

Prólogo

El concepto de un Sistema Seguro, en el contexto de la seguridad vial, se origina en Suecia y los Países Bajos en las décadas de 1980 y 1990. En aquel entonces, científicos y autoridades responsables de la formulación de políticas comenzaron a cuestionar el punto de vista prevaleciente de que la seguridad de los usuarios de la vía pública era, en última instancia, responsabilidad de estos últimos y que la tarea de la política de seguridad vial era entonces fundamentalmente influir en el comportamiento de los usuarios de la vía pública de manera que estos actúen de manera segura en todo momento. A medida que las disminuciones sobre varias décadas en el número de víctimas fatales y heridos graves en accidentes de tránsito se nivelaban, quedó claro que una focalización predominante en la educación, la información, la regulación y la aplicación de la ley ya no estaba produciendo avances. Era necesario un replanteamiento.

Fue entonces cuando los expertos comenzaron a explorar la noción de tránsito como un Sistema Seguro. El enfoque que concibe sistemas complejos de una manera que toma en cuenta la falibilidad humana se aplicaba desde hacía tiempo en otros ámbitos, especialmente en la seguridad ocupacional. Sin embargo, para el transporte vial era novedoso e incluso revolucionario, ya que requiere un cambio fundamental de mentalidad. Adoptar un Sistema Seguro comienza con aceptar la validez de un simple imperativo ético: Ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un accidente de tránsito. Una vez que este imperativo es aceptado, es lógicamente ineludible que un sistema de tránsito debe ser diseñado con ese fin – una noción que ha sido conceptualizada en varios países y ciudades en marcos de políticas audaces bajo lemas tales como “Visión Cero” (*Vision Zero*) o “Objetivo Cero” (*Towards Zero*).

Este es un verdadero cambio de paradigma, porque requiere más que una mera decisión política o administrativa de un simple cambio a un Sistema Seguro. Construir un Sistema Seguro es un ejercicio holístico de largo plazo que lleva a quienes se embarcan en él a un verdadero viaje, como lo demuestra la experiencia de países y ciudades pioneros estudiada en el presente informe. Requiere movilizar un amplio apoyo, debido a que un Sistema Seguro está basado en una responsabilidad compartida del desempeño en seguridad vial. No sólo los usuarios de la vía pública, sino todos los que participan en la planificación, construcción, mantenimiento, gestión o uso del tránsito vial tienen que asumir una responsabilidad por el desempeño de la seguridad vial y actuar en consecuencia.

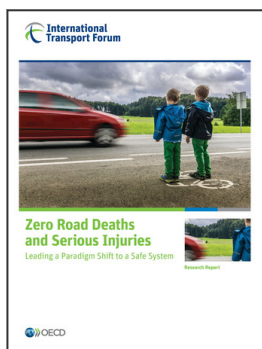
El concepto de un Sistema Seguro emergió en países que lograron reducir los traumatismos causados por el tránsito en las décadas pasadas, pero que ahora enfrentan creciente dificultad para realizar avances en ese sentido. Sin embargo, también es muy pertinente para los países de ingresos bajos y medios y las ciudades en rápida expansión que ven incrementado el número de fallecidos y lesionados en accidentes de tránsito tras una rápida motorización. A diferencia de muchos otros problemas de salud pública, un fuerte crecimiento económico no está correlacionado con *menos* problemas de salud pública sino a menudo con *más*. El pensamiento de un Sistema Seguro ofrece a los países y ciudades que enfrentan una epidemia de muertes y lesiones graves por accidentes viales la oportunidad de dar un decidido paso hacia adelante, hacia un acercamiento al desempeño de los países pioneros.

Estos son los temas que se exploran en profundidad en el presente informe. Está escrito para los líderes políticos, dirigentes de empresas y organismos públicos, autoridades responsables de la formulación de políticas y académicos en situación de influir en el cambio en un entorno social, corporativo o de gobierno local, regional o nacional. Un liderazgo fuerte y sostenido para iniciar y seguir adelante con el cambio a un Sistema Seguro es de vital importancia. Nada cambiará sin ello. El presente informe tiene por objeto entregar a estos líderes un punto de partida para trazar el mapa de sus propios viajes hacia un Sistema Seguro, provistos de los antecedentes teóricos, herramientas prácticas, experiencias y evidencia empírica aquí descritos y permitirles avanzar a partir de las ideas y acciones de algunos países que fueron

pioneros en ellas para superar las dificultades y hacer frente a los obstáculos que se presenten en el camino.

El informe fue elaborado por un Grupo de Trabajo de más de 30 expertos en seguridad vial que representan a 24 países y organizaciones, convocados por el Foro Internacional de Transporte (FIT) entre septiembre de 2014 y agosto de 2016. Tomando como base el influyente informe del FIT 2008 *“Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro” (Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach)*, el Grupo de Trabajo se apoyó en la evidencia publicada que estaba disponible. Si bien existe alguna evidencia de la eficacia de determinadas intervenciones y hay más evidencia que está emergiendo, ésta aun así se limita al nivel macro, y el Grupo de Trabajo ha intentado en particular reunir las experiencias de los países precursores para compartirlas en este informe.

En un Sistema Seguro existen mejores maneras de proteger la vida y prevenir lesiones. El tiempo de actuar con decisión es ahora. Un liderazgo visionario, fuerte y sostenido es de importancia vital.



From:
Zero Road Deaths and Serious Injuries
Leading a Paradigm Shift to a Safe System

Access the complete publication at:
<https://doi.org/10.1787/9789282108055-en>

Please cite this chapter as:

International Transport Forum (2017), "Prólogo", in *Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282108253-1-es>

El presente trabajo se publica bajo la responsabilidad del Secretario General de la OCDE. Las opiniones expresadas y los argumentos utilizados en el mismo no reflejan necesariamente el punto de vista oficial de los países miembros de la OCDE.

This document and any map included herein are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area.

You can copy, download or print OECD content for your own use, and you can include excerpts from OECD publications, databases and multimedia products in your own documents, presentations, blogs, websites and teaching materials, provided that suitable acknowledgment of OECD as source and copyright owner is given. All requests for public or commercial use and translation rights should be submitted to rights@oecd.org. Requests for permission to photocopy portions of this material for public or commercial use shall be addressed directly to the Copyright Clearance Center (CCC) at info@copyright.com or the Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) at contact@cfcopies.com.