



VISIÓN CERO: ESTRATEGIA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL EN LAS CIUDADES

Elaborado por:
Alejandra Leal Vallejo y
Clara Vadillo Quesada

Octubre de 2015



VISIÓN CERO: ESTRATEGIA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL EN LAS CIUDADES

LA PREMISA PRINCIPAL DE VISIÓN CERO ES QUE NINGUNA PÉRDIDA DE VIDA ES ACEPTABLE

Visión Cero busca tomar medidas de prevención a fin de llevar a cero el número de muertes de tránsito con una estrategia basada en un enfoque integral de seguridad ¹. Su origen reside en la política nacional adoptada por el Parlamento de Suecia en 1997 ², y la Visión fue recientemente adoptada por otras ciudades tales como Nueva York ³ y San Francisco ⁵.

LOS “ACCIDENTES” SON HECHOS PREVENIBLES

Debido al enfoque de prevención, se deja de usar la palabra “accidentes”, ya que esto remite a un hecho fortuito, en el que no se puede hacer algo para evitarlo. Ahora, se sugiere hablar de hechos de tránsito, como aquellos que pueden prevenirse.

LAS PERSONAS COMENTEN ERRORES Y NO DEBEN PAGARLO CON LA VIDA

Visión Cero reconoce la inevitabilidad de los errores humanos, por lo que hace énfasis en la responsabilidad de las autoridades de generar sistemas viales seguros y con un alto cumplimiento de la ley, para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas ⁶.

Visión Cero valora la corresponsabilidad entre el gobierno y los ciudadanos, además de priorizar la sensibilización de la sociedad y la participación del sector privado en un esfuerzo común para evitar comportamientos de conducción riesgosos y para contribuir a la mejora de la convivencia en las calles.

VISIÓN CERO ES UNA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL INTEGRAL

Anteriormente en materia de estrategias de seguridad vial se hacía énfasis en las “Tres E’s” – Engineering, Enforcement, Education – para incluir el diseño vial, la aplicación de la ley y la educación. Visión Cero retoma estos elementos y añade un enfoque de sistema, en donde se atienden las interacciones de éstos.

ITDP promueve una estrategia integral de seguridad vial que se apoya en los cuatro siguientes pilares:

DISEÑO VIAL.

Planear e implementar estrategias de diseño y operación vial que brinden espacios seguros mediante mejora de intersecciones, calles completas y pacificación del tránsito.

REGULACIÓN Y SU APLICACIÓN.

Contar con una normatividad que proteja a los usuarios más vulnerables de la vía, así como reforzar la aplicación de la ley y promover la conducción adecuada de vehículos mediante mejores dispositivos y capacidades de las autoridades responsables.

CULTURA DE LA MOVILIDAD

Promover mediante información la intermodalidad y el uso cordial de las calles.

GESTIÓN

Fortalecer a las instituciones responsables y mejorar la recolección de datos para detectar causas de hechos de tránsito y elaborar estrategias de prevención.



GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

1. <http://www.visionzeroinitiative.com/en/Concept/2>. 2. <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/44646> 3. <http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/home/home.shtml> 4. <http://www.animalpolitico.com/blogeros-traseunte/2014/09/19/vision-cero-experiencia-de-nueva-york-para-mejorar-la-seguridad-vial/> 5. <https://www.sfmta.com/projects-planning/projects/vision-zero> 6. http://www.dvr.de/presse/informationen/vision_zero_en_3.htm

LAS MUERTES Y LESIONES POR HECHOS DE TRÁNSITO EN MÉXICO TIENEN GRAVES IMPLICACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS



México ocupa el séptimo lugar entre los países con más muertes por hechos de tránsito. El último reporte de CONAPRA señala que en 2012 fallecieron 17,102 personas y más de 150 mil personas resultaron con lesiones. Es decir, casi 50 personas mueren diariamente en el país por esta causa. Además, la seguridad vial es un tema de las ciudades, ya que 94% de hechos de tránsito y 70% de las muertes ocurren en zonas urbanas ⁷.

En México las lesiones causadas por el tránsito son la primera causa de muerte en niños de 5 a 9 años de edad, y la segunda entre adolescentes y jóvenes de 10 a 29 años, por debajo de los homicidios ⁸.

Asimismo, estimaciones del BID indican que las lesiones viales representan entre el 1.8 y 3.5% del Producto Interno Bruto (PIB) mexicano, es decir entre 21 mil y 41 mil millones de dólares ⁹.

La muerte de un joven puede implicar la pérdida de un ingreso clave para la sostenibilidad de toda una familia. Una lesión seria o discapacidad puede generar grandes costos de atención hospitalaria y de medicación de largo plazo, y así añadir una carga económica a finanzas familiares ya debilitadas. Desafortunadamente, las mismas calles peligrosas e inaccesibles que causan hechos de tránsito acaban siendo las que condenan las personas con discapacidad a la imposibilidad de integrarse de nuevo a la sociedad.

MÉXICO NECESITA UNA VISIÓN CERO

Es urgente un proceso en el cual ciudadanos, sociedad civil, autoridades y sector privado contribuyan a posicionar el tema de la seguridad vial en la agenda pública. Este proceso se verá empoderado mediante información que permita definir causas, establecer estrategias y mecanismos de evaluación y seguimiento.

Es fundamental contar con el compromiso de las autoridades para proteger la vida de las personas. La seguridad vial es un tema que involucra a dependencias como movilidad, tránsito, obras, desarrollo urbano, comunicación y salud. Contar con un plan de seguridad vial acorde con los principios de Visión Cero permite establecer objetivos, metas medibles, responsables y plazos de ejecución de acciones por las distintas autoridades correspondientes.

7. CONAPRA. Tercer Informe Sobre la Situación de Seguridad Vial. México, D.F.: Secretaría de Salud, 2013. http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf

8. CONAPRA. Cuarto Informe Sobre la Situación de Seguridad Vial, p. 12 (México, D.F.: Secretaría de Salud, 2014) http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe_Nacional.pdf 9. Bhalla, K., The Costs of Road Injuries in Latin America, p.8 (Washington, D.C.: IDB, 2013).