



CONSTRUYENDO CARRETERAS SEGURAS

EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

“Nos estamos quedando sin tiempo.”

Presidente Óscar Arias Sánchez

Patrocinadores

Comité Organizador del Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe

Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI)
Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica (MOPT)
Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL)
Organización Panamericana de la Salud (OPS) / Organización Mundial de la Salud (OMS)
Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad
Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Foro Global de Seguridad Vial (GRSF)



El Comité Organizador desea agradecer a nuestros otros patrocinadores por el apoyo brindado durante las reuniones de San José.

3M
Automóvil Club de Costa Rica (ACCR)
Bidez & Associates
Chevron Corporation
Copa Airlines
Instituto Costarricense de Electricidad (ICE)
Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica (INS)
Riteve S y C
Shell Corporation
Union Institute and University

El Foro Global de Seguridad Vial desea agradecer a las entidades que patrocinaron este documento.

Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad
Richard Stanley Productions
Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial

Para más información sobre las actividades y eventos de seguridad vial global, visite
www.taskforce.org/grsf

*C*onstruyendo Carreteras Seguras en América Latina y el Caribe

“Tenemos la oportunidad de enfrentar esta amenaza, de sustituir la violencia y la muerte por la paz y la supervivencia... Sé que lo podemos lograr; sólo temo que nos estemos quedando sin tiempo”

Óscar Arias Sánchez
Presidente de Costa Rica

Editado por
Lisa Hayes, Mark Rosenberg y Jerry Abraham

La reproducción de este documento en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otro) debe acreditar el derecho de autor del Foro Global de Seguridad Vial.

© Global Road Safety Forum 2007. Todos los derechos reservados.
750 Commerce Drive, Decatur, GA, USA, 30030. www.taskforce.org/grsf

Agradecimientos

Este trabajo ha sido el resultado de los esfuerzos de colaboración de una serie de personas e instituciones clave tales como el Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica (MOPT), el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL), la Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad y el Foro Global de Seguridad Vial (GRSF). Quisiéramos agradecer de manera particular a Karla Gonzalez, Roy Rojas, Jessica Alvarado, Ricardo Sánchez, Alberto Concha-Eastman, Etienne Krug, Luis Moreno, Pietro Masci, Tony Bliss, y David Ward por auspiciar este Foro. Su experiencia, participación y pasión hicieron que este Foro fuera posible.

Quisiéramos agradecer a Carlos Macaya, Leda Aguilar Córdoba y al Automóvil Club de Costa Rica por su apoyo en varios aspectos de la reunión, especialmente por haber recibido tan gentilmente a los participantes del Foro en la Cena de Gala y en la presentación de los premios internacionales a la seguridad vial otorgados por el Príncipe Michael de Kent.

Debemos un agradecimiento especial al Presidente Óscar Arias Sánchez por su dedicado apoyo a la seguridad vial en Costa Rica y en toda la región de América Latina y el Caribe. El Presidente Arias jugó un papel decisivo al colocar a la seguridad vial en un sitio primordial para la región. También queremos agradecer a su personal por el apoyo constante a este trabajo; particularmente, quisiéramos agradecer a Karla González e Ignacio Sánchez por todo lo que hicieron para lograr el apoyo presidencial a esta iniciativa. Agradecemos a Su Majestad el Príncipe Michael de Kent por aplaudir el progreso alcanzado en la seguridad vial en toda la región y por rendir homenaje a la campaña “Por Amor Use el Cinturón” de Costa Rica.

El Foro Global de Seguridad Vial quisiera agradecer a todos los conferencistas y participantes del Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial de América Latina y el Caribe que vinieron de todas partes del mundo. Todos ellos representan el alma de nuestros continuos esfuerzos. También quisiéramos agradecer a los presidentes de los grupos de trabajo: Eduardo Vazquez-Vela (Voluntad Política), Nani Rodríguez (Información y Sistemas de Vigilancia), João Pedro Corrêa (Comunicaciones), Greg Speier (Infraestructura), y Julio Urzúa Negrete (Intercambio de Conocimientos), por ayudarnos en la elaboración de la agenda para el Foro y el currículo para las sesiones de capacitación. Todos los líderes de las sesiones de capacitación donaron generosamente su tiempo y experiencia: Karla Gonzalez, Wahid Ali Al-Kharusi, Eduardo Bertotti, Alberto Concha-Eastman, John Dawson, Bella Dinh-Zarr, Philip Gold, Lucien Jones, Etienne Drug, Kate McMahon, Eugenia Rodríguez, Ernesto Tennenbaum y Jay Winsten. Asimismo, quisiéramos agradecer a Margaret McIntyre por su arduo trabajo en la planificación y ejecución del Foro.

Agradecemos a nuestros otros patrocinadores por su generosidad y apoyo al haber logrado reunir a socios y aliados de todo el mundo para tratar los temas de la seguridad vial: COSEVI, Bidez and Associates, la Corporación Chevron, la Fundación FIA, Union Institute and University y el Banco Mundial. Asimismo, quisiéramos agradecer a aquellos patrocinadores que nos brindaron su apoyo en especie: 3M, Copa Airlines, ICE, INS, Riteve y la Corporación Shell. Agradecemos a Nuvia Ramírez y a Juan Carlos Ramírez por sus esfuerzos inagotables y sus servicios de planificación de eventos. También quisiéramos agradecer a la Fundación FIA por el apoyo brindado al informe en sí; a Richard Stanley, Hugh Hood y la Fundación FIA por producir un video claro e impactante sobre la seguridad vial en la región así como entrevistas maravillosas con los actores clave de toda la región; Rita Cuypers por garantizar que tanto las entrevistas como la cena de gala se realizaran a la perfección; Cathey Oldroyd por su ayuda en el diseño gráfico y la diagramación del informe; María Fe Torres por sus inagotables traducciones y Julio Urzúa Negrete por su ayuda adicional con traducciones y preparación de documentos; Sonia Zuñiga, Ivy Newman, y Kim Smith por su apoyo; y Tom Rosenberger, Daniel Martins y Gloria Freeman por el apoyo operativo brindado.

Lisa Hayes
Mark Rosenberg
Jerry Abraham
Editores

Tabla de Contenidos

Paz en las carreteras, Presidente de Costa Rica, Óscar Arias Sánchez	7
Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe:	
Resumen Ejecutivo	9
La crisis de la seguridad vial: Antecedentes del problema	9
Encaminándonos hacia una solución: Progreso alcanzado en la región	10
Fortaleciendo capacidades en la región	11
Compartiendo perspectivas y forjando consenso	12
Camino al futuro: Combinando conocimiento científico, estrategia social y voluntad política	14
Los defensores de la seguridad vial	16
Dr. Óscar Arias Sánchez, Presidente de la República de Costa Rica	16
Su Majestad Príncipe Michael de Kent, Premio Internacional a la Seguridad Vial	18
Luis Alberto Moreno, Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo	20
Declaración de San José: Debemos detener la epidemia de muertes en nuestras carreteras ..	22
Colaboradores del Foro	24
Créditos fotográficos	28

El CD interactivo que se adjunta incluye los artículos mencionados en la
Tabla de Contenidos así como los siguientes documentos:

Construyendo carreteras seguras en América Latina y el Caribe, un documental de Richard Stanley

Agenda

Sesiones de Capacitación del Foro

- Fortalecimiento de los planes nacionales de seguridad vial
- Sistemas de datos sobre seguridad vial
- Evaluación y desarrollo de la infraestructura vial
- Comunicando mensajes clave para la seguridad vial
- Apoyo activo a la seguridad vial global

Presentaciones del Foro

- Estamos parados sobre hombros de gigantes
- Celebrando los éxitos en la seguridad vial
- Visión para el futuro: Trabajando juntos para crear un actor regional multisectorial
- Desarrollando el potencial de un enfoque multisectorial
- Comunicaciones y campañas: Identificando los principales mensajes y trabajando con la TV, la radio y la prensa para comunicarlos efectivamente
- Previendo un futuro para la colaboración regional: Informes de los grupos de trabajo
- Movilización de recursos: Estrategias para involucrar a los actores globales, regionales y nacionales
- El camino a seguir para la iniciativa regional

Mensaje de Luis Alberto Moreno, Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo

“Paz en las Carreteras”, artículo de opinión, Presidente de Costa Rica, Óscar Arias Sánchez

Lista y directorio de los participantes del Foro

Biografías de los conferencistas del Foro

Fotografías selectas del Foro de San José de 2006



Paz en las Carreteras

Por Óscar Arias Sánchez

Sábado 9 de septiembre de 2006; *The Washington Post*

En la década de los ochenta, América Central estuvo inmersa en violentas luchas que cobraron la vida de más de 70,000 personas. Sin embargo, pudimos llegar a una solución pacífica de estas luchas, reestablecer los derechos humanos y trabajar para un futuro mejor. Dedicué mi vida a esta causa.

Los tiempos han cambiado y ahora la paz requiere de una lucha distinta. Enfrentamos un peligro que no sólo mata a la gente si no que nos arrulla en un silencio inconsciente. Si bien no atrae la atención mundial o de los medios de comunicación como lo hacen las guerras y los asesinatos, es, no obstante, violencia—violencia en nuestras carreteras.

Las lesiones por accidentes de tránsito matan a 1.2 millones de víctimas en todo el mundo, un número equivalente a la carga de morbilidad por tuberculosis o malaria. Y tal como sucede con estas enfermedades, la enorme carga de muerte y discapacidad como resultado de estas lesiones recae principalmente sobre los países de bajos y medianos ingresos donde las víctimas por lo general son los usuarios más vulnerables de las carreteras: peatones, ciclistas y motociclistas. Cuando la persona que muere o resulta lesionada es el único sustento de su hogar, las familias de estas víctimas muchas veces terminan en la pobreza. El costo acumulativo para la región de América Latina y el Caribe es cerca de 1 por ciento de nuestro producto interno bruto, o más de US\$20 mil millones al año.

Las estadísticas del Banco Mundial muestran que en el 2000, la región de América Latina y el Caribe tuvo la tasa promedio más alta de defunciones por accidentes de tránsito per cápita en el mundo: Perdemos cerca de 122,000 vidas cada año. Y por cada persona que fallece, 20 a 50 resultan gravemente lesionados. Si no tomamos medidas fuertes y efectivas, este número aumentará notablemente.

Existen herramientas eficaces que pueden salvar vidas en nuestra región y en otras partes del mundo. En Costa Rica, combinamos una campaña de sensibilización pública con una nueva ley para el uso del cinturón de seguridad y fuertes medidas de cumplimiento de la ley para incrementar el uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores de 24 por ciento a 82 por ciento, lo cual condujo a una disminución en las tasas de mortalidad registradas. En Ghana, la colocación de reductores de velocidad en zonas de alto riesgo de accidentes redujo el número de muertes en 55 por ciento y de lesiones graves en 76 por ciento. En Tailandia, a través de una ley para el uso obligatorio del casco por parte de los motociclistas, se pudo reducir en 40 por ciento los traumatismos graves a la cabeza y en 24 por ciento la mortalidad a causa de lesiones por motocicletas. Estas intervenciones no solo son efectivas, sino que representan uno de los mecanismos menos costosos que tenemos para salvar vidas—aplicables a cualquier parte del mundo.

Si no logramos utilizar estas poderosas herramientas para prevenir estos accidentes, simplemente permitiremos que estas muertes violentas continúen ocurriendo. No debemos ser ajenos a esta realidad. Es urgente e imperativo que todas las naciones de la región de América Latina y el Caribe trabajen en conjunto para detener la creciente epidemia de muertes y lesiones en nuestras carreteras.

Para alcanzar esta meta, representantes de todos los países en la región se reunirán en San José, Costa Rica para firmar la Declaración de San José. Dicha Declaración exhortará a todas las naciones de la región a implementar las recomendaciones del Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos causados por el Tránsito del Banco Mundial y de la Organización Mundial de la Salud.

Dando énfasis a la seguridad vial como una parte crítica del desarrollo sostenible, instaremos a que se asignen recursos que sean acordes con la necesidad y magnitud del problema. Y esperamos que los bancos de inversión lideren este esfuerzo al exigir que al menos 10 por ciento de

“Enfrentamos un peligro que... no atrae la atención mundial o de los medios de comunicación como lo hacen las guerras y los asesinatos, es, no obstante, violencia—violencia en nuestras carreteras.”

sus inversiones para proyectos de infraestructura se asignen a programas de seguridad vial. He firmado un decreto presidencial que compromete a Costa Rica a ser parte de esta iniciativa.

Asimismo haremos un llamado a las naciones industrializadas para que destinen recursos al Fondo de Seguridad Vial del Banco Mundial de forma que dicho Fondo pueda alcanzar una inversión total de al menos US\$300 millones para el 2015. Este programa tiene el potencial de poner los fondos a disposición de los países en nuestra región a fin de que desarrollen programas de seguridad vial y fortalezcan la capacidad de gestión requerida para que puedan funcionar.

Finalmente nos comprometemos a desarrollar conjuntamente una organización regional que represente a todos los sectores relevantes del gobierno, la sociedad civil y el sector privado a fin de promover un enfoque regional a la seguridad vial.

Tenemos la oportunidad de enfrentar esta amenaza, de reemplazar la violencia y la muerte por la paz y la supervivencia. Ya hemos enfrentado estas opciones en el pasado y hemos ganado. La gente de esta región tiene el mismo derecho a la seguridad que aquellos en otras partes del mundo. Estoy comprometido a promover la seguridad vial porque sé que beneficiará a Costa Rica y a los otros países en nuestra región. Esperamos que nuestro éxito también represente un modelo de esperanza para muchos otros en Asia, África y otras partes del mundo. Estoy seguro de que podemos lograrlo. Sólo temo que nos estemos quedando sin tiempo.

El autor de este artículo es el actual Presidente de Costa Rica. Fue acreedor al Premio Nóbel de la Paz en 1987 por sus esfuerzos para poner fin a los conflictos en varios países de América Central.

© 2006 The Washington Post Company

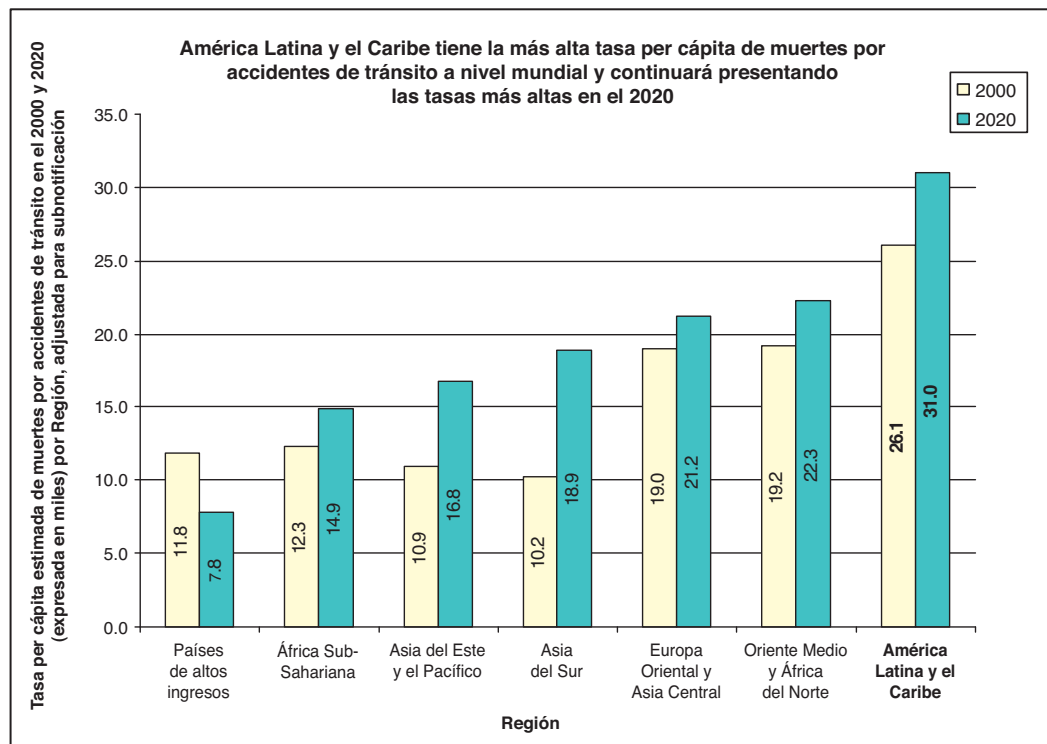


Resumen Ejecutivo

Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe 12 al 14 de septiembre de 2006—San José, Costa Rica

La crisis de la seguridad vial: Antecedentes del problema

Los accidentes de tránsito ocasionan la muerte de más de 1.2 millones de personas cada año, cifra que excede el número de muertes por malaria y se asemeja al número de víctimas atribuibles a la tuberculosis (TB). El número de muertes por malaria ha empezado a disminuir y se estima que las muertes causadas por la TB pronto empiecen a decrecer; sin embargo, se prevé que las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito se duplicarán para el año 2020. Y estas muertes por accidentes de tránsito son sólo la punta del iceberg: por cada muerte se producen 20-50 lesiones graves causadas por accidentes de tránsito. A pesar del crecimiento rápido de esta terrible epidemia, la mayoría de gente no tiene conocimiento de esta amenaza inminente, especialmente en los países de bajos y medianos ingresos donde se producen más del 85% de todas las muertes por accidentes de tránsito. Las estadísticas del Banco Mundial señalan a la *región de América Latina y el Caribe como aquella con las tasas per cápita más altas de muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo*. Dichos accidentes cobran la vida de 122,000 personas cada año y representan un costo a



Fuente: Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, 2004.

América Latina y el Caribe de US\$18.9 mil millones cada año, alrededor del 1.5% del Producto Interno Bruto.

Además del número devastador de víctimas mortales, las lesiones por accidentes de tránsito son la causa fundamental de pobreza en esta región. Los accidentes de tránsito ocasionan la muerte y discapacidad de muchos asalariados, dejando a sus familias sin un respaldo económico. Las lesiones por accidentes de tránsito tienen un impacto desmedido en los usuarios pobres y vulnerables de las carreteras, y, si las víctimas no eran

pobres al inicio, las consecuencias de estas lesiones a menudo sumergen a las víctimas y a sus familias en la pobreza. Trágicamente, el futuro de muchos niños desaparece por completo ya que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte entre niños menores de 18 años.

Sin embargo, aún existe esperanza. Las secuelas resultantes de las lesiones por accidentes de tránsito pueden ser detenidas. Los países más desarrollados han demostrado que es posible prevenir las lesiones causadas por accidentes de tránsito si se implementan medidas específicas y proactivas que se centren en los tres principales componentes del “sistema” de seguridad vial: la carretera, el vehículo y el usuario de la carretera. El reto inmediato es apoyar a la gente de América Latina y el Caribe y trabajar con ellos para traducir y transformar estas soluciones bien conocidas en una estrategia regional que sea social y económicamente apropiada para la región.



Encaminándonos hacia una solución: El progreso alcanzado en la región

Una serie de instituciones regionales clave han contribuido a crear mayor conciencia de la crisis de la seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. En 1998, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) reunió a líderes y expertos en seguridad vial en Brasilia para tratar el problema de las lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito. Este grupo produjo la Declaración de Brasilia que hizo un llamado a realizar esfuerzos de colaboración multisectoriales

para promover la seguridad vial en la región.

En el año 2004, a través de reuniones técnicas, una sesión en la Asamblea General y un Foro de Actores Clave en las Naciones Unidas, una coalición multisectorial atrajo la atención de los líderes mundiales sobre la crisis de las lesiones por accidentes de tránsito en países en desarrollo. En abril de 2004, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial publicaron el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y la



OMS auspició el Día Mundial de la Salud con el tema de la seguridad vial. La Asamblea General declaró a la crisis mundial de la seguridad vial como una prioridad de las Naciones Unidas, y aprobó una resolución en la que se designaba a la OMS como organismo coordinador de las actividades de seguridad vial para las diferentes partes de las Naciones Unidas. La OMS, a su vez, pidió al *Global Road Safety Forum* (GRSF) (Foro Global de Seguridad Vial) que asumiera la responsabilidad de llevar a cabo actividades de apoyo y movilización social en el nivel global y regional. El GRSF tomó en consideración las altas tasas de lesiones y muertes por accidentes de tránsito en la región de América Latina y el Caribe y decidió centrarse en reducir la alta carga de muertes y lesiones en esta región.

Las actividades en esta región han cobrado una velocidad significativa en los últimos dos años. La Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Comisión Económica para América

Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL), el BID, el Banco Mundial, la Fundación FIA, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET), y el GRSF sostuvieron una reunión muy productiva en Santiago de Chile, la cual se realizó del 18 al 19 de enero de 2006. Su meta era apoyar en la organización de una iniciativa multisectorial de largo plazo en seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe, y así congregar a todos los sectores relevantes del *gobierno* (incluyendo transporte, salud, agencias del orden, educación, finanzas y planeamiento urbano), *sociedad civil* (incluyendo organizaciones de promoción y defensa de la causa, académicos, fundaciones, clubes de automovilismo, y organizaciones profesionales), y el *sector privado* (incluyendo empresas dedicadas a la construcción y mantenimiento de carreteras, fabricantes de automóviles, fabricantes de productos para vehículos automotores, compañías de seguro, y usuarios comerciales de las carreteras) para revertir la rápida y creciente epidemia de lesiones y muertes por accidentes de tránsito en la región. El grupo de representantes de 11 países que se reunieron en Santiago de Chile manifestaron que esta meta no solo era posible, sino que era de vital importancia. Como preparación para el foro regional a realizarse en septiembre de 2006, los participantes formaron cinco grupos de trabajo: Voluntad Política, Sistemas de Información, Comunicaciones y Cambio en la Cultura, Intercambio de Conocimientos, e Infraestructura.

Fortaleciendo capacidades en la región

CEPAL, el Consejo Nacional de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI), la Fundación FIA, la OPS, el BID, el Banco Mundial, y el *Global Road Safety Forum* (GRSF) auspiciaron el Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe que se llevó a cabo del 12 al 14 de septiembre de 2006 en San José, Costa Rica. Con más de 195 actores clave representando a 24 países diferentes en la región, el Foro tuvo entre sus principales objetivos los siguientes:

- Organizar un enfoque regional y multisectorial para la seguridad vial en América Latina y el Caribe.
- Crear voluntad política dentro de los gobiernos nacionales y otras organizaciones encargadas de elaborar políticas en toda la región para reducir los casos de muertes y discapacidad a consecuencia de las lesiones por accidentes de tránsito.
- Promover la integración de las áreas relevantes del gobierno, la sociedad civil y el sector privado a fin de acelerar los planes y programas nacionales de seguridad vial en toda la región.
- Asegurar que este esfuerzo regional para la seguridad vial permita la colaboración entre países y sea sostenible.

El Foro se inició con un día completo de sesiones intensivas de capacitación organizadas por los grupos de trabajo formados en la reunión de Santiago de Chile para abordar las cinco áreas clave de la seguridad vial. Las sesiones referidas a planes nacionales de seguridad vial se centraron en formas de mejorar la seguridad al integrar las contribuciones de varios sectores y definir los elementos críticos para un plan nacional de seguridad vial. La capacitación en sistemas de información sobre seguridad vial se centró en identificar las razones y los requerimientos para un sistema regional de seguridad vial, revisar la epidemiología de las lesiones por accidentes de tránsito, algunas mejores prácticas en la recolección y análisis de datos, y establecer y monitorear los objetivos. La sesión sobre infraestructura revisó los elementos del diseño seguro de los bordes de la carretera y los programas de evaluación de la seguridad vial. Las sesiones sobre comunicaciones se enfocaron en las campañas de los medios de comunicación y en las actividades de la semana de la seguridad vial (formulación de mensajes clave, uso de la radio y la televisión). Y, finalmente, las sesiones sobre apoyo activo a la seguridad vial mundial se centraron en comprender la crisis global de la seguridad vial y el trabajo de apoyo y creación de coaliciones que se considera necesario para movilizar los recursos a nivel regional y mundial.



Compartiendo perspectivas y forjando consenso

El Foro se diseñó para alcanzar objetivos puntuales y específicos. Empezó por reconocer las contribuciones importantes de muchas personas y organizaciones que ayudaron a afianzar el conocimiento sobre seguridad vial en la región. En lo que hoy en día se considera un enunciado bastante citado, el famoso Sir Isaac Newton habría dicho que “Si podemos ver más allá del horizonte, es porque estamos parados sobre hombros de gigantes.” Karla Gonzalez, Ministra de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica, y la Dra. María Luisa Ávila, Ministra de Salud de Costa Rica, dieron la bienvenida a los participantes de 34 países. La Ministra Gonzalez revisó el progreso alcanzado en la región desde las primeras reuniones en Brasilia hasta la reunión de planificación en Santiago de Chile, y concluyó hablando sobre el importante progreso obtenido en Costa Rica. El Príncipe Michael de Kent viajó desde el Reino Unido para rendir homenaje a los avances logrados en seguridad vial a nivel mundial y en países específicos, y acotó que Costa Rica había organizado una campaña premiada para salvar vidas al promover el uso del cinturón de seguridad. Etienne Krug, de la OMS, examinó el progreso alcanzado a nivel mundial y regional desde el 2004 usando como



marco el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, y Ricardo Sánchez de CEPAL, revisó lo que otras regiones han hecho y expresó la visión de CEPAL respecto a lo que se puede hacer en esta región a través de los esfuerzos de colaboración. Finalmente, David Ward mostró un video acerca de la Comisión de Alto Nivel para la Seguridad Vial Global así como recomendaciones clave de su informe *Make Roads Safe*, enfatizando el hecho de que el 10% de todas las inversiones en infraestructura vial deberían usarse para mejorar la seguridad vial, y que se debería poner a disposición US\$30 millones a través de un Plan de Acción Mundial para el fortalecimiento de capacidades en seguridad vial en países de bajos y medianos ingresos usando el recién creado *Global Road Safety Facility* (Fondo Global para la Seguridad Vial) del Banco Mundial.

Una serie de países en la región han llevado a cabo intervenciones exitosas diseñadas para abordar los aspectos particulares del problema de la seguridad vial. En el Perú, la colaboración entre el Touring y Automóvil Club del Perú y el gobierno peruano ha tenido muy buenos resultados. En



Jamaica, un esfuerzo sistemático para crear voluntad política fue inspirado por un accidente que cobró la vida de casi toda una familia y condujo a la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial. En Bogotá, un esfuerzo multisectorial para reducir el exceso de velocidad se tradujo en una disminución drástica de las muertes por accidentes de tránsito. México resaltó el rol importante de la investigación en la identificación de factores de riesgo que podrían conducir a nuevas intervenciones para salvar vidas y la *Global Road Safety Partnership* (Alianza Global para la Seguridad Vial) presentó un esfuerzo colaborador con una serie de ciudades en el Brasil que parece ser un factor importante en la reducción de lesiones por accidentes de tránsito. Y un

esfuerzo colaborador entre la Corporación Chevron y una serie de gobiernos estatales y locales suscitó una discusión sobre la necesidad de contar con una intervención concentrada y eficiente que pueda ser rigurosamente evaluada; este es un aspecto crítico si lo que se quiere es lograr una alianza exitosa entre los gobiernos y el sector privado.

Luego, los participantes del Foro enfrentaron un reto: dada la capacidad que tienen una variedad de sectores para contribuir a una solución, ¿cuántas muertes más podrían evitarse si cada sector contribuyera con todo lo que pudiera para prevenir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito? ¿Existe alguna forma de lograr que estos diferentes sectores concentren esfuerzos tanto dentro de países individuales como a nivel regional para que el conocimiento y los recursos

disponibles en países específicos puedan ser compartidos en toda la región? Panelistas de ocho países diferentes respondieron a estas preguntas a la vez que compartieron historias de éxito sobre intervenciones que salvaron vidas en las áreas de *transporte* (infraestructura y diseño de vehículos, y comportamiento de los usuarios de las carreteras), *agencias del orden* (control del exceso de velocidad y consumo de alcohol, y uso del cinturón de seguridad y casco), *salud* (respuesta a emergencias, atención crítica, y rehabilitación), y *educación en salud* (programas escolares, campañas educativas, y cambio en la cultura).

El segundo día del Foro se estructuró en torno al uso efectivo de las campañas de comunicación, poniendo de relieve que existe cada vez más evidencia acerca de la efectividad de cierto tipo de mensajes (disponibles a través de la *Global Transport Knowledge Partnership*), así como formas específicas de identificar a diferentes grupos de usuarios de carreteras y personas en riesgo. También existen formas creativas de usar programas de televisión conocidos para incorporar mensajes poderosos sobre conducir bajo la influencia del alcohol y otros aspectos culturales críticos de la seguridad vial. Trabajar de manera efectiva con periodistas de la radio y la televisión no es una tarea fácil ni ocurre de manera automática pero es un ingrediente necesario para lograr una campaña exitosa. También se exhortó a todos los participantes a utilizar la Semana Mundial de la Seguridad Vial para lanzar campañas nacionales y regionales y aprovechar los recursos y el apoyo brindado por la OMS y la OPS a través de sus juegos de herramientas (*toolkits*), sitio Web, y personal especializado.

Los grupos de trabajo que se organizaron en la Reunión de Planificación de Santiago de Chile resumieron los aspectos clave definidos por sus esfuerzos colaboradores, y pusieron al tanto a los participantes de los objetivos logrados y sus prioridades para continuar con los esfuerzos de colaboración. Cada grupo se reunió durante el Foro y se comprometió a enviar a la organización que estaría por formarse una lista de los temas prioritarios que podrían ser parte de la agenda para la nueva coalición o comité.

Una pregunta crítica que todos los participantes formularon durante el Foro fue: ¿dónde y cómo es que los países de la región obtendrían los recursos financieros necesarios para crear y fortalecer sus capacidades en el área de seguridad vial? Tanto el Banco Mundial como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se han comprometido a darle prioridad a las inversiones en infraestructura vial y están interesados en ayudar a los países a movilizar recursos para apoyar los planes nacionales de seguridad vial y abordar todos los obstáculos y oportunidades de una iniciativa regional para la seguridad vial. En la mayoría de casos, el primer paso fundamental es realizar un proceso de consulta que ayude a los países a determinar a qué recursos de la seguridad vial se puede tener acceso a través de las instituciones crediticias multilaterales, y luego organizar un proceso de consulta para discutir la mejor manera de estructurar las solicitudes de préstamos.

Hubo un fuerte consenso sobre la necesidad imperante de que las naciones de América Latina y el Caribe trabajen juntas para detener la epidemia creciente de muertes y lesiones por accidentes de tránsito. Pero también hubo un claro reconocimiento de que la región no tiene un mecanismo efectivo para promover esta colaboración y gestionar proyectos conjuntos en seguridad vial. La región que más progreso ha hecho en términos de colaboración es la Región Europea, y hay

“Si podemos ver más allá del horizonte, es porque estamos parados sobre hombros de gigantes.”

—Sir Isaac Newton



muchas lecciones que se pueden aprender de su experiencia, tanto en cuanto a iniciativas que se pueden copiar y replicar, iniciativas que se pueden modificar, y acciones que se deben evitar. La OPS ha venido trabajando para facilitar la colaboración regional en seguridad vial y -junto con otras organizaciones regionales y globales- está preparada para ayudar a los países a fortalecer sus planes nacionales de seguridad vial. El *International Road Assessment Program* (iRAP) (Programa Internacional para la Evaluación de Carreteras) está desarrollando un enfoque para evaluar las calzadas de un país como un primer paso para identificar, implementar y monitorear el impacto de las mejoras más importantes que se podrían hacer en seguridad para salvar vidas en estas carreteras.

A medida que el Foro llegaba a su fin, los participantes se centraron en la justificación de contar con un actor regional. Un panel de expertos regionales propuso un camino a seguir que reflejara la percepción de los participantes del Foro. El panel discutió las siguientes razones que justifican la necesidad de un enfoque concertado para la seguridad vial en la región:

- Las naciones de la región de América Latina y el Caribe pueden detener la creciente epidemia de muertes y lesiones en nuestras carreteras si trabajan juntas.
- Sin embargo, no tenemos un mecanismo para promover la colaboración y gestionar nuestros proyectos conjuntos en seguridad vial.
- Por lo tanto, debemos trabajar juntos para desarrollar un comité regional que congregue a todos los sectores relevantes del gobierno, la sociedad civil y el sector privado para promover un enfoque regional para la seguridad vial. Debemos mejorar nuestros sistemas de información y estándares de vigilancia sobre seguridad vial, compartir de manera efectiva los conocimientos y las mejores prácticas en seguridad vial en la región, y promover la armonización de la legislación sobre seguridad vial.

El panel planteó formar una comisión transitoria que sería responsable de crear este comité regional que congregaría a miembros de todos los sectores relevantes del gobierno, la sociedad civil y el sector privado con el fin de: fortalecer la capacidad para recolectar, usar y compartir la información sobre seguridad vial en toda la región; promover la armonización de la legislación sobre seguridad vial y vehicular; y compartir información sobre seguridad vial y las mejores prácticas en toda la región. Dicho panel propuso incluir entre los posibles miembros institucionales de la comisión transitoria a las siguientes instituciones: CEPAL, OPS, BID, el Banco Mundial, y la Fundación FIA. También se invitó a participar a miembros adicionales de los países de América Latina y el Caribe, ONG, académicos y el sector privado. Asimismo, los participantes del Foro respaldaron de manera rotunda la Declaración de San José y demandaron que se organice una futura reunión ministerial así como otro foro regional de actores para la seguridad vial con el propósito de discutir el progreso alcanzado en la región y emitir un voto respecto a la propuesta de la comisión transitoria para un nuevo comité regional de seguridad vial. Finalmente, se pudo reclutar a más participantes a los grupos de trabajo quienes continuaron con el mandato de los cinco grupos.

Con el propósito de transmitir el firme apoyo del BID a favor del esfuerzo regional en seguridad vial, Luis Alberto Moreno, Presidente del BID, envió un mensaje por video para agradecer personalmente a los participantes por promover esta causa tan importante, y resaltó la importancia del trabajo conjunto en este tema. Lo más destacado del Foro fue el emotivo discurso a cargo del Dr. Óscar Arias Sánchez, Presidente de la República de Costa Rica, y Premio Nóbel de la Paz en 1987. El Presidente Arias también firmó la Declaración de San José a nombre de Costa Rica y enfatizó, ante todo un auditorio puesto de pie, el rol importante que juega la seguridad vial en las políticas y las vidas de los costarricenses. También enfatizó la importancia fundamental que tiene este problema para la región, que cobra 122,000 vidas cada año, y expresó su deseo de que la región trabaje de manera conjunta para empezar a salvar estas vidas y garantizar un futuro más próspero para sus ciudadanos.

Camino al futuro: Combinando conocimiento científico, estrategia social y voluntad política

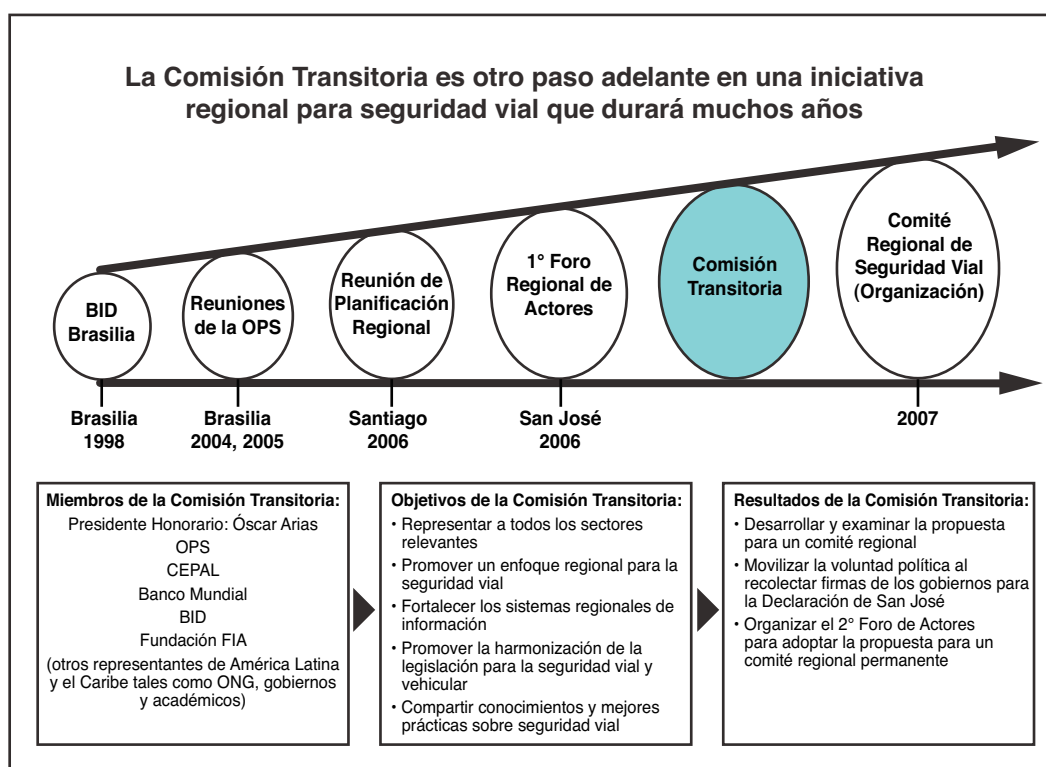
Recientemente, el Presidente Óscar Arias Sánchez, un recipiente del Premio Nóbel de la Paz acordó oficialmente asumir el cargo de Presidente Honorario de la Comisión Transitoria para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. La Comisión ha propuesto trabajar juntos durante el 2007, con el apoyo del *Global Road Safety Forum*, para desarrollar un mecanismo de coordinación

regional que recurra a todos los sectores relevantes del gobierno, la sociedad civil y el sector privado a fin de promover un enfoque regional para la seguridad vial. El liderazgo del Presidente Arias representa una oportunidad extraordinaria para avanzar en el tema de seguridad vial en América Latina y el Caribe. Debido al rotundo apoyo a la comisión transitoria, la Fundación FIA ha aceptado respaldar la creación de una secretaría temporal para la Comisión Transitoria que impulsará los puntos de acción tratados en la reunión de San José. El Automóvil Club de Chile está contribuyendo con una oficina y con apoyo administrativo para la secretaría de la comisión transitoria en Santiago de Chile. La secretaría y los miembros de la comisión continuarán con la labor esencial de proponer y evaluar una propuesta para una nueva coalición o comité regional de seguridad vial; recolectar firmas para la Declaración de San José de jefes de estado, ministros y actores clave de todas las naciones en la región; y prepararse para el Segundo Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. Los grupos trabajarán en estrecha colaboración con la secretaría para crear voluntad política en toda la región, desarrollar estándares de vigilancia y sistemas de información que permitan unir a la región, formar redes para el intercambio de conocimientos, crear campañas efectivas de marketing y estrategias de comunicación, y crear conciencia sobre la importancia de infraestructuras seguras y evaluaciones de las calzadas en América Latina y el Caribe.

Los actores clave creen firmemente que estos esfuerzos permitirán afrontar y revertir la creciente crisis de la seguridad vial en América Latina y el Caribe. Con el respaldo del Presidente Óscar Arias Sánchez y los miembros institucionales de la Comisión Transitoria, la secretaría y los actores clave trabajarán conjuntamente para convencer a otros líderes de América Latina y el Caribe de que continúen con sus planes y estrategias de seguridad vial en sus respectivos países, y de esta manera, se comprometan aquellos recursos que son tan necesarios para la seguridad vial dentro de la región. A medida que la Comisión Transitoria para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe trabaja para definir su estructura organizativa y gobernabilidad, crear alianzas entre los varios sectores, y revertir la enorme tendencia actual de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, debemos tener presente las palabras del Presidente Óscar Arias Sánchez: “Nos estamos quedando sin tiempo”.

“Nos estamos quedando sin tiempo.”

–Presidente Óscar Arias Sánchez,
Costa Rica



Defensores de la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe

Dr. Óscar Arias Sánchez
Presidente de la República de Costa Rica

Una Dimensión Humana a Nuestras Carreteras



Es para mí un gran honor poder recibirlos en mi país. Este Congreso es una muestra conspicua de que, finalmente, los latinoamericanos estamos comprendiendo que nuestros problemas compartidos debemos encararlos conjunta y coordinadamente. El interés de cada uno de nuestros países por preservar la vida y la seguridad de sus habitantes nos convoca hoy en este recinto y debe instarnos a la acción y al trabajo.

Como todos sabemos, los vehículos cambiaron la vida humana. Cuando en 1908, Henry Ford presentó su “modelo T”, pocos pudieron prever el advenimiento de una nueva era en que la industria, el comercio y la vida cotidiana serían transformados más allá de todo reconocimiento. En términos de eficiencia, los beneficios de la era automovilística son incuestionables e irreversibles. Sin embargo no han sido gratuitos. Pagamos, todos los días, un costo ambiental severo y creciente por las emisiones de más de 600 millones de vehículos motorizados. Y pagamos, también, un precio considerable en muertes y lesiones. En el mundo, un millón doscientas mil personas mueren cada año a consecuencia de un accidente de tránsito, mientras 50 millones de personas resultan lesionadas. El día de hoy, más de tres mil personas morirán en un accidente de tránsito.

Aparte del enorme daño físico, emocional y psicológico que los accidentes de tránsito ocasionan en nuestra población, es obvio que es también muy elevado el costo económico que pagamos como sociedad por nuestra imprudencia al volante. La mayoría de víctimas mortales de los accidentes de tránsito tienen entre 15 y 44 años de edad y son, a menudo, la única o la principal fuente de ingresos para sus hogares. Se estima que, en promedio, las muertes y lesiones en carreteras les cuestan a los países alrededor del 2% de su Producto Interno Bruto. Esto es un precio prohibitivo para cualquier país, pero sobre todo para naciones pobres como las nuestras.

En efecto, la violencia vial es un problema que no afecta a todos por igual. Mientras que los países desarrollados han visto disminuir paulatinamente sus cifras de muerte y lesión en las carreteras, los países más subdesarrollados han visto aumentar las suyas. Los grupos más vulnerables también varían de región en región: en los países desarrollados, la mayoría de las víctimas fatales son los ocupantes de los vehículos. En Asia, en cambio, son ciclistas y motociclistas. En África y América del Sur, por su parte, las personas más afectadas son los peatones y los usuarios del transporte público.

Como vemos, el panorama es diverso y diversas deben ser las soluciones propuestas. Eso hace muy pertinente la existencia de esfuerzos regionales como éste. Quizá el ejemplo más notable

en este sentido nos lo proporciona la Unión Europea, que promueve, por medio de su Parlamento, un Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, que pretende reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tránsito en sus países miembros de aquí al 2010.

De la misma manera, América Latina debe impulsar la adopción de estrategias regionales encausadas al combate de la inseguridad vial en una forma integral. Eso quiere decir, poner en práctica políticas preventivas y punitivas, destinadas a todos los usuarios de las carreteras, tanto conductores como peatones y pasajeros. Quiere decir, también, realizar vigilancia y control sobre la formación y comportamiento del conductor; sobre el mantenimiento y equipamiento del vehículo; y sobre el mejoramiento, mantenimiento y señalización de las redes viales. Y quiere decir, sobre todo, educar y sensibilizar a la ciudadanía en la importancia del respeto a la normativa vial.

Pero poco harán las estrategias regionales, sin un compromiso de cada uno de los estados nacionales para reforzar la seguridad vial. Y cuando hablo de compromisos, hablo de resultados concretos, de metas cuantificables y de mediciones de desempeño.

En esta materia, el gobierno de Costa Rica ha impulsado un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial que pretende reducir en más del 20% las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito, pasando de 14 a 11 fallecidos por cada 100.000 habitantes antes del año 2011.

Asimismo, la actual administración le ha dado su respaldo a un proyecto de ley de la señora Ministra de Transportes, doña Karla González, que pretende incrementar las multas de tránsito hasta en un 1.300%, porque estamos convencidos de que causas tan evidentes y prevenibles de los accidentes de tránsito como las altas velocidades, el consumo de alcohol o drogas, los adelantamientos en falso y la no utilización del cinturón de seguridad, deben recibir una sanción clara y fuerte de parte del Estado.

Costa Rica se define a sí misma, ante todo, como un país de paz. Es un país que se enorgullece de su democracia, de haber abolido el ejército, de hacer del diálogo y la tolerancia entre las personas su modo elegido de convivencia y de resolución de conflictos. A contrapelo de todo ello, pareciera que una vez situado tras el volante el costarricense se transforma, como el Dr. Jekyll al beber su pócima, en una criatura totalmente diferente: irrespetuosa de la ley, despreocupada de las consecuencias de sus actos e indiferente ante el dolor y la muerte.

Se dirá quizás que exagero. Sin embargo, las cifras son contundentes. Según el más reciente Informe sobre Desarrollo Humano del PNUD, entre los años 2001 y 2004, 1,059 costarricenses murieron víctima de homicidios dolosos. Pero esta cifra, preocupante y creciente, palidece frente al número de muertes causadas por accidentes de tránsito: más de 2,550 en este mismo período. En otras palabras, por cada homicidio doloso, hay en Costa Rica 2,5 muertes ocasionadas por accidentes de tránsito. No somos el único país de la región con un fenómeno de esta índole. De acuerdo con cifras de la Organización Mundial de la Salud, hacia finales de la década anterior la lista de las diez naciones con más altas tasas de muerte por accidentes de tránsito incluía seis países latinoamericanos, en cuenta los tres primeros. Hasta en eso, nuestra región es la más violenta del mundo.

Algo debe quedarnos muy claro: la seguridad vial comparte mucho más que el nombre con la seguridad ciudadana. Las muertes y lesiones en carretera son también expresiones de violencia que impactan de forma dramática el tejido social; son un problema de salud pública, pero, ante todo, son un problema de preservación de nuestra integridad física y emocional como ciudadanos y ciudadanas. Al igual que el crecimiento de la inseguridad ciudadana, la proliferación de la inseguridad vial tiene que ver con el debilitamiento de una estructura estatal y comunitaria de prevención y manejo de la violencia. Esto se ve agravado por el hecho de que, contrario a expresiones más tradicionales de violencia, como los delitos contra la integridad física o contra la propiedad, los accidentes de tránsito no pueden ser prevenidos por la población civil recurriendo a mecanismos privados de provisión de seguridad. En esta materia, más que en casi todas, el Estado es insustituible como promotor de políticas públicas preventivas y punitivas.

La misión que ustedes tienen por delante, es, entonces, una misión de paz. Es la misión de recuperar las calles para nuestros hijos, para nuestras familias, para todas las personas. Es ayudarnos a recuperar una forma de convivencia más civilizada, más respetuosa, más protectora de la vida en nuestras ciudades. Es una misión ligada a la humanización de nuestra convivencia social.

“El panorama es diverso y diversas deben ser las soluciones propuestas.”

—Presidente Óscar Arias Sánchez,
Costa Rica

“Las muertes y lesiones en carretera son también expresiones de violencia que impactan de forma dramática el tejido social ... La misión que ustedes tienen por delante, es, entonces, una misión de paz.”

–Presidente Óscar Arias Sánchez,
Costa Rica

El Día Mundial de la Salud 2004, dedicado a la seguridad vial, fue acompañado por el siguiente lema: “La seguridad vial no es un accidente”. Ese es el mensaje que debemos abrazar al realizar reuniones como la que ustedes hoy concluyen; esa es la proclama que cada uno de ustedes debe llevar a sus países: la seguridad vial no es un producto fortuito de nuestras políticas nacionales. No existe ninguna derivación azarosa hacia la seguridad vial, sino que, por el contrario, ésta requiere de un esfuerzo ingente de parte de los gobiernos, las empresas, los centros de investigación y conocimiento, y, por supuesto, los ciudadanos. Requiere de planificación y trabajo metódico. Requiere, ante todo, de la valentía para adoptar compromisos y retos ambiciosos.

Hago votos, entonces, para que las horas de reflexión y trabajo que ustedes han compartido a lo largo de este Congreso sean fructíferas, y que los resultados de este intercambio y del trabajo que habrá de seguirle, transformen y humanicen la vida en nuestras calles, desde Monterrey en México hasta Ushuaia en Argentina, a lo largo y ancho de esta nuestra tierra, sedienta de civilización.

Su Majestad Príncipe Michael de Kent Premio Internacional a la Seguridad Vial

Trabajando Juntos para Construir Carreteras Seguras

Todos los que estamos aquí presentes concordamos en que para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito necesitamos acciones efectivas en muchos niveles, desde el gobierno hasta la industria, desde las ONG hasta las mismas comunidades. Se requiere acción en todo el ámbito nacional, especialmente en el mundo en desarrollo, y en el ámbito internacional a través de las Naciones Unidas y sus agencias relevantes, a través de los gobiernos donantes y a través de los bancos de desarrollo.



Los clubes de automóviles tienen una responsabilidad real en este trabajo y, por ello, veo con satisfacción que muchos de sus representantes están presentes en este significativo evento. El Congreso de la Fundación FIA y el Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe son pasos vitales de este proceso.

Desde que inicié los premios a la seguridad vial en el Reino Unido en 1987, me ha impresionado el esforzado trabajo de muchas personas que frecuentemente han tenido que luchar con limitados recursos para llamar la atención de los gobiernos sobre el alto número de muertes y lesiones que ocurren en nuestras pistas y carreteras.

Desde hace algunos años me he preocupado de que mis premios tengan mayor acceso, particularmente para reconocer el trabajo trascendental que efectúan muchas voces solitarias en el mundo en desarrollo, donde, como todos sabemos, existe un enorme desafío. Es por ello que me place nuevamente rendir tributo a la OMS, que ganó el Premio Internacional de 2005 y cuyo *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* representa un hito que colocó a la seguridad vial en el radar político en el ámbito mundial.

En pocos años se ha logrado mucho. La Colaboración para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, liderado por la OMS, y el nuevo Fondo Global para la Seguridad Vial, auspiciado por el Banco Mundial, constituyen actualmente el marco institucional para la acción efectiva. El informe *Hagamos las Carreteras Seguras* de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial publicado este año, ofrece un argumento irrefutable para que los gobiernos asignen recursos que permitan tomar acción en la seguridad vial en todo el mundo.

Soy consciente de los esfuerzos que ha realizado la Fundación FIA en su afán de apoyar, alentar o liderar estas iniciativas. Estoy seguro de que todos coincidimos en que su trabajo, desde el momento de su creación hace sólo cinco años, ha sido realmente excepcional. Mi agradecimiento no sólo es para David Ward y su excelente equipo, sino también para Max Mosley por tener la previsión de ser líder en el establecimiento de la Fundación y por el esforzado trabajo en apoyo de la causa de la seguridad vial.

Antes de que inicien las sesiones de trabajo de este foro regional, quisiera ofrecer algunas ideas para su discusión en base a mi propia experiencia de trabajo en el área de seguridad vial desde 1987, cuando establecí por primera vez mi programa de premios.

La primera lección que he aprendido es la necesidad de contar un fuerte liderazgo por parte del gobierno. En el Reino Unido, hemos tenido la suerte de mantener ese compromiso a pesar de muchos cambios en el gobierno durante los últimos 20 años. De hecho muchos ex-ministros y funcionarios de gobierno dedicados a la seguridad vial siguen apoyando mi programa de premios y sirven de asesores de RoadSafe. Mejor aún, cada gobierno sucesivo ha continuado con los planes de su predecesor y ha mejorado su enfoque estratégico para la seguridad vial.

La segunda lección es la necesidad de desarrollar un cuadro de funcionarios y profesionales competentes y bien informados. Los funcionarios de transporte, los investigadores, la policía y los ingenieros así como aquellos responsables de la educación pública y privada necesitan de apoyo profesional. Las múltiples instituciones y organismos profesionales necesitan contar con programas sólidos y bien establecidos para garantizar que se transmitan los conocimientos y no se pierdan las buenas ideas.

La necesidad de compartir e intercambiar conocimientos es una parte esencial de este proceso. De igual importancia es la necesidad de promover y alentar las buenas prácticas. Me complace el poder ofrecer los servicios de RoadSafe para apoyar este proceso.

La tercera lección es la necesidad de una investigación bien planificada que cuente con los recursos adecuados. Si bien tenemos un claro entendimiento de los pasos básicos a seguir para construir carreteras más seguras, sólo si logramos comprender la compleja interacción entre el conductor, la carretera y el vehículo, podremos mejorar la seguridad. Si no contamos con una investigación óptima y bien coordinada cuyos resultados sean compartidos, es improbable que alcancemos el progreso deseado. Aquí nuevamente recae la necesidad de contar con una plataforma para compartir y diseminar esta investigación—la *UK Global Transport Knowledge Partnership* debe ser un vehículo para trabajar estrechamente con la Colaboración para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y el Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial.

Finalmente, la última lección es que para lograr un verdadero desarrollo, las iniciativas deben ser concebidas e implementadas conjuntamente. Deben estar bien planificadas con una adecuada ingeniería y respaldadas por legislaciones bien desarrolladas que se hagan cumplir de manera eficaz y por encima de todo, un buen entendimiento y comprensión por parte del público lo cual requiere de programas efectivos de educación pública.

Considero que la Campaña “Por Amor Use el Cinturón” de Costa Rica es un ejemplo de primer orden de este enfoque de trabajo conjunto, el cual fue un esfuerzo colaborador liderado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en asociación con el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI), el Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica (INS), el Automóvil Club de Costa Rica y la Fundación FIA.

Como muchos de ustedes conocen, en los años noventa, la ley sobre el uso del cinturón de seguridad tuvo una caída de 24 por ciento. Sin embargo, en el verano de 2004, mediante la combinación de una nueva legislación, campañas de concientización y el efectivo cumplimiento de la ley, se logró elevar en 82 por ciento la práctica del cinturón de seguridad.

“El desafío práctico es traducir este conocimiento en políticas y programas y crear el apoyo político y financiero para su implementación.”

—HRH Príncipe Michael de Kent, Reino Unido

Creo que foros regionales como este brindan una oportunidad invaluable para compartir conocimientos e intercambiar ideas y programas que han demostrado ser exitosos, como la Campaña “Por Amor Use el Cinturón” de Costa Rica. De hecho, el desafío práctico es traducir este conocimiento en políticas y programas y crear el apoyo político y financiero para su implementación.

Luis Alberto Moreno
Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo

La Seguridad Vial: Una Prioridad del BID

Este Foro es un paso fundamental para fortalecer la colaboración de los diferentes actores en la planificación e implementación de medidas correctivas para reducir y prevenir los mortales accidentes de tránsito. En el BID nos sentimos muy complacidos de podernos asociar con todos ustedes y de ser copatrocinadores de este foro junto con el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica, la

Comisión Económica para América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud, el Banco Mundial, la Fundación FIA y el Foro Global para la Seguridad Vial.

El financiamiento de proyectos viales es una actividad en la que tenemos amplia experiencia en el Banco. Éstos incluyen, cada vez más, componentes específicos relativos a la seguridad vial. De hecho, en los últimos 15 años, hemos aprobado más de 66 proyectos de desarrollo y mejoramiento vial, por un monto total de aproximadamente US\$ 4,6 billones de dólares, la mayoría de los cuales incluyeron componentes de seguridad vial.

Asimismo, hemos promovido la investigación y el diálogo sobre los aspectos institucionales, técnicos y educativos de la seguridad vial. En efecto, hace algunos años, junto con el Departamento Nacional de Tránsito de Brasil (DENATRAN), nos reunimos con representantes regionales para insistir sobre la necesidad de incrementar las medidas de seguridad vial con el fin de reducir el número de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, así como para iniciar una revisión integral de las prioridades y problemas más importantes en la región. Este esfuerzo colaborador trajo

como resultado que el BID auspiciara un taller sobre seguridad vial llevado a cabo en diciembre de 1999 en Brasilia, así como la publicación del libro “Seguridad de Tránsito”. También participamos activamente en la sesión sobre seguridad vial de la Asamblea General de las Naciones Unidas, así como en el primer Foro Mundial de Interesados en la Seguridad Vial, llevado a cabo en la sede de las Naciones Unidas en el 2004. Desde entonces, hemos promovido el diálogo y mejorado los componentes de seguridad en nuestros proyectos.

Los desafíos de la seguridad vial no son nuevos. Varios estudios, como el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, publicado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial en el 2004, muestran la urgencia de redoblar esfuerzos en esta área. En el año 2000, América Latina y el Caribe presentaron el promedio más alto del mundo en número de muertes por cada 100,000 habitantes (26 muertes/100,000 habitantes). De no tomarse medidas para revertir esta situación, las proyecciones de la región revelan una tasa más alta de muertes para el 2020 (31 muertes/100,000 habitantes).

No podemos olvidar que la seguridad vial es un tema legítimo de las políticas públicas. Por esta razón, podemos e, inclusive, estamos obligados a hacer uso de los instrumentos y tecnologías analíticas y operativas apropiadas para dar una respuesta rápida a los problemas que hoy prevalecen.

Los temas asociados a la seguridad vial se pueden agrupar en cuatro dimensiones:

1. La evaluación de necesidades.
2. La mitigación de riesgos en caminos y rutas existentes.



3. La prevención, por medio de la institucionalización de medidas preventivas en redes viales, la introducción de diseños viales apropiados como “*sistemas inteligentes*” y de soluciones de mercado como el seguro.
4. La respuesta rápida para atender aquellas necesidades de urgencia originadas por accidentes de tránsito.

Si bien en el Banco hemos adelantado en estas cuatro dimensiones, en la mayoría de los países de nuestra región de América Latina y el Caribe aún queda mucho trabajo por hacer para mejorar la seguridad vial en forma sostenible.

Como lo indica la agenda de este Foro, debemos actuar pronto para tener un impacto rápido, visible, a corto y largo plazo, en la reducción del número de personas que mueren o sufren lesiones en accidentes de tránsito. Para tal fin, es conveniente tener en cuenta una multiplicidad de enfoques que involucren a gobiernos y ciudadanos, así como a instituciones sociales y al sector privado, incluyendo a las compañías de seguro.

Hoy en día, la demanda que existe en la región por inversiones en infraestructura de transporte urbano y rural es creciente. En el Banco reconocemos que tenemos una misión importante al brindar apoyo a los países en lo relacionado a sus inversiones en el sector de transporte.

Asimismo, nos complace enormemente el esfuerzo que se ha hecho aquí en el Foro por desarrollar un sistema de datos compartido sobre lesiones de tránsito e información sobre seguridad vial, que ayudará a evaluar el resultado de las inversiones hechas en el sector transporte con relación a la protección de vidas humanas. *Espero que continuemos trabajando en forma conjunta para transformar rápidamente nuestro conocimiento colectivo en resultados compartidos.* Por esta razón, tenemos a su disposición numerosos recursos analíticos, técnicos y operativos, así como facilidades de financiamiento.

No deberíamos perder la oportunidad que nos ofrece este Foro de forjar consenso sobre las prioridades y planes para minimizar el número de muertes y lesiones por accidentes de tránsito. Esto constituye la base de un plan de acción a ser adoptado por cada país y adaptado según sus necesidades.

Espero que al regresar a sus países sigan interactuando con el Banco para diseñar y financiar proyectos que logren *construir carreteras seguras* nuestra región. Estamos seguros de que los países de América Latina y el Caribe, así como la comunidad internacional, están listos para actuar en forma coordinada, de acuerdo con el informe de la Organización Mundial de la Salud y sus recomendaciones para brindar mayor seguridad vial a todos los pueblos de la región, especialmente a las poblaciones más vulnerables.

Quisiera reiterar nuevamente mi agradecimiento al señor Presidente Óscar Arias por su liderazgo en los temas de apoyo a la seguridad vial. Se requiere de gran visión política para darle a estos temas la importancia que merecen.

“Espero que al regresar...sigan interactuar con el Banco para diseñar y financiar proyectos que logren Construir Carreteras Seguras en nuestra región y transformar nuestro conocimiento colectivo en resultados compartidos.”

–Presidente Luis Moreno,
 BID



Declaración de San José:

Debemos Detener la Epidemia de Muertes en Nuestras Carreteras

Antecedentes:

Nos estamos quedando sin tiempo.

Las lesiones causadas por accidentes de tránsito constituyen un problema de salud importante pero que no ha recibido la atención merecida. Este problema ocasiona la muerte de 1.2 millones de personas cada año - cifra equivalente a la carga de enfermedad causada por tuberculosis o malaria - además de originar costos sociales y económicos significativos que representan hasta 1.5% del PIB o más de (US) \$20 mil millones para la región. Esta elevada carga de enfermedad y discapacidad atribuida a los accidentes de tránsito recae principalmente sobre los países de ingresos bajos y medianos. Además, la pérdida del único 'sostén familiar' debido a la muerte o la discapacidad muchas veces conduce a las familias afectadas a caer víctimas de la pobreza.

En el año 2000 la región de América Latina y el Caribe (ALC) presentaba la tasa promedio de mortalidad per cápita más alta del mundo (26 muertes/100,000 habitantes) y la tasa más alta proyectada para el año 2020 (31 muertes/100,000 habitantes), especialmente si no se toman las precauciones necesarias. Esto indica que para el año 2020 la tasa de mortalidad per cápita proyectada en ALC podría ser hasta seis veces más alta que la actual tasa observada en los países con las mejores estadísticas del mundo (Reino Unido, Suecia, Países Bajos).

Este es un problema que sí se puede prevenir. El Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, una reconocida publicación preparada conjuntamente por el Banco Mundial (BM) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), brinda un marco para encarar este problema así como la base para establecer un enfoque común respecto a la política de seguridad vial en la región.

La Organización de las Naciones Unidas (Resolución 58/9 de la Asamblea General de la ONU) y la Asamblea Mundial de la Salud (Resoluciones 27.59 1974 y 57.10 2004 de la AMS) han reconocido que las lesiones causadas por accidentes de tránsito representan un problema grave e importante para la salud mundial. Los estados miembros de estas organizaciones ya han declarado públicamente que este problema es una epidemia global cuya solución requiere coordinar esfuerzos a nivel internacional.

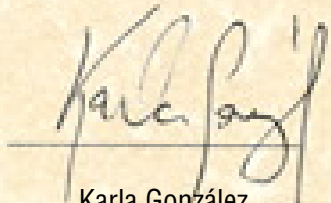
La Organización Panamericana de la Salud (OPS), el Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ya han realizado esfuerzos importantes a nivel regional para sentar las bases de esta iniciativa. Normas para mejorar la seguridad vial y vehicular ya han sido implementadas en varios países desarrollados. El Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas de la Organización Mundial de Salud (OMS) está ayudando a desarrollar manuales de mejores prácticas, y una serie de países latinoamericanos ya han elaborado planes y programas nacionales para la seguridad vial. Tenemos la oportunidad de edificar sobre estas importantes iniciativas a través del desarrollo de normas regionales de seguridad vial y vehicular, y mediante la implementación de formas "probadas" de intervención. Formas que han resultado ser efectivas en función de los costos al reducir el impacto de los accidentes de tránsito.

Nuestra respuesta requiere un enfoque coordinado de todos los sectores relevantes del gobierno (incluyendo transporte, salud, poder judicial, educación, finanzas, y planificación urbana), la sociedad civil (incluyendo organizaciones de apoyo, sector académico, fundaciones, clubes de automovilismo y organizaciones profesionales), y el sector privado (incluyendo organizaciones dedicadas la construcción y mantenimiento de carreteras, fabricantes de automóviles y fabricantes de productos de automóviles, compañías de seguro y usuarios de las vías comerciales). Nuestras intervenciones también deben movilizar a todos los sectores relevantes para cubrir las

tres fases de prevención y control de lesiones causadas por accidentes de tránsito: en primer lugar, la prevención de accidentes y lesiones; la provisión de atención rápida y óptima a aquellos que han resultado lesionados en accidentes de tránsito; y la provisión de rehabilitación y atención de largo plazo para aquellos afectados a fin de minimizar la posibilidad de que terminen discapacitados.

Al ser testigos de esta alarmante situación, los aquí suscritos:

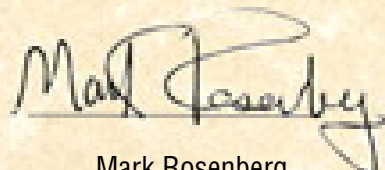
1. Declaramos que es urgente e importante que todos los países de la región de América Latina y el Caribe (ALC) unan esfuerzos y trabajen juntos para detener la creciente epidemia de muertes y lesiones en nuestras carreteras. La seguridad vial se debe convertir en una prioridad de los sectores de salud, transporte, justicia, educación y desarrollo para nuestras naciones y para la región.
2. Instamos a todas las naciones de la región a implementar las recomendaciones del Informe Mundial y a utilizarlo como marco de referencia para encarar la seguridad vial a nivel nacional, regional y global. Se debe prestar atención a los principales factores de riesgo identificados en el Informe Mundial: la falta de una infraestructura segura; la no utilización de cinturones de seguridad y de sillas protectoras para niños; la no utilización de cascos; el uso y abuso del alcohol; y el exceso de velocidad.
3. Recomendamos encarecidamente que se asignen recursos acordes con la necesidad y magnitud del problema. Los bancos de desarrollo deben liderar esta iniciativa exigiendo que al menos 10% de sus inversiones para el desarrollo de la infraestructura vial se asignen a programas de seguridad vial. En este punto recomendamos que la auditoría de estos programas sea realizada por organismos independientes mediante auditorías objetivas diseñadas para la seguridad vial o programas de evaluación vial.
4. Instamos a las naciones industrializadas a destinar recursos al Fondo Global de Seguridad Vial del Banco Mundial para que dicho Fondo pueda alcanzar una contribución total de al menos (US) \$300,000,000 para el año 2015. De esta forma, los países de la región de ALC tendrán fondos disponibles para fortalecer su capacidad para manejar la seguridad vial, catalizar el aumento en las inversiones, y acelerar la transferencia de conocimientos.
5. Expresamos nuestro compromiso de trabajar juntos para crear un comité regional que:
 - a. Represente a todos los sectores relevantes del gobierno, la sociedad civil y el sector privado,
 - b. Promueva un enfoque a nivel regional para la seguridad vial,
 - c. Fortalezca la capacidad para recolectar y usar la información sobre seguridad vial en toda la región,
 - d. Promueva la armonización de la legislación sobre seguridad vial y vehicular, e
 - e. Intercambie información sobre seguridad vial y las mejores prácticas en la región.
6. Nos comprometemos a movilizar la participación activa de los ministros regionales de transporte, salud, justicia, educación y otros, en el establecimiento y cumplimiento de metas que sean mensurables para la seguridad vial y la prevención de lesiones causadas por el tránsito en los países de la región.



Karla González
Ministra de Obras Públicas y
Transportes, Costa Rica



Óscar Arias Sánchez
Presidente de la República de Costa Rica



Mark Rosenberg
Director Ejecutivo del Foro Global de
Seguridad Vial

Colaboradores



- Simone De Campos Vieira Abib**, Safe Kids Criança Segura, Brasil
Jerry Puthenpurakal Abraham, Global Road Safety Forum, United States
Maritza Acuña Miranda, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Daniel Adrián Manente, Protección Mutual de Seguros, Argentina
Roberto del Águila Vazquez, Organización Panamericana de la Salud, Costa Rica
Elio Rafael Aguilera, Comisión Interministerial para la Atención, Prevención, y Educación Vial, Venezuela
Wahid Ali Al-Kharusi, Khuola Hospital, Oman
Darío Alejandro Dolfi, Protección Mutual de Seguros, Argentina
Diego Alejandro Cosentino, Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, Argentina
Omar Francisco Alfonso Alfonso, Ministerio de Transporte, Cuba
Patrick Allemant Florindez, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Perú
Jessica Alvarado Lizano, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Junior Eduardo Araya Villalobos, Ingeniería de Tránsito, Costa Rica
Mario Arce Jiménez, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, Costa Rica
Óscar Arias Sánchez, Presidente de la República de Costa Rica, Costa Rica
Estuardo Arroyo, Chevron Corporation, Guatemala
Juan Astudillo, Ingeniería del Tránsito ASSE Ltda., Chile
Ramón Antonio Avellán Medal, Policía Nacional, Nicaragua
María Luisa Avila, Ministra de Salud, Costa Rica
Sara Mercedes Soto Benavides, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Eduardo Bertotti, Instituto de Seguridad y Educación Vial, Argentina
Kavi Bhalla, Initiative for Global Health—Harvard University, United States
Martha W. Bidez, Bidez & Associates Inc., United States
Ronaldo Bittencourt, Car Club do Brasil, Brasil
Anthony Bliss, World Bank, United States
José Napoleón Boigrán Moncada, Consultores en Ingeniería CINSA, Honduras
Jaime Bravo Jara, Todo Tránsito Chile, Chile
Alberto Buendía Bicand, Dirección Nacional de Tránsito, Ecuador

Donald Burke, Bidez & Associates, United States
José Cameira Cardita, Global Road Safety Partnership, Portugal
Luis Fernando Castagnino, Touring y Automóvil Club Paraguayo, Paraguay
Luis Eduardo Castellanos de la Cruz, Chevron Corporation, Guatemala
Adriana Castillo Gómez, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Tomás Santa Cecilia, Real Automóvil Club de España, España
Milton José Cavalcanti Chagas, Associação Brasileira Medicina de Trafego, Brasil
Rafael Chan Jaén, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Ing. Mario Chavarría, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica
Alvaro Chaves Gómez, Instituto Nacional de Seguros, Costa Rica
Paul Anthony Clemetson, Ministry of Housing, Transport, Water & Works, Jamaica
Daniel Coen, Automóvil Club de Costa Rica, Costa Rica
Alberto Concha-Eastman, Organización Panamericana de la Salud, Estados Unidos
Carlos Alberto Contreras Montoya, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica
Joao Pedro Correa, JPC Communication, Brasil
Rita Cuypers, FIA Foundation for the Automobile and Society, France
John Dawson, FIA Foundation for the Automobile and Society, United States
Denise Dias, The Alicea Foundation, Guyana
Roberto Díaz Marroquín, Ministerio de Comunicaciones, Guatemala
Sara Maritza Díaz de Casis, Organización Panamericana de la Salud, Panamá
T. Bella Dinh-Zarr, Make Roads Safe, United States
Peter Doggwiler, Fédération Internationale de l'Automobile, Switzerland
Mario Enrique Dragan García, Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, Argentina
Víctor Rubén Dumot Martínez, Touring y Automóvil Club Paraguayo, Paraguay
Manuel Miraz Fernández, Instituto de Seguridad y Educación Vial, Argentina
Enrique María Filgueira, Universidad Tecnológica Nacional, Argentina
Paula Fletcher, National Road Safety Council, Jamaica
Fabiana Flosi, Associação Automobilística do Brasil, Brasil
Laura Fraade-Blonar, Johns Hopkins University, United States
Debra Francis, Pan-American Health Organization, Guyana
Ricardo Gaitán Castellanos, Protección Vial, Guatemala
José Humberto Galindo Ginón, Grupo Golán, Guatemala
Hernán Gallegos, Automóvil Club de Ecuador, Ecuador
Rocío Gamboa Gamboa, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Carlos Eduardo García Lecaros, Municipalidad Colinda, Chile
Olga Marta García Arguedas, Sistemas de Emergencias 911, Costa Rica
Robinson Francisco Barahona García, Municipalidad la Reina, Chile
Richard Garland, Ministry of Immigration, Housing, and Labour, Turk & Caicos Islands
Luis Puerto Gimenez, RACC Fundación, España
Philip Anthony Gold, Gold Projects, Brasil
Luis Alberto Gómez Gómez, Touring y Automóvil Club de Colombia, Colombia
Omar Gómez Vega, Ministerio de Educación, Costa Rica
María Edi de Moraes Gonzaga, Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, Brasil
Franklin Eduardo González Morales, Poder Judicial, Costa Rica
Hosman Yobany González Samayoa, Entidad Mixqueña Regularadora de Tránsito, Guatemala
Karla González, Ministra de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica
Jonathan Oviedo Gutiérrez, Instituto Nacional de Aprendizaje, Costa Rica
Ramiro Eduardo Gutiérrez, Gobierno de Tucuman-Ministerio de Seguridad Ciudadana, Argentina
Teresita Guzmán, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica

Lisa Hayes, Global Road Safety Forum, United States
Carlos Miguel Herrera Artavia, Cruz Roja, Costa Rica
Fernando Herrera Canales, Ministerio de Salud, Costa Rica
Martha Cecilia Hajar Medina, Instituto Nacional de Salud Pública, México
Mario Antonio Holguín Alvarez, Sec. De Estado de Obras Públicas, República Dominicana
Hugh Hood, Richard Stanley Productions, United Kingdom
HRH Prince Michael of Kent, Prince Michael International Road Safety Awards, United Kingdom
Gilberth Jiménez Siles, Comisión de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, Costa Rica
Hugo Antonio Jiménez Bastos, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica
Jenny Chaverri Jiménez, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, Costa Rica
Brian Jonah, Transport Canada, Canada
Lucien Jones, National Road Safety Council, Jamaica
Michael H. Khan, Georgetown Public Hospital Corporation, Guyana
Etienne Krug, World Health Organization, Switzerland
Erwin Lagos, Automóvil Club de El Salvador, El Salvador
Arturo Letona, Ministerio de Comunicaciones, Guatemala
Otaliba Libânio Morais Neto, Ministério da Saúde, Brasil
Eric Lightbourne, Ministry of Immigration, Housing, and Labour, Turk & Caicos Islands
Kenneth López Rojas, RITEVE S y C, Costa Rica
Carmen Macanche Baltodano, Ministerio de Salud, Costa Rica
Carlos Macaya, Automóvil Club de Costa Rica, Costa Rica
Andrew Mack, Chevron Corporation, United States
Flor Madriz Molina, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
German Marín Sandí, Policía de Tránsito, Costa Rica
Viviana Martín, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica
Pietro Masci, Inter-American Development Bank, United States
Hans Mayer Kiesling, Automóvil Club Boliviano, Bolivia
Rosa Mayra Magaña, Ministerio de Salud Pública, El Salvador
Kate McMahon, Road Safety Consultant, United Kingdom
Francisco José Fernandez Mejía, Fondo de Prevención Vial, Colombia
Ana Beatriz Méndez de Arthone, Ministerio de Comunicaciones, Guatemala
Jaime Migoya, Automóvil Club Guatemala, Guatemala
Luiz Otávio Maciel Miranda, Departamento Estadual de Tránsito, Brasil
Charles Mock, Harborview Injury Prevention and Research Center, United States
Juan José Monge Salas, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Sarita Mora, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
Carlos Moreira Reisch, Senador de la República, Uruguay
Galo Moreno, Dirección Nacional de Tránsito, Ecuador
Patricia Moreno Roldán, Ministerio de Transporte, El Salvador
Fernando Gangas Muñoz, Automóvil Club de Chile, Chile
Marcos Esner Musafir, Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia, Brasil
Gorki Obando Utreras, Automóvil Club de Ecuador, Ecuador
Carlos Obregón Casales, Automóvil Club del Uruguay, Uruguay
Emilio Alejandro Oñate Vera, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Chile
Ana María Ortiz Rechnitz, Consejo Nacional de Concesiones, Costa Rica
Selwyn Persad, Trinidad and Tobago Automobile Sports Association, Trinidad y Tobago
Heidi Pervin, Chevron Corporation, United States
Jorge Enrique Picado Abarca, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, Costa Rica
Federico Pischel, TRAFFIPAX do Brasil, Brasil

Ealan Powell, Jamaica Police—Traffic Division, Jamaica
 Pablo Faustino Proaño Gómez, Escuela de Conducción Seguro, Ecuador
 César Enrique Quirós Mora, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
 Jeannina Reyes, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
 Eugenia María Siveira Rodrigues, Organización Panamericana de la Salud, Brasil
 Nani Rodríguez, Gonzalo Rodriguez Memorial Foundation, Uruguay
 Zeneida Rodríguez, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
 Marielos Rojas Espinoza, Ministerio de Salud, Costa Rica
 Roy Rojas Vargas, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
 Mario Romero Antola, Touring y Automóvil Club de Perú, Perú
 Marco Aurelio Rondón González, Organización Panamericana de la Salud, Venezuela
 Janette del Rosario de Montoya, Organización Panamericana de la Salud, El Salvador
 Mark Rosenberg, Global Road Safety Forum, United States
 Eduardo Rottman, Departamento de Tránsito, Guatemala
 Humberto Osvaldo Jorquera Salazar, Universidad de Santiago, Chile
 Ignacio Sánchez, Asesor Principal de Seguridad Vial, Costa Rica
 Ricardo J. Sánchez, ONU Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Chile
 Alvaro Sandoval, Comisión de Seguridad Vial, Nicaragua
 Cristian Sanhueza, Automóvil Club de Chile, Chile
 Fernando Santamaría, RACC Automóvil Club, España
 Elcio São Thiago, Confederação Brasileira de Automobilismo, Brasil
 Paulo Eneas Scaglione, Confederação Brasileira de Automobilismo, Brasil
 Danny Serrano Quirós, DHL, Costa Rica
 Luis Emilio Serrano Rodríguez, Centro Nacional de Vialidad—Ministerio de Transporte, Cuba
 Marc Shotten, World Bank, United States
 Rafael Vicente Sierra, Automóvil Club Argentino, Argentina
 Marta María Alves da Silva, Ministério da Saúde, Brasil
 David Sleet, Centers for Disease Control and Prevention United States
 Mario Alberto Solano Fernández, Poder Judicial, Costa Rica
 Enzo Spano, Comisión Deportiva Automovilística Venezolana, Venezuela
 Greg Speier, Speier Road Safety Solutions, Chile
 Richard Stanley, Richard Stanley Productions, United Kingdom
 Roger H. Sublett, Union Institute & University, United States
 Ernesto Jorge Tenenbaum, Universidad Tecnológica Nacional, Argentina
 Gabriel H. Torres Ibarra, Chevron Corporation, Colombia
 María Fé Torres, Traductora oficial del foro, Perú
 Jorge Francisco Urdininea Rivero, Automóvil Club Boliviano, Bolivia
 Julio Urzúa Negrete, Ministerio de Bienes Nacionales, Chile
 Marjorie Valverde, Comunicación Corporativa, Costa Rica
 Javier Vargas Tencio, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
 Eduardo Vazquez-Vela, Secretaría de Salud, México
 Olivier Vásquez Víquez, Cruz Roja, Costa Rica
 Adrian Walsh, Global Transport Knowledge Partnership, Roadsafe, United Kingdom
 David Ward, FIA Foundation for the Automobile and Society, United Kingdom
 Claudio Wilson Vieira, Confederação Brasileira de Automobilismo, Brasil
 Joan Wynter, Ministry of Housing, Transport, Water & Works, Jamaica
 Jeremy Corrales Zamora, Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica
 Gustavo Zomosa, Federación Chilena de Automovilismo Deportivo, Chile

réditos fotográficos

Fotografía de la portada:

Familia caminando por una carretera en el área rural de Costa

Foto de Richard Stanley

- p. 6 *Niño lesionado en hospital en San José, Costa Rica;*
foto de Richard Stanley
- p. 8 *Presidente Óscar Arias Sánchez con David Ward y Carlos Macaya;*
foto de Richard Stanley
- p. 10 *Ciclista en la carretera en Montevideo, Uruguay;*
foto proporcionada por Nani Rodríguez
- p. 10 *Foro de Actores Clave;*
foto proporcionada por Comunicación Expresiva
- p. 11 *Sesión de capacitación de João Pedro Corrêa;*
foto proporcionada por Comunicación Expresiva
- p. 12 *Delegación de Jamaica;*
foto de Mark Rosenberg
- p. 12 *Enfoque multisectorial;*
foto proporcionada por Comunicación Expresiva
- p. 13 *Presidente Óscar Arias Sánchez firmando la declaración
con Karla Gonzalez y Roy Rojas;*
foto de Julio Urzúa
- p. 16 *Mujer joven y su hijo en cruce de peatones en San José, Costa Rica;*
foto de Richard Stanley
- p. 18 *Presidente Óscar Arias Sánchez;*
foto proporcionada por Comunicación Expresiva
- p. 20 *Luis Moreno;*
foto proporcionada por el BID
- p. 21 *Una mujer embarazada con su hijo en un cruceo peatonal en San
José, Costa Rica;*
foto de Richard Stanley
- p. 24 *Presidente Óscar Arias Sánchez interactuando con los
participantes;*
foto proporcionada por Comunicación Expresiva