



Declaración de México para la Seguridad Vial: la ruta para salvar vidas en Iberoamérica y el Caribe.

Las delegaciones de los países de Iberoamérica y del Caribe, reunidos en la Ciudad de México los días 12 y 13 de mayo para celebrar el Segundo Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial (EISEVI-2), a invitación del Gobierno de México y de la Secretaría General Iberoamericana, destacamos que:

1. Hemos examinado la situación y las implicaciones de la inseguridad vial en la región de Iberoamérica y el Caribe y para, sobre la base de la voluntariedad y habida cuenta de la especificidad de las realidades nacionales, profundizar los principios emanados del Primer Encuentro, celebrado en 2009 en Madrid, España.
2. En ese espíritu, hemos acudido a este segundo Encuentro con objeto de intercambiar experiencias, ponderar la articulación de estrategias y enunciar líneas de acción para atender y enfocar las múltiples aristas que resultan de los accidentes de tránsito.
3. Nuestros trabajos han girado a partir de cinco grandes ejes temáticos, cada uno de los cuales aborda una dimensión de una problemática que, en distintos grados, concierne al conjunto de países iberoamericanos y caribeños: gestión de la seguridad vial; infraestructura y seguridad vial; vehículos y transportes seguros; comportamiento seguro de los usuarios de las vialidades; y atención pre hospitalaria y rehabilitación.
4. En razón de que estos grandes rubros están sustantivamente entrelazados hemos identificado medidas que contribuyan a reducir significativamente los más de 142 mil decesos por causa de accidentes de tránsito que anualmente ocurren en nuestra región, y los cientos de miles de personas que sufren lesiones no mortales y de discapacitados que de ellos resultan.
5. Nuestras discusiones se han centrado también sobre la negativa incidencia que en nuestros países tiene la inseguridad vial en el producto interno bruto, en las asignaciones presupuestarias sectoriales, salud entre ellas, por lo general del orden del 2 al 3 por ciento del PIB.
6. Las propuestas y sugerencias de acción descansan en una ponderación de políticas, estrategias y acciones, susceptibles de instrumentación, con el fin último de contribuir a la reducción de costos humanos, de los daños a nuestras sociedades, a sus economías y, por ende, a su desarrollo. En ese sentido, destacamos el valor de la educación para conseguir los objetivos en el mediano y largo plazo.
7. Hemos pugnado también para que estos trabajos coadyuven a evitar que los accidentes de tránsito vehicular sigan siendo una de las tres principales causas de muerte de personas entre 5 y 44 años, y subrayar también que un alto porcentaje de los decesos, de las discapacidades y de los daños resultantes de la inseguridad vial son prevenibles.

8. En el tratamiento de los ejes temáticos que han orientado nuestros trabajos, hemos analizado los distintos elementos que contribuyen y propician los accidentes de tránsito, tales como el consumo de alcohol, exceso de velocidad, falta del uso de casco y de cinturón de seguridad, mecanismos de sujeción infantil. Hemos tomado en cuenta también la creciente proporción de accidentes de tránsito con consecuencias fatales que involucran a motociclistas.
9. Reconocimos que, si bien los determinantes, las condicionantes de la inseguridad vial así como los daños que de ellas resultan, tienen causas y orígenes diversos, su atención es de competencia multisectorial, en particular los ámbitos de salud pública, comunicaciones y transportes, seguridad y tránsito, justicia y educación, entre otros.
10. En nuestros trabajos hemos subrayado la pertinencia de que las acciones para mejorar la seguridad vial se lleven a cabo de manera coordinada para maximizar su efectividad, y que las experiencias que constituyen buenas prácticas en un país puedan replicarse en otros, tomando siempre en cuenta las especificidades nacionales.
11. En este segundo Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial (EISEVI-2) pusimos particular énfasis en el carácter multisectorial de toda política en materia de seguridad vial y, por ende, en el papel del Estado en la instrumentación de políticas públicas, sobre la base de evaluaciones e insumos de carácter técnico-científico.
12. Nuestros trabajos tuvieron como referentes las distintas resoluciones, iniciativas y pronunciamientos en materia de seguridad vial, así como aquellas sobre temas conexos de la Asamblea General de las Naciones Unidas; de la Asamblea Mundial de la Salud; del Consejo directivo de la Organización Panamericana de la Salud; de la Organización Mundial de la Salud, Encuentros Iberoamericanos de Responsable de Tránsito y Seguridad Vial, los Principios de Madrid emanados del Primer Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial, entre otras.
13. Sobre la base de la intensa interlocución entre los participantes iberoamericanos y caribeños en éste y reconociendo que es indispensable adoptar medidas urgentes para enfrentar la situación de inseguridad vial, con todas sus graves consecuencias para los países de Iberoamérica y el Caribe:

PROPONEMOS

- a) Acoger la meta de reducción de 50% en el número de muertes por accidentes viales, establecida en la Declaratoria del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización de las Naciones Unidas
- b) Promover la coordinación internacional entre organismos públicos y privados con miras a atender en forma concertada los desafíos que la seguridad vial presenta en los ámbitos local, nacional y regional;

- c) Establecer metas de reducción de muertos y lesionados por causa de accidentes de tránsito vehicular en Iberoamérica y el Caribe, y un sistema de seguimiento a través de indicadores de desempeño;
- d) Exhortar a los organismos internacionales y hacer un llamado a los países de la región a aumentar el apoyo financiero para la seguridad vial;
- e) Implementar estrategias y acciones específicas, en los siguientes ejes de actuación, a nivel nacional, y en su caso a nivel regional:
 - Gestión de la seguridad vial
 - Usuario
 - Infraestructura
 - Vehículos
 - Atención pre hospitalaria
- f) Promover la capacidad de gestión de la seguridad vial mediante:
 - El fortalecimiento del marco jurídico e institucional;
 - La creación o fomento de agencias líderes que impulsen estrategias y acciones, promuevan la creación de alianzas multisectoriales e interinstitucionales especializadas a nivel regional y nacional;
 - La elaboración de planes y programas nacionales coordinados por las agencias líderes estableciendo prioridades de inversión a corto, mediano y largo plazo;
 - La realización de peritajes coordinados por las agencias líderes y la implementación de medidas correctivas derivadas de ellos.
 - Estrategias que, apoyadas en datos y evidencia científica, permitan monitorear y evaluar la eficacia de las medidas implementadas.
 - La creación, o impulso, y funcionamiento de observatorios de seguridad vial que provean información precisa, oportuna y clara para la toma de decisiones y fortalecer la capacitación e investigación en seguridad vial;
 - La creación o fortalecimiento de instancias específicas para la vigilancia vial en carreteras y zonas urbanas.
- g) Promover comportamientos más seguros de los usuarios de las vialidades y el cumplimiento de las leyes y reglamentos en materia de seguridad vial mediante:
 - Campañas de comunicación e información en seguridad vial, así como desarrollar acciones enfocadas a la promoción de hábitos de conducción segura;
 - Sistemas sancionadores eficaces, ágiles y transparentes.
 - Programas de capacitación para conductores profesionales, con énfasis en las consecuencias y riesgos que trae el incumplimiento de las normas.
 - Procedimientos homogéneos, rigurosos y transparentes para la emisión de licencias de conducir.

h) Mejorar la infraestructura vial que permita la circulación y movilidad segura a través de:

- La instrumentación de programas de atención y mejoramiento de puntos negros.
- La habilitación de áreas de descanso en los principales ejes carreteros.
- La planeación, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial;
- Elaboración de mapas de riesgos en la infraestructura vial para la identificación de los segmentos de mayor peligrosidad;
- Ejecución de medidas de bajo costo y alto impacto basadas en auditorías de seguridad vial;
- Aplicación de tecnologías para la mejora de la gestión del tránsito;
- Acciones a favor de una movilidad segura para los usuarios vulnerables.

i) Promover la movilidad segura de los vehículos públicos y privados mediante:

- Programas de modernización del parque vehicular.
- La incorporación de tecnologías de seguridad pasiva y activa y la homologación de estándares mínimos para la región;
- La difusión de información a los consumidores;
- La regulación, en la medida de lo posible, de los tiempos de conducción y descanso de los operadores de transporte público en zonas urbanas e interurbanas;
- La verificación de las condiciones de salud de los conductores en operación.

j) Fortalecer el sistema de atención pre y hospitalaria del trauma.

Las delegaciones de los países participantes en el Segundo Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial, deseamos dejar constancia de nuestro profundo agradecimiento a las secretarías de Salud, de Comunicaciones y Transportes, y de Relaciones Exteriores del Gobierno de México de México, por haber hospedado la segunda edición del este Encuentro que ha permitido dar continuidad a los trabajos emprendidos en febrero de 2009 en Madrid, España. Expresamos, igualmente, nuestro más sincero reconocimiento a la Secretaría General Iberoamericana, al Banco Mundial, al Banco Interamericano de Desarrollo, a las Organizaciones Mundial y Panamericana de la Salud, a la Dirección General de Tráfico de España, a la Fundación FIA, a la Fundación MAPFRE para la Seguridad Vial, y a la Federación Iberoamericana de Asociaciones contra la Violencia Vial, por su activa contribución al exitoso desarrollo de este Encuentro.

Ciudad de México, 13 de mayo de 2011.