

El Segundo Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe

Río Grande, Puerto Rico— 5 al 6 de diciembre de 2007

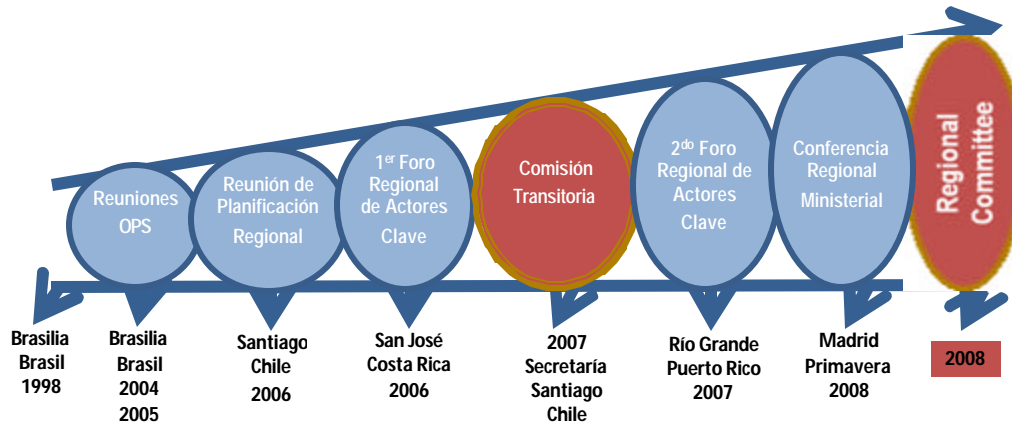
Resumen de las Actas del Foro

ANTECEDENTES SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN

En enero de 2006, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización Panamericana de la Salud (OPS) ¹, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL), el Banco Mundial, la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) y el Foro Global de Seguridad Vial realizaron una reunión de planificación en Santiago, Chile para organizar una iniciativa multisectorial de largo plazo para la seguridad vial en América Latina y el Caribe a fin de revertir la epidemia creciente de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito en la región. Se contó con la participación de 11 países. El grupo desarrolló planes para un foro regional y se crearon cinco grupos de trabajo para promover un plan de acción regional: Voluntad política, Sistemas de información, Comunicaciones y Cambio en la cultura, Intercambio de conocimientos e Infraestructura. El Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe se llevó a cabo ocho meses después. Actores clave de 24 países se reunieron del 12 al 14 de septiembre de 2006 en San José, Costa Rica para desarrollar un enfoque regional para la seguridad vial, integrar a todos los sectores relevantes, e involucrar a gobiernos nacionales y entidades responsables de formular políticas. La meta primordial del Foro fue crear un mecanismo eficaz, colaborador y sostenible para revertir la epidemia de lesiones causadas por accidentes de tránsito en toda la región. La reunión fue convocada para desarrollar una respuesta regional a la epidemia y concluyó con la firma de la Declaración de San José, en la cual se hizo un llamado a la movilización de los ministerios nacionales relevantes, el compromiso de recursos de financiamiento, y el desarrollo de un comité regional de seguridad vial. Un panel de expertos de toda la región se ofreció de voluntario para servir en la Comisión Transitoria y participar en la creación del Comité Regional; el Presidente Óscar Arias Sánchez acordó servir de Presidente Honorario. La Comisión Transitoria llevó a cabo el Segundo Foro para compartir su trabajo con un mayor número de actores clave, revisar y evaluar los estatutos del Comité Regional, prepararse para una posible Conferencia Ministerial Regional en el 2008, y organizar los futuros esfuerzos de promoción y defensa de la causa a nivel regional.

¹ El Banco Interamericano de Desarrollo y la Organización Panamericana de la Salud fueron los pioneros de la seguridad vial en América Latina y el Caribe. El BID reunió a expertos en seguridad vial en Brasilia en 1998, y presentó la *Declaración de Brasilia* exigiendo una solución de tipo colaboradora y multisectorial para la seguridad vial en la región. La Organización Panamericana de la Salud llevó a cabo una serie de reuniones en la región en el 2004 y a principios de 2005 para discutir la implementación del Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito.

LA INICIATIVA REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL



EL SEGUNDO FORO

La Comisión Transitoria para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe celebró el Segundo Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe el 5 y 6 de diciembre de 2007 en Río Grande, Puerto. Actores clave en representación de 18 países diferentes de toda la región se reunieron para revisar el trabajo culminado por la Comisión Transitoria en el último año y aprender sobre nuevos proyectos de colaboración. El Segundo Foro brindó una oportunidad para ampliar la comunidad de actores clave regionales a través de un evento conjunto con la Comisión Transitoria para la Seguridad Vial de Puerto Rico. El Foro le siguió al Congreso de Seguridad Vial de las Américas de 2007, organizado por la Comisión para la Seguridad en el Tránsito de Puerto Rico, y diseñado por primera vez para convocar a participantes de toda la región. El Congreso de Seguridad Vial tuvo una duración de tres días e incluyó exposiciones y sesiones de mejores prácticas con participantes clave de los sectores de infraestructura, respuesta a emergencias, agencias del orden, y seguridad de vehículos comerciales. José Delgado, Director Ejecutivo de la Comisión para la Seguridad Vial en el Tránsito, le dio la bienvenida a los participantes del Foro en nombre de Carlos González Miranda, Ministro de Transporte y Obras Públicas de Puerto Rico.

Pedro Luis Castro Fernández, Vice-Ministro de Obras Públicas de Costa Rica, transmitió los saludos del Presidente Honorario de la Comisión Transitoria, el Presidente Óscar Arias Sánchez, y Karla Gonzalez, Ministra de Transporte de Costa Rica, e informó que el Presidente Arias había abordado el problema de la seguridad vial en la Cumbre Iberoamericana llevada a cabo en Santiago, Chile en noviembre de 2007. El Presidente Arias solicitó que la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) convoque a una reunión ministerial sobre seguridad vial; la reunión se programará cerca de la fecha de la reunión regional de Jefes de Estado de 2008 para maximizar la movilización del gobierno nacional en el tema de seguridad vial en la región.

Julio Urzúa, Secretario Ejecutivo de la Secretaría de la Comisión Transitoria, brindó una visión general de la mortalidad causada por accidentes de tránsito en la región. América Latina y el Caribe presenta la tasa de mortalidad regional más alta en el mundo con 26 muertes por cada 100.000 personas. Las proyecciones indican que para el 2020 la región continuará siendo el líder global con 31 muertes por cada 100,000 personas. Las muertes y lesiones estimadas en 20 a 50 veces esta tasa, representan un costo para la región de US\$18 mil millones al año; 1.5% del PBI.² Si bien se han realizado muchos esfuerzos efectivos a nivel local, se han hecho muy pocas evaluaciones y no se ha hecho ningún esfuerzo por expandir y difundir estos programas en áreas geográficas más grandes. El intercambio de información y la coordinación entre países o incluso entre provincias dentro del mismo país no se lleva a cabo. Debido a la falta de apoyo y compromiso político a la seguridad vial los esfuerzos en esta área continuarán siendo geográficamente localizados y no se promoverá la coordinación entre sectores. La seguridad vial requiere de una solución multisectorial que abarque el transporte, la salud, la educación, las obras públicas, las finanzas, y las agencias del orden. La Comisión Transitoria ha venido trabajando en los últimos 18 meses para definir la estructura, el marco y la gobernabilidad de un Comité Regional sobre seguridad vial que brindará un enfoque multisectorial para promover carreteras seguras en toda la región.

El Comité Regional será un mecanismo permanente para promover la colaboración entre todos los países de América Latina y el Caribe, la sociedad civil y el sector privado a fin de prevenir las lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito en la región. La Secretaría de la Comisión Transitoria citó las lecciones aprendidas en Europa y Asia y resaltó las ventajas funcionales de un comité regional que podría operar a través de los sectores y con mayor celeridad y eficiencia que un organismo gubernamental. Los esfuerzos del Comité Regional y sus cinco grupos de trabajo se centrarán en fortalecer la capacidad individual de cada país para la seguridad vial, al implementar las recomendaciones del *Informe Mundial*, y en desarrollar los recursos para intervenciones específicas a nivel nacional y regional. Los grupos de trabajo se crearon a partir de los cinco grupos de trabajo formados en la reunión de planificación de Santiago en enero de 2006 y se organizaron alrededor de objetivos regionales clave. Estos incluyeron Membresía multisectorial, Voluntad política y promoción y defensa de la causa, Datos y sistemas de información sobre seguridad vial, Armonización, e Intercambio de conocimientos. Los proyectos potenciales identificados por actores clave incluyen una evaluación integral de la seguridad vial y una revisión de la gestión del capital de cada país, estableciendo organismos líderes y planes nacionales de seguridad vial, y desarrollando enfoques de colaboración para la recolección de datos sobre seguridad vial.

² Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2004

EL COMITÉ REGIONAL – UNA PROPUESTA DE VALOR

Un panel de expositores en representación de grupos de actores clave describieron las contribuciones excepcionales que ofrece una estructura de comité regional desde sus perspectivas. La Comisión Transitoria pidió a los expositores que definieran de qué manera el Comité Regional resultaría valioso para sus organizaciones; y qué contribuciones podría hacer su organización para prevenir las muertes causadas por accidentes de tránsito a través de este esfuerzo de colaboración regional. Las perspectivas de los diferentes actores clave se resumen en este documento.

GOBIERNO: Emilio Oñate, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET), ve al Comité Regional como un aliado importante que permite mantener a los gobiernos informados sobre lo que ocurre en seguridad vial además de crear voluntad política dentro de los países en toda la región. El Sr. Oñate resaltó la importancia de la participación del sector privado y la sociedad civil a fin de incrementar la efectividad de los esfuerzos en seguridad vial. Asimismo, el Comité es considerado como un mecanismo importante para facilitar el desarrollo y la implementación de políticas públicas. La institucionalización de la seguridad vial en un Comité Regional incrementará la legitimidad del apoyo a la seguridad vial, y hará de las carreteras seguras una prioridad nacional y regional permanente. CONASET espera trabajar con el Comité Regional a fin de continuar apoyando los esfuerzos en seguridad vial, revisar los proyectos de seguridad vial implementados e identificar oportunidades para mejoras; considerar y revisar cuidadosamente las recomendaciones del Comité Regional; ofrecer experiencias según éstas sean requeridas por el Comité Regional, e implementar proyectos piloto a través de financiamiento acordado por el Comité.

INSTITUCIONES DE PRÉSTAMO: Steve Brushette, Especialista Líder en Transporte del Banco Mundial, valora la mayor coordinación que un Comité Regional brindará en toda la región y dentro de cada país de una localidad a otra. El Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial (*World Bank Global Road Safety Facility*) se centra en fortalecer la capacidad de los países y la región para reducir las muertes causadas por accidentes de tránsito. El Fondo tiene una posición única para facilitar la incorporación de los elementos de seguridad vial en los proyectos de desarrollo de la infraestructura. A través de su relación con el Banco Mundial, el Fondo tiene la capacidad de promover y alentar la sostenibilidad de los programas nacionales, incrementar la coordinación de los esfuerzos en seguridad vial, y centrarse en la gestión basada en los resultados.

ORGANIZACIONES MULTILATERALES DE NACIONES UNIDAS: Eugenia Rodríguez, Asesora Regional en Seguridad Vial de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), considera que el Comité Regional es un aliado clave en las evaluaciones de los programas de país y de los manuales de capacitación, y es esencial como un vehículo para apoyar a la OPS en su proyecto de recolección de datos financiado por la Fundación Bloomberg. La representación multisectorial y generalizada del Comité es un excelente recurso para facilitar la recolección de datos intersectoriales que requiere el proyecto de la Fundación Bloomberg. A su vez, estos datos brindarán retroalimentación para priorizar y evaluar los esfuerzos de los programas de cada país.

ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES: Como Presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez y miembro de la Comisión Transitoria, Nani Rodríguez, valora la “voz fuerte” y el acceso político que la Comisión Transitoria brinda a las ONG en cada país. Al abordar las brechas significativas que existen en la región, Nani citó el énfasis del Comité en la experiencia técnica y la colaboración multisectorial en toda la región como un mecanismo efectivo para facilitar la coordinación del financiamiento, conocimiento y ejecución de programas entre países.

SECTOR PRIVADO: Mike Dreznes, Director General Adjunto de la Federación Internacional de Carreteras (*International Road Federation – IRF*), una organización con 400 miembros en más de 80 países, habló en nombre del sector privado. La IRF trabaja a nivel de los sectores privado y público para desarrollar un transporte adecuado. Mike resaltó las contribuciones al mercado que el Comité Regional podría hacer al identificar intervenciones específicas necesarias, movilizar las mejores prácticas en la región, armonizar los reglamentos y las señales viales, y crear demanda por los productos de seguridad vial.

FUNDACIONES: Bella Dinh-Zarr, Directora de Seguridad Vial de la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, ve al Comité Regional como un catalizador valioso para lograr el cambio real. La Fundación considera que la representación del Comité es un aspecto clave para establecer objetivos y reunir todas las prioridades que existen en la región. La colaboración multisectorial facilitará el establecimiento de metas integrales e incrementará la efectividad de la seguridad vial tanto a nivel nacional como regional.

LOS ESTATUTOS DEL COMITÉ REGIONAL

José Agustín Aguerre, Jefe del Sector de Infraestructura & Medio Ambiente del Banco Interamericano de Desarrollo, y Lisa Hayes, Directora Asociada de Programas de *The Global Road Safety Forum*, presentaron la versión preliminar de los estatutos explicando la estructura propuesta, los principios operativos, marco institucional y gobernabilidad del Comité Regional. La versión preliminar de los estatutos del Comité Regional se distribuyó a los participantes para su revisión y comentarios. Las reuniones de los grupos de trabajo se convocaron para discutir en más detalle el desarrollo de los estatutos. Se pidió a los participantes que respondieran a preguntas específicas respecto a los estatutos sobre el establecimiento de prioridades para el Comité Regional, membresía y roles, obtención de consenso de los países, y movilización de recursos. El segundo día de la reunión se inició con reportes de los líderes de los grupos de trabajo sobre retroalimentación de los actores clave y revisiones a la versión preliminar de los estatutos y los grupos de trabajo.

Establecimiento de prioridades: El grupo sugirió que el Comité Regional puede brindar una validación de los organismos y organizaciones que trabajan en la región, y apoyar los esfuerzos de abogacía de cada país; por ejemplo, cumplimiento de la regla del 10%.³ También se indicó que el Comité Regional establezca como primera prioridad la aprobación de sus estatutos y el establecimiento de su organismo de trabajo. La segunda tarea del comité es seleccionar una serie de proyectos prioritarios con productos discretos y resultados

³ La Comisión para la Seguridad Vial recomienda que como mínimo 10% de todos los proyectos de infraestructura vial se destinen a la seguridad vial y que este principio sea aplicado de manera rigurosa y consistente por todos los donantes bilaterales y multilaterales.

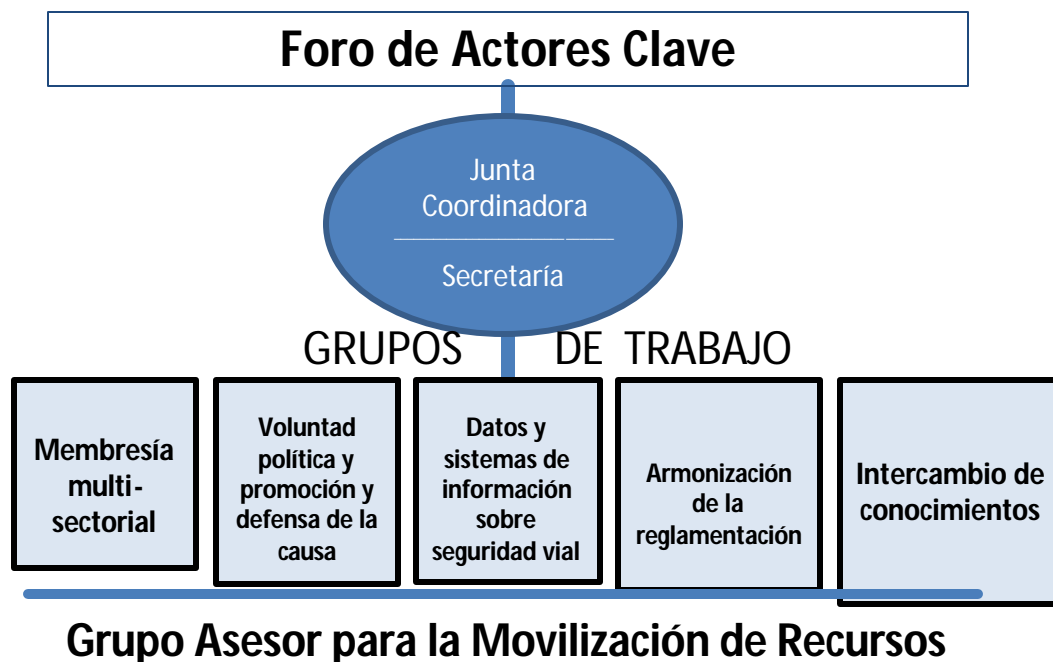
mensurables que son factibles dada la cantidad de recursos que un Comité Regional puede movilizar.

Membresía y roles: Los actores clave avalaron una estructura del Comité Regional con un balance entre asientos permanentes para las organizaciones patrocinadoras fundadoras, y asientos rotatorios para los otros. Cada subregión debe ser representada en el Comité Regional. Las agencias del orden a nivel regional se consideraron un participante clave del comité y el grupo propuso designar un asiento que rotaría entre las diferentes agencias del orden en América Latina y el Caribe. El Comité estaría dirigido por un presidente rotatorio; se pedirá al Presidente Arias que sirva de primer presidente del Comité Regional.

Obtener el compromiso de los países: La meta debe ser obtener el apoyo y la participación de todos los países en la región, a pesar de que quizás no todos los países tengan los recursos suficientes para tener un representante en cada Foro de Actores Clave. Es importante llegar a cada país e identificar el conjunto de enlaces para el Comité Regional; bajo Membresía Multisectorial, se brinda una explicación más detallada.

Movilización de recursos: Los actores que asistieron consideraron que el Comité Regional es un vehículo positivo para atraer atención y recursos hacia la seguridad vial, resaltando la necesidad de una entidad de colaboración multisectorial que pueda ayudar a articular las necesidades significativas de la región y servir de enlace a la comunidad de donantes. Los actores clave sugirieron que el rol del Comité Regional podría ser similar al rol del Comité de Luz Verde.⁴ En los esfuerzos globales por combatir la tuberculosis multidrogo resistente (TB-MDR), el CLV vincula la asistencia técnica y el apoyo en la adquisición de recursos al ayudar a los países a obtener medicamentos esenciales para tratar la tuberculosis a un precio más reducido a cambio de que el país acepte seguir los lineamientos oficiales para el uso apropiado de estos medicamentos. Una situación análoga para la seguridad vial sería que el Comité Regional ayude a los países a obtener subsidios o préstamos a una tasa de interés menor destinados a la seguridad vial con la condición de que el país se adhiera a la “Regla del 10%”. La “Regla del 10%” creada por la Comisión para la Seguridad Vial integra la seguridad vial a la agenda del desarrollo al recomendar que al menos 10% de los fondos para el desarrollo de la infraestructura sean destinados a la seguridad vial.

⁴ El Comité de Luz Verde, definido por la Iniciativa del CLV, es un organismo de asesoría técnica para la Alianza Stop TB (Alto a la TB) y la OMS en lo que se refiere a la TB-MDR.



GRUPOS DE TRABAJO – MOVILIZACIÓN DE EXPERTOS TÉCNICOS REGIONALES

Los grupos de discusión liderados por Greg Speier, Secretario de la Comisión Transitoria, Arturo Cervantes, Director General de CONAPRA, y Bella Dinh-Zarr brindaron la oportunidad para que todos los participantes del Foro ofrecieran retroalimentación sobre la estructura propuesta para los grupos de trabajo, prioridades, membresía y recursos. En las discusiones en grupo se mostró gran entusiasmo por los diferentes grupos de trabajo y se brindaron sugerencias para prioridades y proyectos. Hubo un claro consenso de que la membresía de estos grupos de trabajo no debería estar limitada a los miembros de la Comisión Transitoria, sino que se debería incluir a los mejores expertos en la región, así como a algunos expertos de fuera de la región. Cada grupo de trabajo necesitará un líder fuerte para presidir y abogar por el grupo. También se consideró que cada grupo de trabajo debe empezar con un trabajo discreto y factible que dará lugar a un producto definido y útil en lugar de un intento por cubrir toda el área que podría estar incluida en su campo. Los actores clave recomendaron que los grupos de trabajo debían estar organizados de acuerdo a funciones ampliamente definidas que se beneficiarían de la colaboración multisectorial en lugar de estar divididos en sectores. Por ejemplo, en lugar de designar a un grupo de trabajo sobre infraestructura, este tema podría abordarse como parte del grupo de trabajo sobre intercambio de conocimientos. Como parte de los grupos de trabajo más generales y permanentes, se podrían crear grupos más pequeños o “equipos operativos” (*task forces*) para abordar temas específicos. Un “equipo operativo” tendría tareas específicas y sería

convocado solo por el tiempo que dure la tarea del grupo. Asimismo, cada grupo de trabajo desarrollará un plan de trabajo y presupuesto. Cada grupo requerirá de apoyo administrativo para organizar reuniones, tomar notas, y preparar documentos clave. Los participantes discutieron sobre cada uno de los grupos de trabajo iniciales propuestos en la versión preliminar de los estatutos del Comité Regional

Membresía multisectorial identificará e involucrará a personas clave para representar a sus países y organizaciones a través de la junta coordinadora del Comité Regional, los grupos de trabajo, y los foros de actores clave. Estos tomadores de decisiones clave participarán en la formalización y establecimiento de una entidad regional permanente sobre seguridad vial y en la promoción de esta iniciativa en sus respectivos países y en toda la región. Se invitará como mínimo a cinco representantes de cada país a participar de los foros de actores clave: uno de la sociedad civil, uno del sector privado y tres de los sectores gubernamentales, en representación de los ministerio de transporte, salud y agencias del orden. Los desafíos clave son identificar a los candidatos al Comité y a los Grupos de Trabajo con experiencia en áreas clave y su capacidad para dedicarle el tiempo suficiente a la iniciativa. Se acogerá la participación de representantes de organizaciones que trabajan en múltiples países dentro de la región. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL) es un participante clave en este grupo de trabajo y puede utilizar sus vínculos con todos los países de la región para facilitar la participación del gobierno.

La representación del sector privado y la sociedad civil es de igual importancia. Las contribuciones valiosas del sector privado van más allá de brindar financiamiento e incluyen ofrecer experiencia y capacitación específica a la industria y promover la responsabilidad social corporativa. Entre las industrias identificadas se encuentran el sector de infraestructura, desarrollo, turismo, fabricación de vehículos y seguros. La participación de la sociedad civil incluye a investigadores y académicos, víctimas y organizaciones de promoción y defensa de la causa, y otras organizaciones profesionales. Las contribuciones de la sociedad civil incluyen investigación, implementación de programas y oportunidades para el financiamiento conjunto.

Voluntad política y promoción y defensa de la causa será responsable de comprometer a funcionarios del gobierno de alto nivel para que apoyen los esfuerzos de seguridad vial en sus países. Los miembros de los grupos de trabajo solicitarán a los representantes de los gobiernos nacionales que apoyen al Comité Regional, aprueben los Estatutos del Comité Regional, conviertan a la seguridad vial en una prioridad nacional en sus países, y respalden las Conferencias Ministeriales Regionales y Globales sobre seguridad vial. El grupo de trabajo sobre promoción y defensa de la causa (*advocacy*) desarrollará planes de comunicación estandarizados y estratégicos, promoverá la participación de los medios de comunicación, y desarrollará la conciencia ciudadana a través de las organizaciones de base. Los actores clave sugirieron que la iglesia podría ser un aliado clave en la región. Por ejemplo, se notó que el Papa recientemente había presentando un nuevo grupo de “10 Mandamientos para la Seguridad Vial” como parte de un documento más complejo sobre las responsabilidades humanas, morales y éticas de los usuarios de las vías.⁵

⁵ Documento del Consejo Pontificio para el Cuidado Pastoral de Inmigrantes y Personas Itinerantes: “Pautas para el Cuidado Pastoral de los Usuarios del Camino”, Parte Uno. El Cuidado Pastoral de los Usuarios del Camino. Ciudad del Vaticano. 19 de junio de 2007.

Datos & Sistemas de información sobre seguridad vial se centrará en fortalecer la recolección de datos en los países y desarrollar sistemas compatibles en toda la región. Se requieren datos precisos y uniformes para cuantificar el problema y sus causas, sugerir intervenciones adecuadas y evaluar la efectividad de las intervenciones. Los actores clave propusieron que el grupo desarrolle planes para armonizar la medición de datos a fin de facilitar la comparación entre países, y formular estimados de costos nacionales en lo que se refiere a muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito, como parte de algunos proyectos iniciales para este grupo de trabajo. Asimismo, el grupo de trabajo sobre Datos se involucrará inmediatamente en dos proyectos que ya están encaminados en la región.

Vilma Gawryszewski, consultora de la OPS, presentó una ilustración del rol que podría jugar el grupo sobre Datos y Sistemas de información en organizar a los contribuyentes clave del proyecto de recolección de datos de la Fundación Bloomberg/OPS, y el rol que el Comité Regional podría representar al promover estos esfuerzos en una Conferencia Ministerial Regional en el 2008. Se pidió al Comité Regional y a la comunidad de actores clave que contribuyan a movilizar el apoyo nacional y regional para este proyecto y aboguen por la participación del gobierno en el programa de recolección de datos.

Chris Smith, Funcionario *Senior* de Asuntos Económicos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y Fernando Flores, investigador de CEPAL, presentaron un proyecto de establecimiento de objetivos organizado por las Comisiones Económicas Regionales de la ONU. El proyecto propuesto incluirá seminarios sobre establecimiento de objetivos para reducir la tasa de mortalidad. CEPAL ha solicitado la ayuda del Comité Regional para recopilar información sobre los objetivos existentes y las metodologías de establecimiento de objetivos que actualmente se utilizan en la región. Ricardo Sánchez, Funcionario *Senior* de Asuntos Económicos de CEPAL, será el punto focal para este proyecto. El proyecto de CEPAL también tiene planeado utilizar una metodología desarrollada en colaboración con CONASET, el Índice de Seguridad de Tránsito Región Metropolitana (INSETRA). Se trata de un índice de seguridad vial que utiliza datos sobre tránsito y factores de riesgo conocidos para evaluar y analizar las intersecciones y los tramos específicos de carretera. El índice permite comparar los diferentes tramos o intersecciones bajo estudio.

Armonización se centrará en la armonización de leyes, estándares y normas para vehículos y carreteras. Entre los posibles proyectos futuros para este grupo se encuentran: identificación de naciones con buenas políticas nacionales de seguridad vial, definición de los elementos críticos de una legislación eficaz, catalogación de los vacíos legales, y revisión y desarrollo de un manual de dispositivos de control de tránsito. Debido a que esta área es tan amplia, este grupo de trabajo se basará en lineamientos y estándares que ya han sido desarrollados en otras regiones, tales como la Convención de Viena desarrollada por UNECE.⁶ Este grupo elaborará recomendaciones en lugar de hacer cumplir reglamentos que se apliquen en toda la región. Se sugirió enérgicamente que este grupo de trabajo empiece con un área pequeña y muy discreta. Una propuesta para el proyecto inicial del Grupo de Armonización es trabajar con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial para elaborar procedimientos y protocolos para el desarrollo y uso de los subsidios y préstamos destinados a financiar iniciativas de seguridad vial.

⁶ Las Convenciones sobre Tránsito Vial son documentos legales elaborados por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas en 1949 y 1968, y ratificados posteriormente por más de 90 países. Estos acuerdos proporcionan una política coordinada de seguridad vial a nivel internacional entre las naciones que los han adoptado.

Intercambio de conocimientos se centrará en identificar y expandir las mejores prácticas sobre una variedad de temas. Los actores clave sugirieron lo siguiente: legislación eficaz, cumplimiento de las leyes sobre conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, institucionalización del cambio cultural, impacto del abuso de sustancias y productos de infraestructura eficaces. El primero se centra en desarrollar una iniciativa regional sobre seguridad vial infantil; un proyecto piloto ya se encuentra encaminado en Uruguay. El segundo proyecto desarrollará una mesa redonda sobre control policial y cumplimiento de la ley en seguridad vial. La mesa redonda formulará un paquete de recomendaciones sobre este tema para su adopción como legislación. Tanto la interacción grupal y el aprendizaje activo como la transferencia de conocimientos basada en la Web son esenciales para el éxito del grupo de intercambio de conocimientos. Los grupos de interés propusieron crear un banco de datos normativo para brindar un marco para la armonización legislativa, crear un mecanismo para consultas en la Web, y establecer una red de investigación sobre seguridad vial que incorpore el trabajo universitario e institucional. La primera tarea de este grupo de trabajo será desarrollar un plan de trabajo y un proyecto prioritario, así como un plan para el sitio Web del Comité Regional.

MOVILIZACIÓN DE RECURSOS PARA EL FINANCIAMIENTO SOSTENIBLE

Además del liderazgo del Presidente Óscar Arias y Karla Gonzalez, Ministra de Transporte de Costa Rica, los miembros de la Comisión Transitoria y la Secretaría, el Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial, la Fundación FIA, el Automóvil Club de Chile, y el Foro Global de Seguridad Vial han brindado su apoyo a la Comisión Transitoria. Para garantizar el lanzamiento exitoso y la sostenibilidad del Comité Regional, se requerirán tres años de financiamiento al inicio. Los participantes del Foro discutieron estructuras y fuentes de financiamiento alternativas en pequeños grupos de trabajo. El apoyo financiero es esencial para que el Comité Regional empiece a funcionar, incluido el financiamiento para las funciones administrativas básicas de la Secretaría, así como fondos específicos para los proyectos de los grupos de trabajo. Se propuso una cuota de membresía de US\$10,000 para los patrocinadores institucionales y estados miembros con una posible rebaja en la cuota para aquellos países que cumplen con los estándares de seguridad establecidos. Además del financiamiento de bancos y organismos internacionales, los actores clave propusieron fuentes de financiamiento adicionales que podrían incluir a patrocinadores institucionales y de la industria, fondos de los organismos de tránsito a través de lo recaudado por las agencias del orden, programas conjuntos con fondos de investigación de universidades, fondos asignados provenientes de impuestos nacionales al combustible o a las carreteras, contribuciones de los países miembros de la ONU, y un cuerpo voluntario con patrocinio gubernamental u organizacional.

REUNIÓN MINISTERIAL REGIONAL 2008

El Foro brindó una oportunidad para que los actores clave discutan los planes para una Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial. Dirigida por la Ministra Karla Gonzalez, los miembros de la Comisión Transitoria (CT) asistieron a una reunión de planificación de una conferencia ministerial regional organizada por la Fundación FIA en París en septiembre de 2007, y resumieron el progreso alcanzado por la CT. Esta reunión representó un paso importante ya que se involucró a la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) en nuestros esfuerzos. Hubo un firme interés en colaborar y reducir la duplicación de esfuerzos. En octubre de 2007, Mark Rosenberg se reunió con Enrique Iglesias y su Jefe de Personal y Adjunto en Madrid para discutir los próximos pasos para una posible conferencia ministerial regional. La participación de Milagro del Arroyo, Jefa del Gabinete de la Dirección General de Tráfico de España, en el Segundo Foro nos permitió afianzar la cooperación estrecha entre el Comité Regional y la DGT. Milagro del Arroyo discutió el progreso en seguridad vial alcanzado en España y compartió las discusiones que se tuvieron sobre el tema en la reciente Cumbre Iberoamericana. La experiencia de la DGT indica que el Comité Regional sería valioso en brindar materiales informativos basados en la investigación y en los esfuerzos de seguridad vial en la región y en crear conciencia política para garantizar que exista representación regional por los ministerios relevantes. Bella Dinh-Zarr y Roy Rojas, Director Ejecutivo de COSEVI y miembro de la Comisión Transitoria, resumieron los requisitos clave para la preparación de la conferencia: liderazgo de los actores clave con un portavoz designado para cada país, y desarrollo de antecedentes y perfiles de cada país sobre la magnitud del problema de seguridad vial desde una perspectiva multisectorial que abarque a todos los países y subregiones.

RESOLUCIÓN

Los actores clave adoptaron por consenso una resolución en la que se reconocía el liderazgo del Presidente Óscar Arias Sánchez y Karla Gonzalez en el área de la seguridad vial en América Latina y el Caribe. La resolución expresa su agradecimiento al Presidente Arias por servir como Presidente Honorario de la Comisión Transitoria y le invita a continuar con su rol de liderazgo a medida que evolucione el Comité Regional. El documento solicita formalmente que el Presidente Arias se comuniquen con los Jefes de Estado regionales y recomiende que la seguridad vial sea considerada como una prioridad en sus respectivos países, que apoyen al Comité Regional y a sus esfuerzos por crear la capacidad para la seguridad vial en la región, y que se preparen para participar en la Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial de las Naciones Unidas que se llevará a cabo en el 2009. La resolución fue iniciada por los miembros de la Comisión Transitoria, Lucien Jones, Vicepresidente y Convocante del Consejo Nacional de Seguridad Vial de Jamaica, y Nani Rodríguez, Presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez. Fue redactada por los

participantes de la reunión incluidos Milagro del Arroyo, Roy Rojas, y Arturo Cervantes bajo el liderazgo de Emilio Oñate.

CAMINO AL FUTURO

Los miembros de la Comisión Transitoria y las organizaciones patrocinadoras convocaron a una comunidad diversa de actores clave para participar en la definición y creación de un organismo regional para facilitar la colaboración a fin de detener la epidemia de muertes causadas por accidentes de tránsito. El Seguro Foro acogió la participación de otras organizaciones que trabajan para promover la seguridad vial en la región, estableció los estatutos y un plan de trabajo para un organismo regional, y expandió la activa comunidad de actores clave en América Latina y el Caribe. Las contribuciones de los actores clave progresaron los estatutos del Comité Regional a través de recomendaciones sobre la organización y el apoyo a los grupos de trabajo, identificación de proyectos prioritarios para la región, y el desarrollo del financiamiento sostenible. Está claro que lograr que el Comité Regional se convierta en una organización sostenible y productiva es el próximo gran desafío.

En base a las reuniones de planificación iniciales, la Comisión Transitoria le dio la bienvenida a la DGT como miembro activo de la comunidad de actores clave. Los miembros de la Comisión esperan que el Comité Regional participe junto con la DGT y la SEGIB en la planificación de la Conferencia Ministerial Regional sobre seguridad vial en el 2008. Los grupos también explorarán otras oportunidades de colaboración en la región.

El año 2008 brinda la oportunidad de apoyar a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) y a la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en dos proyectos separados pero complementarios sobre recolección de datos, un objetivo prioritario del Comité Regional. Este próximo año también puede ser una oportunidad para que el Comité Regional juegue un rol importante en la creación de un grupo de trabajo multisectorial para compilar lineamientos sobre cómo elaborar planes para proyectos de seguridad vial de gran escala en los países de la región.