

## **Taller regional de Seguridad Vial para América Latina**

*"El fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible"*

Buenos Aires, 13-14 de marzo 2017

Durante los días 13 y 14 de marzo 2017, más de 150 participantes provenientes de 17 países de América Latina, incluyendo representantes del Gobierno (nacional y local), el sector privado y la sociedad civil, participaron en el taller regional sobre la seguridad vial, coorganizado por la Oficina del Enviado Especial de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la República Argentina, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y el Banco Interamericano de Desarrollo.

El taller combinó las presentaciones de expositores internacionales y de expertos latinoamericanos con discusiones plenarias y mesas de trabajo constituidas por áreas temáticas dedicadas a vehículos más seguros, vías de tránsito y movilidad más segura y la gobernanza de la seguridad vial. Se llevaron a cabo profundas discusiones y reflexiones de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados como propuestas a ser elevadas a las autoridades nacionales en la elaboración de las políticas públicas de seguridad vial en estos países de la región:

- Se manifestó la gran preocupación relacionada con la lentitud del progreso en la implementación de la Década de Acción en América Latina y se destacó la necesidad de mejorar las políticas públicas de seguridad vial, un desafío particularmente importante en los países federales de la región.
- Se subrayaron las importantes limitaciones de las políticas actuales de seguridad vial, debido a que la mayoría de estas políticas no cuentan con un enfoque integrado y comprensivo que busque reducir la exposición al riesgo. A su vez, muchas de estas políticas no han tomado en consideración las normas y los estándares internacionales (de las Naciones Unidas y estándares regionales) y las buenas prácticas. En la mayoría de los casos, tampoco incorporan mecanismos de monitoreo y evaluación continua, ni indicadores fiables que utilicen datos cuantificables y adecuados.
- Se abordó en detalle el sistema global normativo referente a vehículos más seguros (las Convenciones de la ONU sobre la regulación vehicular de 1985, 1997 y 1998), que permite abordar a escala global los temas de la seguridad activa (evitar el choque) y la seguridad pasiva (durante el choque), en conjunto con una atención integral al medio ambiente, la contaminación y el uso de la energía.
- Se anotó que la adhesión a las Convenciones de la ONU no solo tendría impactos sociales (reducciones de la accidentalidad vial) o medioambientales positivos, pero igualmente podría brindar importantes beneficios económicos, permitiendo a la industria automotriz de América Latina acceder a otros mercados fuera de la región. Exportar los productos locales a nuevos mercados podría resultar en mayor resiliencia para la industria y la economía local, algo que ya ocurrió en Europa en el periodo del crecimiento desacelerado.
- Se concluyó que el proceso de la adhesión a las Convenciones de la ONU ofrece una flexibilidad que la región necesita, permitiendo una adhesión de forma progresiva a las convenciones debido a que implica una importante preparación técnica y sistemática.
- Además de la tarea del desarrollo continuo del marco normativo sobre la regulación vehicular, se hizo hincapié en los temas de coordinación inter-ministerial, la medición y el seguimiento de las normativas, así como el tema de la fiscalización. Se destacó el papel de la sociedad civil en la mejora de los sistemas normativos en referencia a los

automóviles clubs, las organizaciones de consumidores, las ONG, los gobiernos y las aseguradoras. Igualmente, se citaron experiencias exitosas sobre el uso de las redes sociales para la sensibilización y movilización de la ciudadanía a favor de la eliminación de los vehículos inseguros.

- Abordando el tema de los beneficios sociales y económicos de la certificación de los vehículos en el marco de las Convenciones de la ONU sobre regulación vehicular, se concluyó que, si bien estos beneficios son conocidos, el desafío perdura a nivel de su implementación a la vez que la necesidad de contar con un sistema convincente y menos vulnerable, así como eliminar ciertos mitos sobre el proceso de la certificación, como el supuestamente alto costo de su implementación.
- Se señaló que las Convenciones de la ONU sobre la Circulación Vial (1968) y la Señalización Vial (1968) son el mejor referente en la materia y proveen la base para crear regulaciones domésticas de calidad a nivel nacional y regional. Las convenciones suponen el reconocimiento mutuo, así como la mejora de la calidad y el entendimiento de la señalización y la circulación vial, facilitando la movilidad internacional. Sin embargo, estas convenciones todavía cuentan con una adhesión limitada en los países de América Latina y el Caribe.
- En la discusión sobre las Convenciones de la ONU se subrayaron los avances sobre la armonización regional. Al mismo tiempo, se reconoció que esta armonización puede ser mayor para facilitar y favorecer la integración regional. Es en este sentido las normas de la ONU resultan una herramienta útil para la región. Sin embargo, para ello se requiere revisar al interior de cada uno de los países la política institucional (su adherencia y ratificación o en caso de que ésta no exista, la disposición de así hacerlo) y la capacidad de implementación.
- En este contexto, se hizo el llamado a retomar el tema de la armonización de la formación de conductores y permisos de conducir, por lo menos, a nivel regional, proceso sobre el que varios países ya habían comenzado a trabajar, pese a no haber avanzado aún en su implementación.
- A lo largo de todo el taller, se destacó la importancia de avanzar hacia una mejor gobernanza de la seguridad vial que permita resolver las actuales falencias observadas en las políticas públicas en la región. Esta mejor gobernanza no reemplaza la acción pública, sino que refuerza y legitima su actuar. Esta gobernanza es particular al contexto nacional donde se inserta y por lo tanto debe ser flexible para adaptarse a los nuevos requerimientos, actores y desafíos que enfrentan el transporte y la movilidad, promoviendo la participación de todos los actores y el suministro de información para el seguimiento de las acciones.
- Los participantes resaltaron la necesidad de establecer un dialogo regional continuo sobre la gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas regionales y globales y subrayaron la importancia del establecimiento y fortalecimiento de una red regional de expertos en el tema. Se hizo un pedido a las organizaciones del sistema de la ONU y las bancas multilaterales regionales de dar continuación a los temas abordados en el taller y organizar actividades de seguimiento.
- La cantidad de los recursos dedicados al tema de seguridad vial a nivel global continúa desfalleciendo en comparación con las acciones relacionadas con otros temas. El Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial compartió en sus palabras de apertura una propuesta, que está preparando la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa en colaboración con el Enviado Especial y en consultaciones con otras comisiones regionales de la ONU y la Organización Mundial de

Salud, sobre la creación de un Fondo de la ONU para la seguridad vial. Se invita a los participantes a revisar y comentar [la propuesta en curso](#) y mandar sus comentarios a [executive.secretary@unece.org](mailto:executive.secretary@unece.org) con copia a [Eva.Molnar@unece.org](mailto:Eva.Molnar@unece.org) y [Robert.Nowak@unece.org](mailto:Robert.Nowak@unece.org).