamos el tema de la seguridad vial y conocemos la norma sabemos que la norma prohíbe que las

secretarías expidan una licencia de conducción si la persona tiene una deuda pendiente que para eso esta el Simit, que el Simit es consultable, que ningún funcionario público puede tomar una decisión sin haberlo consultado.

Pero cuando nos vamos al tema de la judicialización y la tipificación de la conducta, para determinar cómo se sancionaría a un funcionario público encontramos que no es obligatorio que el funcionario público consulte el Simit. Hay una serie de falencias que son detectadas en la vía. Hay conductas que no están tipificadas como delito. Cualquier persona puede ir a Paloquemao donde funcionaba antiguamente la Secretaría de Movilidad y allí pueden conseguir una licencia de conducción falsa, también puede renovar su licencia.

Si es conductor de servicio público y necesita su renovación se la dan con el plástico legal, y queda claro que no estemos descubriendo aquí el agua tibia; lo decían los mismos expositores ha habido un concepto de venta de la licencia de conducción de ingresos, más que de controlar determinadas conductas que lamentablemente no voy a mentir pues no es delito salvo el uso de la licencia legal no es delito entonces ahí nos iríamos eventualmente a tratar de tipificar esto como fraude a solución judicial si es que la persona se le suspende la licencia de conducción por embriaguez, pero como no es el caso de esas suspensiones sino de la persona que no podía haber renovado su licencia de conducción, ahí es donde este foro nos ha permitido cruzar información para que se hagan esfuerzos desde el punto de vista legislativo, desde el punto de vista de control, que hay un mejoramiento en la parte tecnológica, en la parte de capacitación.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Estábamos hablando hace poco en el descanso sobre la necesidad de que la misma autoridad operativa de tránsito reflexione sobre la necesidad de mejorar su conocimiento, la tecnología que utilizamos y todavía no concibo salgan los uniformados de tránsito con una comparendera: papel y lápiz cuando se podría hacer la comparendera de tipo electrónico: un esfuerzo que hizo aquí la Secretaría de la Movilidad pero esta es la realidad colombiana.

Hace poco en una mesa de negociación con los taxistas y se les dijo es importante que la tarjeta de operación sea un chip que se le coloca al vehículo y que por donde el vehículo transita ya sabemos si ese vehículo es legal o no es legal. Pero no se puede porque es la presión política de un sector que lamentablemente cuando ha querido bloquear esta ciudad ha bloqueado la ciudad de Bogotá y no hemos podido lograr imponer digamos un principio que es elemental de autoridad para que pase un proyecto de ley acá, en Bogotá. Debe pasar por el Concejo, pero muchos concejales son elegidos por los mismos taxistas o por los mismos transportadores.

Vemos que aquí estamos poniendo el dedo en la llaga, pero eso no quiere decir que no avancemos en el tema; todos tenemos una responsabilidad como lo saben los señores empresarios, lo sabe quienes están en las escuelas de conducción y evidentemente pues no podemos limitarnos a ser parte del problema. Tenemos que ser parte de la solución y podemos decir como no tenemos un marco legal adecuado no podemos actuar. Por el contrario, debemos buscar los mecanismos.

Lo que hemos venido haciendo con la Fiscalía, algo que yo quiero resaltar es la Ley 1142 que entró en vigencia este año y que ya nos permite ser mucho más eficientes desde el punto de vista judicial para hacerles frente, por ejemplo, a los negocios de las licencias de conducción falsas. Ya no es excarcelable, no es solamente la persona que hace o elabora la licencia de conducción falsa sino quien la utiliza, o sea, si el conductor que sorprendemos en la vía lo ponemos a disposición de la Fiscalía tendremos la certeza que ese conductor no va a salir al otro día, porque el delito termina siendo excarcelable.

Ya usar un Soat falso igualmente da una sanción de prisión. Por lo menos, nos permite ser mucho más dinámicos en el control de estos comportamientos delictivos. Nos quedaría ese que he mencionado y que tiene que ver con los conductores de servicio

público, que en la gran mayoría tienen deudas acumuladas, que en la gran mayoría son personas que no son asalariadas, que no tienen prestaciones sociales, que no están afiliados a un sistema de seguridad social. La gran mayoría es común ver aquí en Bogotá que al conductor se le entrega el vehículo y el dueño del vehículo le dice: “usted me entrega \$200.000 pesos al terminar su jornada y lo que usted haga de ahí para arriba es lo suyo”, y ese conductor es el que va a exceso de velocidad, es el que hace el cambio de ruta, es el que va con más pasajeros de los permitidos y ese conductor es el que comienza acumular una serie de comparendos.

Finalmente son comparendos que no se van a poder hacer efectivos, porque el señor no tiene nada. Entonces si le van a hacer un cobro coactivo el tipo no tiene carro, no tiene casa, no hay nada que hacer de manera tal que vemos que la licencia por puntos es muy buena alternativa pero como muy bien lo decía el expositor Pere Navarro: es importante que más que la norma se logre hacer cumplir la norma.

No me quiero imaginar que el día de mañana cuando tengamos licencia por puntos que la culpa termine siendo única y exclusivamente de la autoridad operativa de tránsito que no controla. Es algo que es frecuentemente en todas las iniciativas que se traduzcan en una ciudad más segura en términos de seguridad vial.

Muchas gracias.

Intervención de :

William Bernal

Director de Seguridad Vial y Comportamiento del Tráfico
Secretaría de la Movilidad

Como Director del Area de Seguridad Vial en la Secretaría de Movilidad en el Distrito, porque no hay otra diferente a la que me compete dirigir, con toda la necesidad de compartir las impresiones con respecto al tratado de este foro. Quisiera, en nombre de la Administración Distrital, agradecer a “Por la Vía Por la Vida- Liga Contra la Violencia Vial” y a sus invitados europeos, franceses y españoles, por estos conocimientos que nos traen, estas experiencias que nos van a ayudar a mejorar el tema de la seguridad vial en la ciudad.

Pero antes de hablar de las impresiones del foro quisiera comentarles una experiencia personal. Una noche cualquiera, un sábado compartiendo en la casa, de repente me suena el celular y una persona totalmente desconocida me dice: “¿ustedes tienen un hijo que se llama Andrés?” yo le dije sí. ¿Qué paso? Está accidentado en la avenida 68 con calle 68. Eso fue un impacto del que no sabíamos como reaccionar, yo estaba al lado de mi esposa viendo televisión, 9 de la noche, el muchacho había salido hacía quince minutos no mas, de la casa, nos pusimos un sobretodo una chaqueta y corra.

Efectivamente cuando vamos llegando a la 68, semejante trancón y a los 500 metros una lucecita, la policía, la lucecita de la ambulancia, “que susto tan tremendo”. Entonces me imagino que algunos han vivido la situación. El trancón no nos dejaba llegar por que íbamos dentro de otro vehículo. Yo iba manejando, y esto es lo que vi: ella saltó del carro, yo quedé con el vehículo trancado y ella corra por el separador, tratando de llegar lo mas rápido posible al punto, yo también, me salí entre por unas vías del barrio y pude llegar. Y soy testigo de cómo rompían el vidrio trasero del vehículo y sacaban al muchacho por detrás en una tabla perfectamente acondicionado su cuello, lo subían a la ambulancia totalmente privado y esa ambulancia se lo llevaba a

un hospital; averiguamos a qué hospital lo llevaban y llegamos allá. Lo trataron los médicos, compartimos con él en la sala de urgencias. Pudimos acceder al tratamiento que le hicieron y por fortuna al otro día después de 24 horas lo pudimos sacar en perfectas condiciones. Gracias a Dios no paso a mayores.

Ese es un caso favorable; funcionó el sistema, la atención de emergencias, funcionó la policía, funcionó el SOAT, funcionó la ambulancia y hoy puedo estar contando de una manera tranquila que somos afortunados; pero este foro me ha hecho recordar este episodio, porque ustedes cuentan lo que les ha tocado y más a mí, como funcionario público y a mis compañeros de área que nos ha indicado la responsabilidad que tenemos para liderar.

Porque es que este accidente no llegó por fortuna a muerte; pero el punto es que no debió ocurrir ese accidente y no debe ocurrir la cantidad de accidentes que actualmente están ocurriendo y terminan en muertes, bien sea por un conductor ebrio, por un peatón, por un ciclista o por una moto. Ese es el punto, no deben ocurrir más accidentes y el punto para nosotros los funcionarios también.

Me hago la reflexión: no es cumplir un presupuesto, no es cumplir un plan, no es cumplir a quien tiene unos derechos de petición, no es atender unas acciones de cumplimiento, no es atender los requerimientos de la personería contra el otro. No, el punto en el área en el que yo estoy dirigiendo, es salvar vidas. Yo me voy con esa responsabilidad y comparto la plantación de la mesa de políticas públicas de que hay que llevar el tema de la seguridad vial a una política general, y que el alcalde se personalice. Entonces recibimos todas estas enseñanzas con la responsabilidad que se nos acrecienta, y con ese espíritu de que es una colaboración con la sociedad, y tenemos que disminuir esa causalidad.

Ahora me refiero a lo tratado en el foro. Desafortunadamente no pude trabajar en la mesa de políticas públicas porque estaba en la de normatividad, pero en la normatividad lo compartimos absolutamente todo. En políticas públicas, quería comentarles que, sí hay una política, esa política está dada por el plan maestro de movilidad, está dada por el mismo código nacional de tránsito que plantean el tema de la seguridad vial como un tema prioritario que antes no se mencionaba. La política vió que la accidentalidad de nivel nos mencionaba ¿cuántos muertos iban a llegar a ser?, eso es clave. Lo que sí es cierto es que faltan procedimientos y que se trate el tema con política; el problema no es que sea un tema que lo maneje un área pequeña o una oficinita como lo decía Juan Pablo, la cuestión no es de los funcionarios, es de toda la administración. Entonces teniendo las políticas, miremos a ver como nos organizamos para que toda la administración, más los interesados y los actores privados que hoy tenemos aquí, también participen en eso.

Sí estamos fallando y tengo que reconocerlo, nos falta mejor coordinación y aquí tenemos que definir los mecanismos para mejorar esa coordinación. Todos los jueves nos estamos reuniendo en la Secretaría de Movilidad con el Comité de Seguridad Vial. Creo que le faltó a la Doctora Patricia comentar sobre eso, por eso se ha insinuado de que no existe un principio de coordinación de situaciones a mejorar.

En ese comité, les cuento que llevamos mas de dos meses reuniéndonos juiciosos todas las semanas con la participación de la policía de tránsito, el Mayor Robayo, juiciosos nosotros con ellos, coordinando todos los operativos que salen todos los días en la vía: todos los días salen operativos de alcoholemia y operativos de velocidad. Los viernes tendrán un especial de alcoholemia en los barrios de la primera de mayo y los barrios de la calle 93. Continuamos con los operativos de control de alcoholemia en los parqueaderos de estos sectores, que eso ha sido efectivo y lo continuaremos porque sabemos la necesidad de la continuidad de esos operativos.

También tenemos allí el Fondo de Prevención Vial; reconocemos la importancia del trabajo que vienen haciendo y estamos tratando de coordinar acciones, ellos por su lado, nosotros por el nuestro. Juntémonos y maximicémonos para que los efectos sean los mejores.

También tenemos allí la Cruz Roja y todavía

tenemos que reconocer que no hemos llamado a la Secretaría de Salud y a la Secretaría de Educación, pero estamos en el programa y esta noche nos acompañan el programa de Vales de la Secretaría de Educación. Esta noche también nos acompaña la Secretaría de Salud por que hay un programa de: "un espacio sano" esa rumba sana que es un proyecto de accidentalidad.

Les avisamos que comenzamos muy pronto un convenio con la Escuela Colombiana de Ingeniería, la única que por ahora tiene el diplomado en seguridad vial. Ese convenio va a capacitar inicialmente, en una primera etapa 150 profesores que van a servir de transmisores multiplicadores a los muchachos de las escuelas distritales en un principio; y comenzamos con la localidad de Bosa.

Quiero resaltar que cuando el tema entra en la agenda pública, tiene efectos. Miguel Bettin de la Secretaría de Salud, encargado municipal, ha logrado un programa que hizo con la "Cuadra picha": "Rumba con sentidos".

Y este programa "vivir con sentidos" ha logrado firmar, un pacto con los taxistas. Un pacto de la Secretaría de Salud que ha logrado incorporar a mil establecimientos, bares de la ciudad, toda la ciudad: han firmado pactos individuales con cada uno de esos bares; en esos pactos, los propietarios se obligan a ciertas medidas que de alguna manera nos ayudan a que no salgan borrachitos a manejar.

Entonces, una de esas medidas es que, a una de esas personas que han tomado, se le ofrezca un vehículo, ya sea un taxi o un vehículo especializado, para que lo lleve a su casa; ese es un servicio; lo otro es que se trata de concientizar de que no tomen y aquí es interesante que no sólo exista el conductor elegido, que es un programa que continúa, sino un copiloto elegido. Estamos hablando de dos personas que no tomen y eso efectivamente ya lleva algunos meses y ha dado buenos resultados, que conjuntamente con nuestro programa de alcoholemia en parqueaderos, son programas que la ciudadanía ha reconocido, sobre todo por que son pedagógicos, no son impositivos.

Finalmente quiero decirles que además de las políticas también hay un plan de seguridad vial del distrito. La invitación es que reajustemos el plan distrital de movilidad en lo que queda de este año, de una manera conjunta. Ojala de aquí a Noviembre

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

que hay otro foro organizado por el Ministerio de Transporte sobre el tema, para que lo presentemos.

Es una responsabilidad que yo me llevo de conjuntar ese trabajo ¿para qué? Para que distintamente para quién sea el Alcalde lo presentemos y ojalá lo asuma en su gobierno. Eso es un gran trabajo que podemos hacer y liderar desde la administración distrital, para que en el traspaso de la administración no se quede, no se pierda y de alguna manera todos estos esfuerzos se vean organizados en un plan.

Con ésto termino, agradezco nuevamente a “Liga contra la violencia vial, Por la vía por la vida”, de verdad. Esto se creció, no esperaba aprender tanto.

Quiero tener una relación permanente con los expertos y las personas que nos visitaron de España y Francia, obviamente a través de “Liga contra la violencia vial, Por la vía por la vida”, lo podemos hacer.

Queremos irles contando lo que estamos haciendo para que ustedes nos digan “*van bien, mejoren esto*”, tenemos mucho para aprender, no lo sabemos todo pero estamos dispuestos a asumir el reto.

Muchas gracias.

Intervención de :

Omar Gómez

Mayor-Jefe del área de Seguridad Vial

Dirección de Tránsito y Transporte

Buenos días; soy el Mayor Omar Gómez jefe del área de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte, con la venia de Mi Coronel Gonzáles comandante de Tránsito de Bogotá, hace cuatro años vengo estudiando un poco el fenómeno de la accidentalidad. Me atrevo decir que la policía nacional de Colombia esta invirtiendo en seguridad vial; estamos muy afines con el plan de seguridad vial por parte del Ministerio de Transporte, es así que la Dirección de Tránsito y Transporte quiso elaborar muy a fin al plan nacional de seguridad un plan integral de seguridad vial donde hay unos componentes muy importantes como :

Vigilancia etimológica en la accidentalidad o en la seguridad vial; para nosotros también son preocupantes las cifras que se manejan diariamente a nivel nacional, departamental y municipal por las diferentes causas producidas, simplemente por la voluntad de un conductor o de un chofer como quieran ustedes determinar de acuerdo a la calidad.

A lo que quiero hacer referencia es que la policía sí está invirtiendo y está haciendo muchos, pero muchos esfuerzos y propósitos para que cada día nuestro policía sea un investigador y sea un ayudante del sistema judicial. Afortunadamente la policía nacional cuenta con una escuela de formación de policía, donde, aquí en Colombia solamente, nos damos el lujo de tener la especialización en investigación en accidentes de tránsito. Hace un mes graduamos por parte de la administración de tránsito y transporte veinte oficiales, y a la escuela de ingenieros han ido aproximadamente 70 funcionarios; y están distribuidos a nivel nacional con el fin de conformar los grupos de investigación en accidentes de tránsito.

Vuelvo y repito: los esfuerzos que hace la policía nacional son para que cada día los accidentes de

tránsito no queden impunes, que nosotros seamos parte del sistema judicial. Nosotros nos sentimos muy contentos con esa decisión tan firme que ha tomado la Liga de querer cambiar un poquito el rumbo de las investigaciones de los procesos que se llevan a cabo por la falta de humanismo, por que simplemente nos estamos accidentando, nos estamos matando por eso.

Intervención: ¿Mayor, La policía de carreteras tiene dinero, son suficientes estos recursos?

Sí hay recursos, son suficientes; pero ante la inseguridad de la seguridad vial cualquier cantidad de dinero no es suficiente, no me lo está preguntando, pero en dos meses tendremos 50 radares más.

-Intervención: ¿Pero los radares se pagan solos o no?;

Los radares deberían pagarse solos; el costo del radar es costo cero, porque si se instalan radares, hay una sanción y si existe una sanción, hay un ingreso monetario. Afortunadamente o desafortunadamente, ayer quise levantar la mano para hacerles este comentario; “¿de dónde capacitamos a nuestros estudiantes en la secretaria de educación?” el dinero que va a para a la secretaria de educación viene de las rentas de cada departamento y de lo que se debita del alcohol y del tabaco una gran parte viene de ahí; una segunda parte para capacitación nuestra y para la tecnología en seguridad vial ¿de donde vienen?, vienen de los comparendos que realizan los policías, porque dice la norma: artículo séptimo, parágrafo segundo, de la ley 769, dice: que el 50% de las sanciones será implementada para la capacitación y todo lo que tenga que ver con formulación en prevención de los accidentes de tránsito.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Afortunadamente dentro de poco nos van a llegar 50 radares con cámaras para nuestra especialidad.

-Intervención: Disculpeme Mayor, yo insisto, la utilidad de los radares cobran vida cuando yo tengo la capacidad de cobrar la sanción, ¿tenemos la capacidad de cobrar la sanción?.

La pregunta está dentro de las mesas de trabajo y verdaderamente...

-Intervención: entonces es que, no tenemos capacidad.

Exactamente, la policía no puede producir en ese sentido, que es la prevención, y la predicción es prácticamente, como lo comentaban ayer nuestros amigos expositores de Francia y de España, toca sancionar pero que la sanción no se quede solamente ahí en la mesa, toca hacer el cobro como tal para generar esa cultura; vuelvo y repito, eso ya debería estar en la mesa de trabajo y la sanción debe salir de la mesa de trabajo; se deben de cobrar los comparendos o si no hasta ahí llega toda nuestra labor preventiva que realizamos diariamente.

-Intervención: disculpe Mayor, ¿no es muy frustrante que uno esté cumpliendo con su deber en las carreteras tolerando el agua, la polución, el frío, el ruido; que efectivamente se controle porque lo que ustedes ejercen es una actividad de control verdad, entonces que se controlen a los infractores, pero que les falte el último eslabón de la cadena que es el que le dá vida a toda esta cadena que es la sanción?.

La pregunta es un poco difícil contestarla, pero de todas maneras nosotros no podemos bajar cabeza sabiendo que el Ministerio y la Secretaría están haciendo todos los propósitos; es un poco lento pero de verdad con estos foros y por los esfuerzos que estamos haciendo, eso va a cambiar y es la fé de todos los que estamos acá, que día a día va a cambiar nuestro país, van a cambiar nuestras políticas que muy claramente nos han dado a conocer.

-Intervención: va ha cambiar si usted, yo y todos los que estamos aquí presentes haremos que cambie.-

Es verdad. También les quiero indicar que sí estamos investigando, sí estamos investigando y para todos los señoras y señores fiscales que están aquí presentes de todos los gremios, nosotros hemos investigado cinco accidentes por parte de la

dirección de tránsito, es muy lastimoso tener que mencionarlos, y les pido excusas por nombrarlos:

Primer caso, Departamento del Magdalena, La Jagua de Chiribico: 14 muertos; falla mecánica por una soldadura del tanque de la viga donde un tractocamión cargado de carbón, se fué de frente a una buseta, se determinó una falla mecánica.

Segundo caso: Alto de la Mona, vía villeta puerto Bogotá; falla humana 12 muertos, adelantamiento indebido exceso de velocidad;

Tercer caso: camión de servicio mixto donde tenía unos tanques injertos para transportar gasolina venezolana 27 muertos falla mecánica, regrabado de una llanta delantera;

Cuarto caso: Espinal Tolima falla humana 5 muertos, el señor de un tractocamión acabó con una familia completa; exceso de velocidad, el tacómetro quedó en 88 Km./h porque con estos impactos automáticamente el velocímetro o tacómetro quedan bloqueados por una parada súbita.

Ayer veíamos el noticiero, creo que fue en Cali sino estoy mal, hubo un motociclista acabó con la vida de él y la vida de su compañero quedando incinerados, el tacómetro quedo en 180km/h

Quinto caso: Alto del Vino 5 muertos, exceso de velocidad, factor humano; al hacerle el estudio por medio del SIMIT o del Ministerio de Transporte el señor estaba debiendo 17 comparendos por cualquier cantidad de circunstancias.

Ya para terminar porque me gustaría aquí hablar mucho más de muchas acciones que estamos haciendo y que estamos comprometidos con la seguridad vial, nosotros les vamos hacer una invitación para el día que vamos hacer el lanzamiento próximamente, puede ser a finales de este mes; prometeremos dar significado al artículo 56 del código nacional de tránsito, que es la capacitación en educación vía.

Nosotros tenemos en el departamento de Cundinamarca tres vías, las tres vías más accidentadas de las 10 que podemos establecer que son: la vía Zipaquirá, la vía a Tunja y la vía Bogotá Girardot. Hemos querido coger o socializar nuestro programa o nuestra campaña que se va a llamar "Promotores en Cultura Vial", a todos

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

estos muchachos que estudian en los colegios aledaños a las vías nacionales, a las carreteras que anteriormente indiqué, a los muchachos de décimo y once, van hacer su proyección social con nosotros los sábados y los domingos; vamos a poner a los jóvenes de 14 , 15 y 16 años para que enseñen a nosotros los que ya tenemos más de 30 años 40 años, para que nos enseñen cuál es la educación, por qué nos estamos accidentando. Entonces vean que esa es una campaña que la vamos a liderar desde la Dirección de Tránsito, los queremos invitar y vamos a poner esa ruta como modelo, esperando que nos vaya muy bien para poder socializarla y para poder hacerla nacional.

Yo le agradezco, mi Coronel, muy amable por permitirnos expresar nuestra unión de que estamos pensando todo también en Seguridad vial.

Muchas gracias.

-Intervención: Mayor, yo creo que a todos los participantes a este foro nos ha quedado claro el compromiso tanto de la policía de tránsito de Bogotá, como la policía de carreteras; ustedes han estado muy firmes durante estos dos días doy testimonio, 8 en punto de la mañana, AR.-

Intervención de :

Alfonso Acuña

Procuradoría De Bogotá
Ministerio Público

Buenos días a todos. Vengo de la Procuraduría de Bogotá en representación del personero, para contarles que hemos estado trabajando con el coronel Gonzáles y la Secretaría Distrital de Movilidad en el tema de la ocupación del espacio público en la localidad de Santa Fé.

Hemos decidido estudiar en conjunto algunos compromisos y hechos puntuales que están afectando la movilidad en el centro de la capital, al ser ésta una localidad donde confluyen los comerciantes, la administración nacional, el sistema judicial, las ventas informales y otra serie de problemas que tiene la ciudad de Bogotá.

En primera instancia, cabe mencionar que no hay campo de acción para una política pública que empuje todo el proceso. Además, los propósitos en materia de seguridad vial no están en la agenda de la junta de la dirección nacional y mucho menos de los políticos. Un ejemplo es el proyecto de ley que cursa en el Congreso y que pretende aumentar la velocidad en las principales vías de la capital. Esto lo vimos puntualmente en la exposición de la señora representante del Ministerio de Transporte, que nos explicó el tema de seguridad vial a nivel nacional; pero no se refirió a la política pública en torno a la seguridad vial.

Si la política pública a nivel nacional está descarrilada, los entes territoriales hacen lo que consideran necesario frente a las competencias que tienen. Tomemos el caso de las licencias. En Bogotá se expide una licencia sin esfuerzo alguno por consolidar un sistema y así ocurre en todas las entidades territoriales que estén autorizadas para funcionar como autoridades de tránsito. Por eso, mientras no se construya una política pública que vincule a todos los actores

del proceso, va a ser muy difícil que las entidades territoriales puedan cumplir con las políticas sectoriales.

Yo considero, por ejemplo, que Bogotá y otros entes territoriales estarían en capacidad de ensamblar este proceso para que el tema quedara en la agenda de la política pública nacional y de todos los gremios económicos que están agrupados en la ciudad. La Cámara de Comercio, y obviamente nosotros a través del señor personero, les vamos a remitir el mensaje para que juntos hagamos seguimiento a la política pública distrital.

Es muy importante que las personas que están en dichas organizaciones tengan independencia y autonomía administrativa. Un caso muy cercano es el de la Superintendencia Nacional de Transporte, entidad que no puede sancionar a los transportadores, porque necesita el aval del Ministro de Transporte para hacerlo y por lo tanto no es un ente autónomo.

Lo mismo ocurre con otras superintendencias que están en el país, como la Superintendencia Nacional de Salud y la Superintendencia de Servicios Públicos, que toman ciertas decisiones bajo la aprobación de los representantes del Gobierno. Así las cosas, mientras en el manejo de esta gestión pública no se despolitice a las entidades y éstas no tengan autonomía, el Estado en conjunto no va a funcionar. Indudablemente, agradecemos a la Cámara de Comercio, al coronel Gonzáles y a la Secretaría de Movilidad, el que nos hayan dado la oportunidad de trabajar en esta problemática para lograr importantes avances en materia de movilidad para el centro de la capital.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Aquí hay personas muy importantes de los gremios del sector transportador, de la administración distrital y de las asociaciones de usuarios, que trabajando en conjunto, podrán conformar una comisión de seguimiento y establecer valiosos compromisos en los que podamos involucrar a los candidatos, a los organismos de control y a los políticos que ejercen seguimiento sobre los acuerdos y las políticas implementadas a corto y mediano plazo.

Muchas gracias.

Intervención de :

Esuelas de conducción

Lo que quiero comentarle a la Liga es que hoy estamos presentes en este foro algunos representantes del gremio de las academias de conducción; pero nos sentimos como huérfanos, pues nos damos cuenta de que no se encuentra ningún representante del Ministerio de Transporte ni de la Superintendencia, que son realmente los organismos de control.

Por este motivo quise intervenir con el fin de comunicarles que, en nuestra calidad de academias, estamos gestionando proyectos ante el ministerio, para que podamos regular los programas de educación.

En este momento tenemos que ser un poco autocríticos, pues no podemos garantizar la idoneidad de nuestra capacitación a los conductores, ya que no contamos con el programa oficial de educación, ni para los instructores, ni el material didáctico que nos permita corroborarles a nuestros alumnos que nuestras prácticas y la teoría les garantizan ser buenos conductores en la ciudad. Precisamente, nuestra asistencia a este foro nos permite informarles que, con el propósito de mejorar, estamos adelantando estos proyectos ante el ministerio.

Nuestra voz está un poco perdida en este momento; necesitamos también que el Ministerio de Educación o alguna otra entidad nos acredite el programa de capacitación que estamos adelantando. Uno de los compromisos del pacto es el mejoramiento de las academias de conducción y nosotros estamos adelantando ese mejoramiento. Sin embargo, quienes deberían firmar hoy el pacto son nuestros reguladores, nuestras entidades de control como el Ministerio de Transporte o como la Superintendencia.

Muchas gracias.

Intervención de : **Mesa de Cultura, Educación y Capacitación:**

Relatora: Natalia Tinjacá

Comprometamos a los ciudadanos por una cultura de seguridad vial
Universidad de los Andes-Directora (E) de Tránsito

Muy buenos días, esta relatoría corresponde a la relatoría de la mesa de trabajo titulada: "Cultura, educación y capacitación: comprometamos a los ciudadanos por una cultura de seguridad vial". Los grupos integrantes en esta mesa fueron: Policía Nacional, Secretaría Distrital de Movilidad, empresas de transporte público, academias de conducción, Colseguros, Fondo de Prevención Vial y Particulares.

Se plantearon preguntas enfocadas en el rol de cada actor, las cuales fueron:

Para Todos: Recomendaciones para el manejo de conductores que atenten contra la seguridad vial o conductores de alto riesgo

Policía Nacional: Identifique las principales debilidades institucionales que impiden u obstaculizan el mejor control, educación y sanción a los actores en la calle.

Las principales debilidades encontradas por la Policía Nacional son: La reincidencia en los comparendos educativos; frente a esto se deben hacer campañas educativas más intensivas y lúdicas. No existen campañas de mayor impacto.

La ausencia de Centros Integrales de Atención (de conciliación y choques simples). Estos aparecen en la ley pero solo existen en Bogotá. No existe integración en todo el aparato que debe atender una sanción.

Falta de igualdad en la aplicación de las normas. Desconocimiento de la norma y existencia de normas descontextualizadas (como el del tránsito de las motos).

Impunidad. Falta de recursos logísticos (en

Cundinamarca solo hay 8 radares y hay falta de patrullas y recurso humano). Inestabilidad de la norma.

Los retos planteados fueron: Campañas interinstitucionales y articulación de esfuerzos en el tema de unificación de estrategias de comunicación. Revisar el esquema de concesiones viales. Compromiso de autoridades locales con la educación vial. Agilizar el RUNT (Registro Único Nacional del Tránsito).

Empresas: ¿Qué medidas de autorregulación utilizan para el control de conductores? Y construyan recomendaciones para formular un programa integral de seguridad vial que involucre a todos los actores de la movilidad.

Frente a esto las empresas respondieron: se utilizan procesos de selección estructurados, pruebas de psicometría, verificación del pase, estado de endeudamiento y comprobación de las normas de tránsito. Examen médico de ingreso con controles de salud. La verificación es constante.

Se tienen operadores con convenios de pago para la cancelación de comparendos con cuota de \$40.000 pesos. Se controla la edad mínima: menores de 24 años. Se exige experiencia mínima de dos años certificada. Capacitaciones y cursos en normas de tránsito, salud ocupacional y cultura ciudadana. Se promueve validación de bachillerato los días de pico y placa. Revisiones técnico mecánicas de los vehículos de la empresa.

Algunas recomendaciones formuladas fueron: definir una política clara hacia el tema de la prevención vial. Si no hay una prioridad política a nivel estatal es muy difícil lograr algo, porque requiere recursos y planeación. Quien incumpla las normas de tránsito

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

debe hacer servicio social. Mejoramiento de la infraestructura vial. Conformación de mesas de trabajo con participación del Gobierno. Manejo de horarios de los conductores. Apoyar la alternativa de la licencia por puntos.

Los transportadores reconocen la importancia de los procesos de capacitación continua con una medición clara de indicadores.

Escuelas de conducción: ¿Cómo garantizar mayor idoneidad e impacto en la enseñanza?

Las debilidades son: Ausencia de requisitos en la norma sobre las academias. Entrenadores sin calificación. Falta de un marco normativo claro en cuanto a: Educación, Regulación y Certificación. Falta de conciencia de la ciudadanía en el número de horas que debe formarse (Programa académico). Material didáctico obsoleto.

Las escuelas de conducción recomiendan fortalecer la oferta de capacitación en seguridad vial y un mayor análisis del comportamiento del nuevo conductor. Administración (Secretaría Distrital de Movilidad): ¿Cuáles son las principales debilidades al materializar las políticas públicas?

Las principales debilidades son: Dispersión y confusión de la información (diferente manejo de cifras por parte del FPV, SDM, Medicina legal), la cual no está concentrada. No hay tradición en el manejo de la información. La serie no es muy extensa (últimos diez años). Falta de recursos humanos para implementar las políticas públicas.

Algunas recomendaciones fueron: Pedagogía de autorregulación. Incrementar el control en la expedición de la licencia de tránsito.

Civiles: Principales recomendaciones en torno a los actores de la movilidad.

A través de la discusión en la mesa se identificaron temas atribuidos a los comportamientos de los ciudadanos que ponen en riesgo su vida y las de las demás personas. Adicionalmente existen otros retos, como el mejoramiento de la infraestructura, las políticas, los marcos Normativos y la estructura administrativa de las entidades.

Para lograr los cambios se requiere de la articulación de un trabajo conjunto. La pedagogía por sí sola NO

funciona, debe ser acompañada de cambios en la ciudad (las políticas, la sinergia de las instituciones y las normas).

Para lograr este fin se plantearon seis estrategias básicas:

1. Lograr un compromiso de mejoramiento de las escuelas de conducción reformando el programa académico existente, complementándolo y verificando si la persona acudió al curso o no. Adicionalmente, reforzar la normatividad en cuanto al número de horas que son necesarias según el programa académico para poder aprobar el curso de conducción.

2. Consolidar una cátedra relacionada con la movilidad urbana y la seguridad en el programa escolar. Esta estrategia es muy importante, y debería ser ley que se instaure una cátedra cívica desde el preescolar hasta el grado once, porque no sólo estamos educando profesionales sino que también estamos educando ciudadanos, y para la transformación de la ciudad es importante tener esta cátedra cívica disponible para los niños.

3. Comprometer a las empresas para que capaciten a sus conductores en programas de manejo de riesgo y de cultura. Es importante recalcar que las empresas, aunque tarde, han podido empezar a capacitar a sus conductores y se están preocupando porque ellos terminen su bachillerato, hagan sus cursos y puedan mejorar sus niveles de conocimiento.

4. Promover los programas de prevención vial en cursos por parte de entes privados. Este punto es de gran importancia pues estos programas pueden ir dirigidos a personas de todos los niveles sociales. También es primordial reforzar las intervenciones a poblaciones más vulnerables en comportamientos de algo riesgo, y uno de los aportes más valiosos que dio una de las participantes es crear no sólo una cultura de respetar las normas de tránsito sino también una nueva cultura cívica de comportamiento en la vía, a través de la cordialidad y el respeto por la otra persona que también está en la vía.

5. Incentivar el compromiso de las empresas transportadoras en la selección de conductores idóneos. Algunas de las empresas mencionan que están seleccionando conductores mayores de 24 años, con dos años de experiencia. Frente a esto

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

se hace necesario saber cuáles son los requisitos y establecer otros nuevos por ley para poder escoger a los conductores, porque ellos son los responsables de la vida de los pasajeros.

6. Reforzar las intervenciones a las poblaciones más vulnerables en comportamientos de alto riesgo como alcoholemia y velocidad.

Finalmente, es necesario agregar que todas las apreciaciones no pueden quedarse solamente en el foro. En determinadas ocasiones es muy difícil poder reunir a todas estas personas, entidades, expertos y catedráticos, por lo tanto, también es importante desarrollar espacios virtuales en donde cada entidad pueda hacer presencia y dar grandes aportes.

Muchas gracias.

Intervención de : **Mesa Políticas Públicas En Materia De Seguridad Vial** Relator: Germán Prieto

Muy buenos días, mi nombre es Germán Prieto, Coordinador de Movilidad de la Cámara de Comercio de Bogotá y estoy encargado de relatar lo que ocurrió en la mesa tres, correspondiente a políticas públicas.

Lo primero que evaluamos era lo que íbamos a decir en este taller, porque la tentación a extendernos sobre muchos temas y a entrar en detalle en algunas cosas era muy grande. Decidimos que íbamos a brindar algunos elementos que podríamos desarrollar más adelante, de manera más específica, o realizar algunas sugerencias en temas puntuales.

No somos una instancia en la construcción de políticas públicas; no somos una instancia que entre a debatir en detalle cada uno de los temas; pero partimos de un ejercicio muy interesante, que no hemos explorado mucho, y es que diversas instancias de la sociedad civil y de los organismos públicos nos encontramos participando en el mismo tema de seguridad vial. Entonces generamos propuestas para unos temas que tienen que ver con la reorganización institucional, la participación de la sociedad civil y, sobre todo, el rol de algunas entidades dentro de lo que podríamos hacer en materia de promoción de la seguridad vial; acciones puntuales que podríamos evaluar dentro de un año para ver lo que se ha logrado.

Hablamos de tres temas: el primero es una definición de metas en la reducción de la accidentalidad; el segundo es un esquema de reorganización institucional, y el tercero es una promoción de la cultura de la seguridad vial.

Sobre las metas en reducción de la accidentalidad, hay un tema del que incluso ya hablamos aquí. A él se refirió Mary cuando dijo que no estaban presentes en este foro los candidatos, y que como estábamos en plena campaña política, era necesario

que desde este espacio promoviéramos que los candidatos incluyeran dentro de su agenda y sus propuestas algunos temas específicos con respecto a la prevención de la accidentalidad vial y contaran las estrategias que ellos pueden implementar, así como la visión que tienen del problema. Esto lo proponemos como una de las primeras tareas que deben salir de este foro.

Lo ideal sería alcanzar a organizar un debate con los candidatos; sería estupendo tener ese espacio que no sólo permitiría saber qué van a hacer ellos, sino poner también en discusión pública que este es uno de los temas más importantes para la ciudad.

Nuestra segunda propuesta en este tema fue hablar de una meta distrital en la reducción de la accidentalidad, y el Fondo de Prevención Vial nos indicaba que había una meta racional propuesta por el Plan Nacional de Seguridad Vial; pero no conocemos una meta que haya definido el distrito en cuanto a accidentalidad vial para los próximos cuatro años. Si la hay, todos deberíamos tener conocimiento de ella, y de alguna manera, como sociedad civil, podríamos influir en la visión que tenemos nosotros sobre cuál podría ser la meta y discutirla.

En principio nosotros hablamos de una meta de reducción del 10% en la accidentalidad vial durante los próximos cuatro años. Después, conociendo algunos detalles adicionales, llegamos a la conclusión de que, con respecto a las recomendaciones de Pere cuando decía que hay que tener metas ambiciosas, una sugerencia podría ser una disminución del 20% en la accidentalidad vial. Esto lo dejamos a discusión de todos.

El segundo tema tiene que ver con la reorganización institucional, que es tanto a nivel a nacional como distrital, y la manera en que establecemos algunas

figuras que nos permitan darle más importancia a este tema de la seguridad vial y, sobre todo, facilitar la interacción entre entidades, es decir, darle al tema la importancia que merece. En principio dijimos: “no tenemos que inventarnos el agua tibia”. Hay muchas experiencias, incluso a nivel nacional; mientras que las experiencias internacionales, como las que nos contaban Pere y Chantal, son muy interesantes y podrían aplicarse gradualmente; entonces, como propuesta, consideramos que el Plan Nacional de Seguridad Vial había determinado que hay un delegado de seguridad vial nombrado por el ministerio de Transporte.

Según nos comentaba el Fondo de Prevención Vial, ese delegado está solo en el papel, porque el ministro no lo ha nombrado directamente. Otra de las sugerencias que deberían salir de aquí, no sabemos si a través de una carta o por otro mecanismo, es la de solicitarle al ministro de Transporte que nombre esa figura cuanto antes, pues podríamos comenzar entre todos a mirar qué papel podría tener esa persona dentro de este tema.

La segunda propuesta en este punto se da a nivel distrital. Creemos que hay que establecer una figura institucional, llámese comisionado, comité o como quieran llamarlo, cuya existencia no dependa del alcalde de turno. La idea es que tengamos una figura institucional específica y podríamos entrar a discutir cuál podría ser esa figura; no solo la vemos desde la Secretaría de Movilidad, que efectivamente tiene que ser la que ahonde en este tema, pero sí tiene que haber una figura que permita la coordinación institucional entre todas las secretarías que tienen que ver con este tema: Salud, Educación, Planeación Distrital, de Gobierno y de Hacienda, para ver cómo se financian este tipo de planes.

Una tercera propuesta es establecer una política de prevención de la accidentalidad vial para Bogotá. Hay mucho material sobre el tema; pero tenemos que definir exactamente cuál es esa política de larga plazo, y no solo definirla sino darla a conocer. Muchas de las cosas que estamos planteando hoy seguramente ya habían sido propuestas; pero pierden importancia si nadie las conoce y no se han divulgado de manera adecuada. Entonces hay que definir una política pública de largo plazo a nivel distrital sobre ese tema.

La cuarta y última propuesta en este tema de reorganización institucional es establecer la manera

de vincular a algunos actores de la sociedad civil, y en particular del sector empresarial, al tema de la cultura de la seguridad vial. Todos tendríamos que vincularnos, pero podemos empezar a hablar de algunos de los actores que más influencia tienen en este tema. En particular podríamos empezar a hablar con las empresas de *courier*, con las empresas de mensajería, de transporte público, con esos intermediarios que están teniendo una importancia muy fuerte en el tráfico y en la accidentalidad, así como con los gremios, vistos como unos aliados que pueden colaborar mucho en promover algunas de estas figuras.

Sobre este tema, una primera propuesta fue establecer un premio; no imponer tantas medidas restrictivas en el ámbito empresarial, no buscar que se haga una nueva ley, sino que sean las empresas, los gremios, las entidades involucradas, las que traten de ir a la vanguardia en este tema, aprendiendo de algunas figuras como las que nos contó Chantal.

Las empresas tratan de ser muy prácticas, pero hay que darles algunas herramientas y mecanismos que promuevan este tema y el primero fue entregar un premio a las mejores prácticas en prevención de accidentalidad a nivel empresarial. La idea es que las mismas empresas, por ejemplo las de transporte o las de *courier*, promuevan estos incentivos dentro de su esquema corporativo; incluso hablábamos de que se introdujeran dentro del sistema de gestión de calidad de las mismas empresas una serie de mecanismos que permitieran reducir la accidentalidad vial, y que se estableciera un premio en el cual resaltáramos a quienes mejor les fuera en ese objetivo.

De igual manera resulta conveniente que los gremios y otras entidades participen en la promoción de la Semana de la Seguridad Vial, y que se institucionalicen unos espacios de dispersión e intercambio con estas empresas que son claves en el tema de la accidentalidad. Esto permitiría que se abrieran espacios de discusión, capacitación, y evaluación de resultados. Otra sugerencia es que, así como involucramos los sistemas de gestión de calidad, también incluyamos a las Administradoras de Riesgos Profesionales (ARP). Estas entidades pueden tener un papel muy interesante como aliadas en el tema, porque tienen una influencia directa en el aspecto financiero y les puede salir muy rentable promover la prevención de la accidentalidad vial y apoyar este tipo de propuestas.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Por último nos preguntamos ¿qué puede seguir después de estas propuestas que se están generando?

El paso siguiente sería establecer un plan de trabajo específico con sus cronogramas y responsables. Se supone que los aquí presentes estamos comprometiéndonos a participar en estas acciones; pero hay que establecer cómo cada uno debe llevarlas a cabo.

Es clave comprometer desde ahora al próximo alcalde y diseñar una estrategia de seguimiento al planteamiento de las propuestas que se presenten, con miras a presentar los resultados en el foro del año entrante. Esperamos que las propuestas que aquí hacemos y que vamos a llevar adelante sean exitosas.

Muchas gracias.

Intervención de : **Mesa normativa para la seguridad vial**

Relator: Manuel Santana

Buenas tardes. Voy a exponerles Los temas que se desarrollaron en la mesa número dos, "Normatividad para la seguridad vial".

En la primera discusión se propusieron dos temas. El primero fue la implantación de la licencia por puntos, que ya debería tener un trabajo programado para llevarse a cabo así como la implantación de las nuevas tecnologías para detectar a los infractores, entre las cuales se encuentran cámaras, radares, etc.

En este tema también se adelantó la revisión de las herramientas jurídicas para lograr que la normatividad se concrete, generando un compromiso de las instancias jurídicas. El segundo tema que quisimos evaluar fue el proyecto de ley que trata del incremento de la velocidad máxima permitida.

Después de la discusión concluimos que el tema principal era la revisión de las herramientas jurídicas, la parte más endeble en la organización que actualmente gobierna todo el sistema de tránsito. Otro de los temas centrales de este foro es la impunidad, puesto que la sociedad civil no puede estar más tiempo en el anonimato frente a estas problemáticas.

En el anterior sentido, evaluamos principalmente las leyes y sus mecanismos de cumplimiento, para que los infractores reincidentes y todas las personas que atentan contra la vida (entre los que se encuentran conductores de servicio público, conductores de carros particulares, peatones y en general todos aquellos que estén implicados en infracciones de tránsito), se vean cobijados por drásticas leyes que no les permitan recaer en las mismas infracciones, y generar así una especie de sociedad mucho más consciente. Estas leyes, además de ser un castigo, deben educar a la persona.

Tomamos como primer tema dentro de éste análisis, dejando a un lado la licencia por puntos, la implantación de nuevas tecnologías, en las que se encuentran todos estos elementos que observan mucho más a futuro y que son buenas propuestas que, sin lugar a dudas, deben llevarse a cabo a su debido tiempo.

Decidimos analizar primero la parte jurídica y legal. Una evaluación al sistema, para detectar qué es lo que está pasando actualmente y por qué tenemos altos índices de accidentalidad.

Lo primero que encontramos fue que muchas de las leyes no cuentan con la tipificación del delito para una persona que conduce en estado de embriaguez, o que esté violando las normas de tránsito y ponga en peligro a quienes se encuentran a su alrededor y a sus pasajeros en el vehículo, hablamos de familiares, amigos y conocidos, y en general aquellos que no son culpables de las infracciones.

Actualmente estas leyes son muy flexibles, no tipifican el delito y no existe una sanción específica que sirva como herramienta para el juez o para la persona que esté juzgando al implicado.

La fiscal, que se encuentra aquí presente, nos expresaba que tampoco contamos con personal calificado para hacer una investigación exhaustiva, por lo que la ley queda sujeta a las denuncias que reporte la sociedad. Es necesario hacerle entender a las personas que los vehículos no deben convertirse en armas, y que éstos producen un daño inmenso a la sociedad si no se administran adecuadamente.

Una de las conclusiones a las que llegamos en este tema es la necesidad de lograr tipificar la ley, tal y como se hizo con el proyecto que llegó al Congreso sobre el maltrato intrafamiliar, que ya es sancionado con fuertes penas en prisión.

1er Foro contra la Violencia Vial 2007

Algo similar buscamos con aquellas personas que no son conscientes de la responsabilidad que tienen frente a la sociedad, cuando en una vía pueden atentar contra la vida de los demás. Esa es una de las grandes conclusiones que queríamos transmitirles en el día de hoy.

Conclusiones Del I Foro Contra La Violencia Vial

Exigimos un pacto social para la seguridad vial

Cultura y comportamiento

Bogotá. 09-2007

Políticas públicas

Estrategia 1: Promover un nuevo estatus de la institucionalidad de la seguridad vial, que trascienda de la división de las entidades a cargo de la movilidad. Se ve la necesidad de crear un Consejo Nacional Interministerial de Seguridad Vial, que también coordine todas las políticas de seguridad vial con los Municipios y Gobernaciones, para lo cual deberán tener una figura local responsable de la seguridad vial, independiente de los organismos de tránsito.

Estrategia 2: Promover la vinculación de autoridades locales en el seguimiento y prevención de la accidentalidad.

Estrategia 3: Definir criterios de trazabilidad, metas y evaluación periódica de las inversiones públicas en seguridad vial: crear un Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.

Normatividad

Estrategia 4: Promover un proyecto de ley que modifique el Código penal, tipificando como delito con penas de cárcel los homicidios en siniestros de tránsito: bajo el influjo de alcohol, reincidencia y exceso de velocidad.

Estrategia 5: Lograr un compromiso en todas las instancias jurídicas y administrativas que permita la aplicación de las sanciones de manera eficaz, para acabar con la impunidad.

Estrategia 6: Fortalecer el control con el uso de tecnologías inteligentes para la sanción de

infracciones para llegar a un mejor respeto de las Normas y de prevención de accidentes.

Estrategia 7: Promover la implantación de la licencia de conducción por puntos.

Estrategia 8: Impedir la aprobación del proyecto de ley que pretende aumentar los límites de velocidad a nivel urbano e interurbano.

Cultura y comportamiento

Estrategia 9: Reforzar las intervenciones a poblaciones más vulnerables en comportamientos de alto riesgo (alcoholemia, velocidad y reincidencia)

Estrategia 10: Promover el cumplimiento de la cátedra relacionada con la movilidad urbana y la seguridad vial en el pensum escolar.

Estrategia 11: Comprometer a las empresas que tienen a su cargo un alto número de conductores en programas de manejo del riesgo y cultura vial

Estrategia 12: Promover los programas de prevención vial en cursos por parte de diversos entes privados

Estrategia 13: Comprometer a las empresas transportadoras en la selección de conductores idóneos

Estrategia 14: Lograr un compromiso de mejoramiento de las escuelas de conducción.

Reconocimientos

Jorge Acevedo
Gustavo Aponte
Jean Bottagisio
Mariu Brechot
Angela María Cáceres
Marta Cáceres
Camilo Cano
Liliana Cock
Luís Fernando Contreras
Ruth Correa
Alexandra Correia
Ana Fort
Miguel Gutiérrez
Susanne Helfer
José Tiberio Hernández
María Emma Infante
Viviana Lara

Iván Lizcano
José Luis Martínez
Fernando Molina
Ricardo Montezuma
Ana Milena Muñoz
Andrés Regué
Nancy Reyes
Efraín Rodríguez
Luisa Fernanda Rodríguez
Christelle Rous
Mauricio Ruíz
Flor Esmeralda Suescún
Ximena Tapias
Victor Manuel Vargas
Gustavo Vasco
Sophie Verdon
Chantal Mher