

Acciones estratégicas a tomar en el próximo gobierno desde la Presidencia y el Congreso de la República, periodo 2022-2025.



DECISIONES INAPLAZABLES PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS COLOMBIANOS

JUNIO 2022

Introducción

En un diálogo liderado por la Organización Panamericana de la Salud, desde su área de *Familia, Promoción de la Salud y Curso de Vida*, miembros de la sociedad civil, academia, técnicos y expertos, se reunieron para realizar un balance sobre el estado actual de la siniestralidad vial y las decisiones inaplazables que deben afrontar los próximos mandatarios desde el Gobierno Nacional y el Congreso de la República.

En la Nueva Década de Acción para la seguridad vial (2021-2030) acordada por las Naciones Unidas, la Gobernanza y participación ciudadana adoptan un rol fundamental en el desarrollo de la política pública, donde es imprescindible llevar a cabo acciones para lograr un sistema seguro, que dé lugar a:

- Un sistema de transporte terrestre que anticipa y se adapta a los errores humanos. Los siniestros siempre ocurrirán, pero se pueden evitar las muertes o lesiones graves consiguientes.
- En caso de siniestros, una infraestructura vial y un diseño de vehículos que limitan (incluidas la absorción o la redirección) las fuerzas de colisión, para que no causen lesiones graves y muerte.
- El diseño de la infraestructura y de los vehículos puede prevenir la ocurrencia de siniestros viales, y, en caso de ocurrencia limitan (incluidas la absorción o la redirección) las fuerzas de colisión, para que no causen lesiones graves y muerte.

Tras una serie de encuestas y grupos focales se lograron consolidar las decisiones inaplazables en materia de seguridad vial para el país. Así mismo, estas decisiones se encuentran armonizadas con las recomendaciones dadas en el Plan Mundial de la Década de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas. Es importante darlas a conocer a los equipos de campaña al Congreso y la Presidencia de la República, para que las incluyan en sus planes de gobierno, así como a la sociedad civil para que ejerza el derecho al control social informado.

Siniestralidad vial colombiana

Los siniestros viales son un problema de salud pública que cada año en el mundo producen 1,35 millones de víctimas mortales y millones

de lesionados (Organización Mundial de la Salud, 2018). Estos afectan en principal medida a personas de bajos ingresos, disminuyendo sus oportunidades para ser productivos, sanos y felices a futuro, generando un daño en el capital social que puede estimarse en 9 billones de dólares por año. El 93% de las víctimas de siniestros de tránsito se encuentran ubicadas en países de bajos y medios ingresos y el 58% de las víctimas son usuarios vulnerables, es decir peatones, motociclistas y ciclistas. Las colisiones de tránsito son la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años, y la segunda causa de muerte a nivel mundial de niños de 5 a 14 años. Aproximadamente 600 niños mueren cada 24 horas en el mundo debido a este fenómeno.

En Colombia, previo a la emergencia de Covid-19, los siniestros de tránsito eran la segunda causa de muerte de los colombianos. Es así como en 2019 los siniestros de tránsito alcanzaron 6.577 muertes en siniestros de tránsito, un 82% de las víctimas mortales están compuestas por peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas (Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2021.). En 2020, periodo que coincide con el inicio de la pandemia, los siniestros de tránsito llegaron a los 5,447 muertos. De acuerdo con cálculos realizados por la Organización Panamericana de la Salud, durante 2020, los niños, niñas y adolescentes sufrieron 4 veces más muertes por siniestros de tránsito que por COVID-19.

2021p ha sido el año más fatal en la historia registrada de muertes en el tránsito de Colombia, alcanzando las 7.270 fatalidades. (ANSV, 2022)

Los siniestros viales cuestan al país el 1% del PIB, aproximadamente \$4 billones de dólares por año, y \$9 billones de dólares por lesiones (Vaccines for roads, 2022), aparte de la carga moral y social que esto conlleva.

Evidencias internacionales y nacionales muestran que el exceso de velocidad está presente en el 38% de los siniestros en Colombia, de lo que se ha podido registrar. Este dato está respaldado por estudios de la Universidad Johns Hopkins, que muestran por ejemplo que, en su medición de línea base, la ciudad de Cali tuvo un 36% de prevalencia de exceso de velocidad en 2021; mientras que Bogotá tuvo un incremento del 52% en periodo de pandemia, pasando del

14% en 2020 a un 24% de prevalencia de este comportamiento de riesgo, para 2021.

A continuación, se presentan las decisiones ejecutivas, legislativas y judiciales que pueden cambiar este panorama.

10₊₁

**DECISIONES
INAPLAZABLES EN
SEGURIDAD VIAL**

1. MARCO REGULATORIO INTEGRAL EN SEGURIDAD VIAL

Se debe dar un respaldo a una transformación en el marco normativo actual, que permita fortalecer la seguridad vial en sus principales componentes de **vías más seguras, velocidades más seguras, usuarios de las vías más seguros, control efectivo de la norma y atención de emergencias**, en línea con las recomendaciones internacionales basadas en evidencia científica.

Es fundamental que se continúe dando visibilidad, en el más alto nivel de gobierno, a la magnitud y efectos de la siniestralidad vial, a la vez que se definen metas de período ajustadas al Plan Global 2021-2030, y se avanza con la fiscalización y aplicación de la norma.

Este marco regulatorio necesita ser adoptado, especialmente, para beneficiar a los municipios de menos recursos y que afrontan grandes desigualdades en la prevención y atención de siniestros viales. La política de seguridad vial debe contar con medidas de alto impacto como la implementación de Límites de velocidad más seguros en todo el territorio nacional con un marco regulatorio de controles automáticos que facilite su control en los puntos negros de morbi-mortalidad.

Se necesita que el marco regulatorio en seguridad vial actúe como un instrumento de política pública que comprometa administrativa y presupuestalmente a las instituciones, incentivando que se apropien presupuestos y se integren metas, de tal forma que el llegar a los objetivos propuestos no sea sólo labor de una entidad sino de un ecosistema de entidades que cooperen entre sí.

También, en la construcción de políticas de movilidad se debe garantizar un mayor involucramiento y participación significativa de los jóvenes y otros actores viales en la búsqueda e implementación de soluciones en materia de seguridad vial.

Vale la pena destacar que en 2021 el 66% de las muertes ocurrieron en municipios que no son capital de departamento, donde las condiciones de la infraestructura, el transporte público, las acciones de control y el acceso a los servicios de salud se encuentran disminuidos, y donde la edad del parque automotor es mayor, agravando todos los factores de riesgo.

Habla la ciudadanía



Mary Bottagisio
Directora Ejecutiva
Liga contra la violencia vial

"La receta para ser efectivos en la lucha contra los traumatismos en siniestros viales ya está inventada y es el Enfoque de Sistema Seguro. El fracaso de Colombia en la primera Década de Acción, es un fracaso colectivo que empezó con la ausencia de una férrea voluntad política al más alto nivel del ejecutivo. Mientras sigamos atribuyendo el problema a las conductas individuales, reduciendo el problema a la falta de "educación vial" de los motociclistas kamikazes, los peatones imprudentes, los ciclistas locos y los conductores agresivos, seguiremos recogiendo muertos y lesionados en las vías del país".

2. GESTIÓN DE VELOCIDADES SEGURAS

La Organización Mundial de la Salud recomienda que el límite de velocidad máxima en zonas urbanas no supere los 50 Km/h, y los 30 Km/h en zonas donde exista mayor interacción entre actores viales y usos del suelo mixto. Es fundamental que en Colombia se tome la decisión de implementar límites de velocidad seguros en vías urbanas e interurbanas.

Los límites de velocidad seguros se deben implementar de acuerdo con las condiciones del entorno y la presencia de usuarios vulnerables, para ello es importante que los Programas de Gestión de la Velocidad hagan parte de la agenda del Plan de seguridad vial de los municipios colombianos. Ciudades que han reducido límites máximos, como Bogotá, han mostrado resultados de alto impacto en la reducción de los siniestros viales. En 2019, cuando se redujo el límite de velocidad en cinco corredores críticos, se redujo un 17% las fatalidades en estos corredores solo con control policial. En 2020, durante el inicio de la pandemia y el aislamiento se decretó el límite máximo de 50km/h - con solo tres corredores con excepciones. Aunque la cantidad de víctimas fatales decreció debido a la disminución del tránsito en general, se pudo comprobar que en las ubicaciones donde había cámara salva vidas y límite de velocidad de 50km/h las fatalidades decrecieron el doble de donde no había medidas de gestión de velocidad. Asimismo, la velocidad promedio en los segmentos con gestión de velocidad aumentó más que donde no había, pero disminuyó en mayor medida en horas de la noche y los excesos de 50km/h también disminuyeron. Es decir, donde se instalaron cámaras salva vidas fue

donde mayor reducción de víctimas fatales hubo, también se disminuyeron las dispersiones en las velocidades individuales acercándose a la velocidad promedio y logrando así una circulación homogénea y fluida en el tránsito.

La gestión de límites seguros debe incluir mejores diseños de infraestructura vial. Evidencias internacionales demuestran que la infraestructura condiciona el comportamiento (WRI, 2018). Parte de este trabajo consiste en llevar a mejores estándares de seguridad en las vías del país que cuenten con condiciones óptimas de operación y uso para todos los actores viales.

Otro tema relevante dentro de la gestión de la velocidad es desarrollar estrategias de control y fiscalización del cumplimiento de límites de velocidad, a través de una reforma al Código Nacional de Tránsito.

Finalmente, en el tema de gestión de velocidad existe una barrera de entendimiento del tema que hace impopular la reducción de límites. Es importante generar pedagogía en los tomadores de decisión sobre la importancia de gestionar las velocidades. Así también en otros sectores sociales y productivos que pueden tener concepciones erradas sobre los impactos negativos de la velocidad en la productividad y la movilidad, y en consecuencia manifestar resistencias a las medidas. Esto requiere un esfuerzo grande de concientización ciudadana para garantizar adhesión y respaldo a las medidas que han sido efectivas, así como de acciones de señalización, divulgación y control una vez se adopten.

3. SALVAR LAS CÁMARAS SALVA VIDAS

El control es parte fundamental en la implementación de límites de velocidad más seguros, y parte de un control efectivo consiste en complementar el control en vía de los agentes de tránsito, con sistemas de Detección Automática de infracciones (DEI). Las Cámaras Salva Vidas son un instrumento para la disuasión de comportamientos de riesgo, y deben entenderse como un instrumento para prevenir siniestros y aumentar el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, estos dispositivos no recaudan dinero, recaudan vidas. El propósito final es ubicarlas en puntos críticos de la malla vial donde han ocurrido siniestros históricamente, o en donde la exposición al riesgo de los actores vulnerables de la vía es elevada. A la vez que facilitan la gestión de la Policía de Tránsito, permiten aumentar la disuasión general y mejorar el comportamiento de los conductores cuando perciben que pueden ser detectados y sancionados cuando exceden los límites de velocidad establecidos, donde se sabe que los conductores pueden adoptar límites de velocidad por encima del permitido.

Para el próximo periodo presidencial, es fundamental que se brinden las vías legales para que los propietarios de vehículos sean responsables por las infracciones de tránsito que se cometan con su vehículo, salvo que identifiquen ante la autoridad de tránsito a quien haya cometido la infracción, o presente denuncia penal por el hurto de este, tema abordado parcialmente por la Ley 2161 del 2021.

4. REGLAMENTAR COMO PAÍS LOS ACUERDOS DE 1958, 1997 Y 1998, DEL FORO DE ARMONIZACIÓN DE REGULACIONES VEHICULARES - WP29

La regulación actual en materia de estándares vehiculares establece que pueden entrar al país vehículos que no cuentan con reglamentos técnicos que son recomendados por las Naciones Unidas y que salvan vidas como son: el Control Electrónico de Estabilidad, protección al peatón, frenado autónomo de emergencia, sistema anclaje ISOFIX para retención infantil, entre otros.

A pesar de los esfuerzos realizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante los procesos de Análisis de Impacto Normativo para adoptar reglamentos técnicos de seguridad vehicular, cerca de 1.400 vidas pueden salvarse por año al incorporar los estándares de seguridad vial sugeridos en el estudio del Bien Público Regional, realizado por BID¹, Colombia no cumple con ninguno de los 8 mínimos reglamentos que recomienda la Organización Mundial de la Salud. Un primer paso es el Proyecto de Ley 335/2022, formulado por el Gobierno Nacional para que Colombia se adhiera al acuerdo de 1958 del Foro para la Armonización de estándares vehiculares WP29, de las Naciones Unidas. Ya que se cuenta con un camino abonado en la materia, se recomienda como acción estratégica el adherirse al Foro Mundial de Armonización de Estándares Vehiculares WP-29, en sus tres acuerdos de 1958, 1997 y 1998, y reglamentarlos, para que así avancemos en la adopción de estándares internacionales tanto para automóviles y motos.

5. PROTEGER A LOS NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

Al hablar de seguridad vial para niños, niñas y adolescentes, es importante considerar a todos los niños usuarios de la vía que caminan (41,7%), que se movilizan en bicicleta o triciclo (3,2%), en motocicleta como pasajero (17,4%),

¹ BID, Bien Público Regional, 2019.

como conductor (4,8%), o moto taxi (3,5%), en transporte público (10,1%), en vehículos privados (9,2%) o rutas escolares (6%). (Cifras ANSV, 2021).

La población en edad escolar demanda por viajes diarios en medios motorizados y no motorizados. En algunos territorios la ausencia de transporte público escolar ha estado siendo suplida por el mototaxi, la moto, generando un mayor impacto para la salud y la vida.

La visión de protección de niños debe ser integral e incluir conceptos de calles seguras que le permitan apropiarse de su entorno. Calles a 30 o 20 km/h, caminos escolares seguros, y rutas seguras para la promoción de la bicicleta como modo de transporte al colegio, entre otros.

También es fundamental que se aborde el transporte escolar en moto, segundo modo de transporte más usado por los niños, niñas y adolescentes en el país. Esta es una realidad que sucede en el país, pero que aún no cuenta con una regulación adecuada tanto para los protocolos de transporte de menores en moto, ni para los estándares en casco y vehículos que deben cumplirse.

Así mismo, cobra especial atención los estándares vehiculares que promueven la protección al peatón, el frenado autónomo de emergencia, así como los sistemas de anclaje y retención infantil.

También desde el punto de vista de salud pública es fundamental contar con profesionales de la salud que recomienden el uso de la silla infantil para los padres. Así mismo, se debe escuchar a los profesionales de la salud para entender las topologías de lesiones en el tránsito y generar acciones de prevención y mitigación, como parte de las políticas para preservar la salud de los menores. Vale la pena recordar que, en 2020, periodo que coincide con el inicio de pandemia, se tuvo 4 veces más muertes por siniestros que por COVID-19 en menores de 20 años.

6. EL TRANSPORTE PÚBLICO SALVA VIDAS

El sistema de transporte público es uno de los servicios más seguros en el mundo. A nivel nacional lo demuestran las cifras de tipo de víctima donde, del total de muertes en la vía, en 2019 un 1,6% fueron usuarias del transporte público y en 2020 fue un 1,7%. (Observatorio ANSV, 2021)²

El transporte público cuenta con conductores profesionales, los cuales pueden ser capacitados periódicamente, y realizarles seguimiento a su desempeño y estado de salud. También al ser parte de un sistema que está regulado a través de empresas prestadoras del servicio, es posible exigir

² Observatorio de Movilidad ANSV. Portal de datos. Consulta realizada el 24 de enero de 2022.

estándares vehiculares y protocolos de manejo seguro (velocidades máximas, control a frenadas bruscas, etc.)

Empresas internacionales de carga que han incluido conductoras mujeres en su personal, han evidenciado que los siniestros viales se redujeron sustancialmente³.

Las mujeres, las personas en mayor condición de inequidad, los niños y adultos mayores, usan el transporte público con mayor frecuencia.

Por lo tanto, es fundamental que las decisiones que se tomen en materia de movilidad sostenible consideren al transporte público como el centro de ellas. El diseño de la infraestructura de transporte debe pasar de priorizar a los vehículos a priorizar y fomentar mayor afluencia hacia el transporte público de los usuarios vulnerables y personas con movilidad reducida.

También es importante verlo como una solución al problema de salud pública que actualmente afronta la migración hacia la motocicleta y calcular sus ahorros en costos en siniestros en motocicletas, gastos en salud y daño permanente al capital social.

7. POLÍTICA PÚBLICA DE MOTOCICLETAS

Una de las consecuencias de no ofrecer transporte de calidad, accesible a todas las personas, es el alto crecimiento del parque de motocicletas y el aumento acelerado de víctimas en interacción con vehículos de dos ruedas, 6 de 10 víctimas fatales en Colombia son motociclistas.

Se hace imprescindible que exista una política pública clara para jóvenes y niños, sobre el uso y la seguridad vehicular las motocicletas, de manera que cumplan con dos mínimos requisitos recomendados por la ONU: frenos ABS/CBS y encendido automático de luces.

Promover mayor educación a los motociclistas desde las escuelas de conducción, así como darles un trato especial a los conductores noveles, con un acceso progresivo a motos de mayor cilindraje, a través del licenciamiento es una buena forma de lograrlo.

El aumento del uso de la motocicleta también se debe a que esta es un vehículo de uso familiar y laboral, y se convierte en un instrumento para acceder a oportunidades laborales. En este sentido cobra una relevancia

³ Caso HOLCIM.

fuerte el sector privado y los programas que puedan desarrollar enfocados a los motociclistas.

Por otra parte, también es importante ejercer mayor control a la motocicleta, especialmente en el control a sus excesos de velocidad, desde los sistemas de detección electrónica de infracciones y el diseño de infraestructura segura.

Finalmente, es importante abrir la discusión y establecer criterios para la movilidad en motocicleta de niños en el país, práctica no regulada en el país, pero que tan sólo en 2021 dejó a más de 80 menores de 15 años fallecidos y más de 280 lesionados.

Habla la ciudadanía



Daniel Villaveces
RIDEPRO

“En seguridad vial lo único que cuenta son los resultados” necesitamos urgentemente un sistema de fiscalización eficiente, lograr masificar un parque automotor con tecnologías de seguridad, el uso de elementos de protección personal certificados, la rigurosidad en el acceso a la licencia de conducir, el aumento de infraestructura segura y lo más importante; ¡ACCIÓN!”

8. ABORDAR LA ATENCIÓN MÉDICA DE EMERGENCIAS

La pronta respuesta de organismos de emergencias y una rehabilitación adecuada y oportuna, pueden evitar la muerte, disminuir las lesiones físicas y la consiguiente discapacidad. Es necesario entender que las consecuencias de un siniestro van más allá de la lesión y que en muchos casos generan traumas psicológicos que afectan que una persona pueda reintegrarse en la vida laboral y familiar. Así mismo, los siniestros viales llevan a las víctimas y sus familias a sufrir una serie de secuelas sociales, económicas y jurídicas que a veces son conocidas como la “segunda victimización”.

Si bien queda claro que la prevención de las lesiones severas es un tema prioritario dentro del enfoque de sistema seguro, es importante contar con un sistema de salud fuerte y bien organizado que pueda responder cuando éstas ocurren. La atención de emergencias traumatológicas es el componente clave de la respuesta tras las colisiones de tránsito. Se sabe que un sistema de

trauma bien organizado tiene el potencial de prevenir cerca del 50% de las defunciones entre las personas con lesiones severas y de mejorar los resultados funcionales entre quienes sobreviven (ej. evitan discapacidades)⁴

Es por ello indispensable que en el próximo cuatrienio se llene el vacío existente en el diagnóstico de las necesidades de los sistemas de emergencias nacionales a través de evaluaciones estandarizadas (como el ECSA o el HEAT). Adicionalmente, que se llegue a un marco de atención de emergencias de siniestros viales integral. En este sentido se recomienda avanzar en mejorar los tiempos de respuesta de organismos de emergencia, desde su medición hasta las acciones de coordinación institucional que propendan para reducirlos y dar respuesta oportuna.

También es importante propender por tener Centros Orientadores de Víctimas en todo el territorio colombiano. “Las víctimas de los siniestros de tránsito y sus familiares reclaman en todo momento sensibilidad, apoyo emocional y conocimiento hacia su problema con buenas prácticas. Necesitan atención psicosocial y orientación jurídica gratuita que, a nuestro entender, toda víctima debe tener por parte del Estado, solo por el hecho de ser persona y ciudadano de su país”⁵.

Habla la ciudadanía



" La respuesta operativa ante un siniestro vial con lesionados debe estar enmarcada dentro de una política nacional que garantice la oportunidad de atención y la reducción de tiempos de intervención de equipos altamente entrenados y eficaces de atención prehospitalaria y hospitalaria con el fin de reducir la mortalidad y evitar la discapacidad, sin olvidar que la mejor atención está en la prevención."

Juan Manuel Martínez Sánchez

Médico Cirujano, Coordinador equipo de trauma y cirugía de emergencias Hospital San Ignacio-Pontificia Universidad Javeriana

9. LICENCIAS DE CONDUCCIÓN AL TABLERO

⁴ Reynolds TA, Sawe H, Rubiano AM, Do Shin S, Wallis L, Mock CN. Strengthening Health Systems to Provide Emergency Care. In: Disease Control Priorities: Improving Health and Reducing Poverty. 3rd edition.

⁵ FICVI & MAPFRE. “Unidad de atención a víctimas de siniestros de tránsito Manual de formación”. 2018.

La expedición de la licencia de conducción, por primera vez o por renovación, debe ser un proceso más exigente que incluya mayor generación de capacidades en los conductores de motocicletas, automóviles, buses y camiones.

Recomponer los módulos de capacitación para que en ellos se reflejen los principios de la Visión Cero que establece el enfoque ético de CERO muertes en el tránsito, posicionando así el respeto por la vida de todos los usuarios viales, especialmente aquellos en mayor condición de vulnerabilidad.

Es fundamental que la certificación a motociclistas pase por pruebas prácticas de manejo. Es importante resaltar que parte del problema de siniestralidad (especialmente por exceso de velocidad) está asociado a actitudes machistas. Es clave romper el estereotipo de “manejar rápido es manejar bien”, especialmente para hombres jóvenes

En las edades tempranas, la cátedra en seguridad vial no sólo se debe dar en el aula escolar, es importante incluir escuelas de la bici y mecánica, para promover futuros conductores más empáticos con otros usuarios de la vía.

Habla la ciudadanía



"Civilidad, Ciudadanía y Sociedad, tienen expresión objetiva en la Cultura, de cualquier tipo incluida la vial, que se parte de normas de convivencia. Colombia, como buen país latino, es rico en normas regulatorias de movilidad Saludable, Segura y Sostenible; nuestra pobreza de resultados surge de la falta de control humano y tecnológico para hacerlas cumplir y volverlas Cultura".

Gustavo Alonso Cabrera Arana

Profesor titular Facultad Nacional Salud Pública "Héctor Abad Gómez" Universidad de Antioquia

10. COMPROMETER AL SECTOR PRIVADO

En la pasada Década de Acción por la Seguridad Vial (2010-2020) el sector privado jugó un rol importante en lo que respecta a la adopción de nuevas tecnologías, mejora de protocolos y la formación de conductores profesionales, dando como resultado una disminución en siniestros viales, y en requisiciones por siniestros, pagos de pólizas y costos por ausentismo laboral, a las empresas que lo aplicaban.

Adicionalmente, el sector privado tiene la responsabilidad de propender los derechos humanos de los ciudadanos, en particular el derecho a la vida, la salud, la integridad personal. Conceptos como el Valor Compartido, deben ser implementados a la seguridad vial, donde las empresas son sostenibles y productivas, a la vez que mejoran las condiciones de vida de las comunidades en las que operan. Así mismo, el Estado debe garantizar que los intereses económicos particulares no primen sobre los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Para el presente Decenio de Acción en Seguridad Vial (2020-2030), al sector privado se le invita a tener un rol activo desde sus organizaciones, y solicitar las normas de seguridad en aspectos como la contratación de servicios de transporte por carretera, las operaciones del tránsito público y la inclusión de estándares vehiculares al adquirir su flota vehicular. La forma en que las compañías privadas gestionan su cadena de suministro puede tener un gran impacto en la seguridad vial.

Adicionalmente, las empresas que manejan una flota vehicular deben contar con un plan de seguridad vial alineado con las mejores prácticas especialmente enfocado a los factores de riesgo. Así mismo, incluir la seguridad vial en sus estrategias de seguridad y salud en el trabajo, especialmente para sus empleados que utilizan motocicletas o bicicletas. Y promocionar y reconocer buenas prácticas, que además generan ahorros en salud de trabajadores y reducción de costos económicos.

Por otro lado, los sectores que brindan servicio de mensajería, o comida a domicilio deben asegurarse de no exigir a sus empleados realizar entregas en tiempos récord que muchas veces se traducen en accidentes de tránsito.

El sector privado puede contribuir al levantamiento de datos para entender cómo la seguridad vial beneficia a sus negocios, cumpliendo con los lineamientos dados en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, siguiendo con indicadores la evolución de sus operaciones.

En materia de nuevas tecnologías se le debe convocar para la construcción de herramientas de seguridad vial para entender sus necesidades.

También, el sector privado tiene un rol muy grande en determinar patrones de viaje de los usuarios permitiendo cambiar horarios de ingreso y salida aplanando curva pico de uso de transporte, menores viajes a los destinos (teletrabajo), incentivar viajes sostenibles (transporte público, bicicleta, caminata), disminuir los vehículos como incentivos.

10+1. ACCESIBILIDAD, EQUIDAD Y GÉNERO

El Plan Mundial del Decenio de Acción en Seguridad Vial brinda una visión mundial sobre la seguridad vial de tal forma que esta sea tratada de forma transversal e integrada a los temas de accesibilidad, equidad y género.

Es importante tener en cuenta que los jóvenes entre 5 y 29 años son los más afectados por los accidentes de tránsito - más de 22.000 muertos en la década pasada en Colombia⁶ - y por lo tanto es necesario abordar de manera integral las causas fundamentales de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en el país, para que exista una política pública que permita reducir la siniestralidad en los jóvenes de nuestro país.

La agenda global de seguridad vial incluyó la movilidad sostenible como parte de los pilares (reducción de exposición al riesgo, atención de personas vulnerables primero con mejoras de viajes a pie, bicicleta, transporte público). En este sentido, se debe considerar los enfoques diferenciales en las políticas públicas y usar las políticas globales de Naciones Unidas para apalancar las políticas nacionales y locales.

En el tema de género, se debe resaltar que las mujeres caminan más y están más expuestas a siniestros por ese motivo (enfocar mejoras de infraestructura y gestión de velocidad en sitios de alta siniestralidad de peatonas); y considerar la gravedad de siniestros como acompañantes (especialmente en motocicletas). Buscar reducción de siniestros de menores, especialmente los asociados a entornos escolares y residenciales (velocidades máximas con infraestructura y control). Insistir en licenciamiento gradual (sin todos los privilegios, especialmente para motociclistas).

La diversidad de necesidades implica entender los requerimientos de cada uno de los distintos grupos que conforman la sociedad para de esta forma recomendar política pública inclusiva y socialmente justa. Es por ello que se recomienda usar el levantamiento de datos para diseñar estrategias que incluyan en los planes de movilidad a los históricamente excluidos.

⁶ OPS. Informe de Juventud y Siniestralidad Vial. 2021.

Habla la ciudadanía



“El nuevo plan mundial lo estableció claramente: los jóvenes somos actores clave en la mejora de las condiciones de seguridad vial. Tenemos la creatividad y el entusiasmo que se necesita para ser tenidos en cuenta. No queremos ser vistos como parte del problema sino como parte de la solución”

Laura Daniela Gómez,

Coordinadora de Proyectos. Fundación Despacio.

MATRIZ DE PRIORIDADES

PRIMEROS 100 DÍAS

- Expedición de una ley de seguridad vial que resuelva el tema de las cámaras salvavidas, protección integral de niños/as y adolescentes, gestión de velocidades (límites de 50 km/en zonas urbanas), incrementar la fiscalización y dar mayor autonomía de la ANSV.
- Adherir al Foro mundial de armonización de regulación de vehículos.
- Definir un ente que pueda dar el seguimiento a los procesos que exige el WP29.
- Fortalecer el control de las normas de tránsito enfocándose en los comportamientos que más aportan a la siniestralidad vial.
- Intervenir 100 puntos críticos donde el exceso de velocidad es recurrente.
- Garantizar un diálogo fluido y permanente entre Ministerio de Transporte, ANSV Congreso. Fortalecer la relación entre el Ministerio y la ANSV.
- Reactivar la Comisión Accidental de Seguridad Vial en el Congreso para retomar el trabajo que esta hizo hace algunos años.
- Expedir el PNSV que está pendiente, así como analizar y socializar en Plan Mundial del Decenio de Acción por la Seguridad Vial.

MEDIANO PLAZO < 2 AÑOS

- Apoyar a las administraciones locales de las grandes ciudades en mejora de infraestructura de puntos críticos y gestión de la velocidad (campañas, control).
- Garantizar un acompañamiento en el Congreso a los proyectos de ley que incluyen el Sistema Seguro dentro del cual las velocidades seguras no dependan de la voluntad de los alcaldes a nivel urbano, y actualizar los marcos reglamentarios sobre el control de la velocidad.
- Avanzar en la inspección de la red vial nacional principal (ANI-Invias) con herramientas iRAP
- Hacer obligatoria la realización de auditorías independientes de seguridad vial, generando mecanismos para que el diseño se modifique.
- Desarrollar manuales de diseño de vías seguras, que contemplen a todo tipo de usuario, incluyendo con visión de género.
- Apoyar con asistencia técnica la adopción de esos mecanismos a los niveles subnacionales (departamentos y municipios), especialmente ciudades grandes donde se concentra la siniestralidad urbana.
- Mejorar la reglamentación y el seguimiento de conductores de vehículos comerciales (camiones y buses).
- Fortalecer la revisión técnico-mecánica para excluir del parque los vehículos más riesgosos. Promover chatarrización.
- Plan de Motos con implementación de algunas medidas y evaluación de estas.
- Avanzar en la mejora de los tiempos de atención de víctimas.

LARGO PLAZO 2-4 AÑOS

- Priorización de la velocidad como principal factor de riesgo con una fuerte normativa respaldada por acciones de control, infraestructura y comunicaciones coherentes
- Límites de velocidad seguros establecidos en todos los centros urbanos.
- Evaluar el desempeño territorial de cumplimiento de metas globales y nacionales, coincidiendo con 2025, fin de la primera mitad de la nueva Década de Acción global.
- Desincentivar el uso de la moto como elemento de transporte mejorando el transporte público,
- Flota de vehículos más segura (particular, de pasajeros) cumpliendo con mínimos reglamentos técnicos de ONU.
- Institucionalizar un sistema de transporte seguro.
- Autoridad nacional haciendo seguimiento efectivo a la implementación de acuerdos WP.29 de seguridad vehicular.
- Estar alineado a cumplir con los objetivos 2030.
- Fortalecer el control policial de comportamientos riesgosos, y generar un programa de dispositivos electrónicos
- Fortalecer la presencia territorial del Ministerio de Transporte y la ANSV.
- Cátedra de seguridad vial y programas específicos de seguridad vial.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a los miembros de la sociedad civil que colaboraron en la construcción de este documento y que hacen parte de las organizaciones: Liga contra la Violencia Vial, Fundación Despacio, Visión Cero 3, RIDEPRO, Universidad de Antioquia, Hospital Universitario San Ignacio, Universidad de los Andes y Bomberos Voluntarios de Bogotá.

A los socios de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial: Johns Hopkins University, Global Health Advocacy Incubator, Global Road Safety Partnership, World Resources Institute, Vital Strategies y al embedded staff de la iniciativa.

El estudio contó con la coordinación de la Organización Panamericana de la Salud, con las revisiones técnicas del Grupo SUR de la Universidad de Los Andes y el Global Health Advocacy Incubator, y con la directriz dada por las Naciones Unidas en el marco de la Década de Acción por la Seguridad Vial.

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA
SEGURIDAD VIAL



2021 - 2030