

Actores de la **Seguridad Vial**

Ing. Mario Holguín



Actores de la **Seguridad Vial**

Ing. Mario Holguín



Actores de la **Seguridad Vial**

Texto y Edición
Ing. Mario Holguín

Diagramación y Diseño de Portada
YaelBáez

Santo Domingo, D. N.
República Dominicana
2010

Dedicatoria

Dedicado a las Víctimas del 12 de Febrero de 2010
en la Autopista Las Américas:

José Alberto Barrientos Ogando

Julián Alonso Guerrero

Eduardo Peña

Kenia Alcántara Jiménez

Mosa Isaac

Daniel Susi

Juan Berigüete

Manuel de Jesús Caba

Raudin Barias Cordero

Mariel Santana Nival

Yaneri Santana Nival

Addis Milagros Nival González

Alberic de los Santos

Contenido

Dedicatoria.....	3
Contenido.....	5
Preámbulo.....	7
Introducción.....	9
Visión Panorámica.....	11
Organización de las Naciones Unidas.....	19
Organización de los Estados Americanos.....	23
Unión Europea.....	27
Organismos Multilaterales.....	29
La Declaración Universal de los Derechos Humanos.....	31
La Constitución de la República Dominicana.....	35
El Estado.....	39
La Sociedad.....	43
Partidos Políticos.....	49
La Iglesia.....	53

Sociedad Civil.....	61
Gobierno Municipal.....	67
La Comunidad.....	71
El Sector Privado.....	73
Medios de Comunicación.....	77
La Familia.....	79
El Ciudadano.....	81
Conductores, Peatones, Pasajeros.....	83
Todos somos responsables.....	85
Del caos a la Seguridad Vial.....	89
¿Evasión de Responsabilidades o Desconocimiento del Estado?.....	93
Referencias.....	99

Preámbulo

Quiero contar una experiencia de la cual pudiéramos sacar algún provecho colectivo y que fue la razón por la que se escribiera este libro dedicándoselo a las víctimas de aquella noche. El hecho ocurrió recientemente en la Autopista Las Américas, perteneciente a la jurisdicción de Santo Domingo, bordeando el mar Caribe, al este tragarse de un sorbo 25 vidas. Una docena de ellas sin esperanza de despertar.

El conductor sufrió un paro cardíaco y perdió el control. La noche del 12 de febrero de 2010 fue de consternación y sufrimiento para muchos habitantes de la ciudad y del interior.

Pero, cuando recogemos los registros de las autoridades en cuanto al número de víctimas por siniestros vehiculares al completarse un mes después de lo acontecido y lo comparamos con ese mismo periodo del año anterior apreciamos que hubo un crecimiento en fatalidades de un 19%.

Entonces, ¿cuantos dominicanos o extranjeros más deben morir antes de tomar las precauciones que se demandan?

Introducción

A ser víctima o agente activo de la seguridad vial es el dilema. La tendencia en el mundo civilizado parece ser la segunda opción, cuando unísonos los grupos multilaterales y las altas voces de opinión pública global reclaman a los gobiernos las debidas atenciones y aplicar el sentido común para frenar los índices de muerte en las calles, avenidas y carreteras de nuestras naciones, fundamentalmente de las que buscan el desarrollo económico.

Pues, los países denominados en vía de desarrollo desalientan las esperanzas al tener proyecciones crecientes de la tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes, contrario al bloque de naciones desarrolladas.

La Unión Europea califica al carnaval de muertes en sus carreteras como de inaceptable, mientras que las Naciones Unidas de epidemia. Empero, en lo que si se concuerda es que “la seguridad vial no es accidental”, lo cual quiere decir que las fatalidades y traumatismos como consecuencia de los accidentes de tránsito pueden evitarse y para ello propugnan por carreteras seguras y

que las autoridades exijan con mayor rigor se cumplan en los conductores requisitos mínimos para preservar la vida de ellos y de los demás usuarios de las vías.

Crear voluntad política en tal sentido no significa politizar el tema, es elaborar las políticas públicas con la participación de todos los sectores de la vida de una nación, lo cual se ha demostrado es posible, incluyendo a los partidos políticos.

En otro sentido, el objetivo principal del Estado, a mi entender, es propiciar las condiciones para que la brecha entre ricos y pobres sea lo más estrecha posible, y entre los escollos que pudieran encontrarse tenemos la inseguridad vial. No es fácil interpretar y ligar este último concepto con el primero; sin embargo, lo cierto es que, los pobres son los más afectados, y las familias afectadas tienden a empobrecerse aún más. También es cierto, que el Estado se empobrece y hace más pobre a la sociedad porque las comunidades no reciben las atenciones de bienestar que el Estado esta obligado a suministrar, ya que los recursos son tomados para las emergencias suscitadas por los siniestros.

Contar con las experiencias de otros pueblos y evaluarlas es una oportunidad que tenemos para obtener logros tangibles, si los actores de la seguridad vial así lo convienen.

El tiempo corre vertiginosamente y actuar ahora es lo propio según los estudiosos, porque luego será muy tarde; esto último quiere decir, que en lo que se toman las debidas decisiones se pierden vidas. Muchas Vidas.

Vista Panorámica...

...de la Seguridad Vial

I

En un estudio de la Organización Mundial de la Salud publicado en el 2004, se determinó que la principal causa de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años de edad es por accidente de tránsito. Mientras constituye la segunda en niños de 5 a 14 años y la tercera en personas de 30 a 44 años.

Pero en sentido global, este motivo de defunciones ocupó el noveno lugar entre todas las enfermedades que atacan al ser humano.

Sin embargo, la proyección para el 2030 no fueron tan alentadoras, ya que se espera que se transfiera al escalón no. 5, cuando solo la superarían como causantes de muerte en ese orden: las enfermedades cardiacas, cerebro-vasculares, bronconeumonía y las infecciones respiratorias.

Otro dato importante arrojado recientemente por una encuesta normalizada por la misma OMS, abarcando 178 países y dado a conocer mediante El Informe sobre

la Situación Mundial de la Seguridad Vial en Octubre 2009, se confirmó que “los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un problema de salud pública mundial, sobre todo en los países de bajos y medianos ingresos”.

Las naciones de ingreso medio presentan defunciones por siniestralidad vial de 49.6% contra 41.9% en países de bajos ingresos. Los restantes corresponden a aquellos de ingreso alto.

En las distintas partes del mundo los usuarios de las vías más afectados o vulnerables son los motoristas, los ciclistas y peatones, representando casi un 50% de las víctimas fatales en carretera en todo el mundo.

II

A partir del Informe Mundial sobre Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito que hicieramos referencia anteriormente del 2004, se han venido desarrollando innumerables trabajos y convenciones regionales.

Diversos organismos han puesto atención fundamental al grave problema tipificado como pandémico tratando de abordar su solución desde los múltiples factores de riesgo y otras implicaciones de carácter político y financiero.

Entre las agencias de mayor relevancia, se destacan: Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), la Comisión Europea (CE), la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), la Global Road Safety Facility creado por el Banco Mundial; la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, Carreteras Seguras, Organización para la Cooperación y

el Desarrollo Internacional de Transporte; la Fundación Internacional de Automovilismo (FIA), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización Mundial de la Salud, UNICEF, la CEPAL, MERCOSUR, Mesoamérica, La Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud, y otras.

No se alberga ninguna duda del esfuerzo desplegado por importantizar el tema de seguridad vial de parte de las Naciones Unidas, ya que en múltiples Asambleas el asunto ha sido tratado con mucha seriedad.

Todas las reuniones regionales realizadas para discutir el tema coinciden en sus conclusiones, en los siguientes puntos:

- debe ser un compromiso político;
- debe existir un organismo rector único;
- se deben acoger las recomendaciones del Primer Informe Mundial sobre Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito;
- debe instaurarse un Observatorio de Datos Fiables;
- Y, debe aplicarse un Plan de Seguridad Vial.

III

Resulta que Las Naciones Unidas en Asamblea General, declaró que la Seguridad Vial estaba en Crisis. Luego en otra Asamblea plantea la Mejora de la Seguridad Vial. Con la Declaración de los Jóvenes en el 2007 se produce un nuevo repunte en la lucha contra la violencia vial.

La Comisión Transitoria para América Latina y el Caribe que preside el Dr. Oscar Arias genera la Declaración de San José, dejando en un vacío institucional

las pretensiones de España por constituir la Asociación Iberoamericana sobre Seguridad Vial; intermediando entonces la Secretaria General Iberoamericana bajo la dirección del Dr. Enrique V. Iglesias, quien goza de un prestigio y respeto incuestionable en los Estados de este hemisferio, y de quien entendemos podría resultar de su esfuerzo concensuar una solución viable y efectiva en los más altos niveles del poder político de la región.

En otro sentido, los últimos encuentros de los países iberoamericanos, en Madrid y Santiago de Chile, fueron escenarios de debates interesantes; temas neurálgicos referentes a las regulaciones y al sistema de autoridad de nuestros países hicieron presencia, formulándose una serie importante de documentos, que honestamente esperábamos se comentaran, aun fueran tangencialmente, en la Conferencia Ministerial Global recién concluida en Moscú, por lo que implican en el mejoramiento de la seguridad en las calles, avenidas y carreteras.

Costa Rica ha creado un espacio de discusión también interesante, mediante el Foro de Actores de la Seguridad Vial, del que surgió la llamada Comisión Transitoria. Luego de la Declaración de San José, de la que habíamos hecho alusión, nos sorprendimos que a la fecha no se haya producido el reconocimiento de la misma de parte de todos los gobiernos latinoamericanos y Caribeños. Lo que a mi entender ha sido por falta de una inteligente gestión que pudiera soportarse en la influencia del Presidente Oscar Arias Sánchez.

IV

Iberoamérica esta conformada por 22 países. Los índices de siniestralidad vial resultan tenebrosos, con excepción de España y Portugal, los cuales han

experimentado grandes logros en el último cuatrienio.

De hecho, la península ibérica, podría ser modelo en Europa, por el ritmo en sus avances logrados con la implementación de sus planes de reducción de las víctimas en las vías, además de las grandes inversiones en mejora de sus infraestructuras de carretera.

Sin embargo, no podemos decir lo mismo de los demás países. República Dominicana pertenece a una región duramente criticada, de espalda en sentido general a la seguridad vial como tema de Estado.

Pese a los esfuerzos de algunos gobiernos, nos encontramos en la delicada banda crítica de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito que pone en peligro el cumplimiento del Desarrollo de los Objetivos del Milenio y el Protocolo de Kyoto, en lo referente a los daños producidos al medio ambiente por la carencia de políticas públicas viables en cuanto a las regulaciones de los gases emitidos por la circulación vehicular.

Alrededor de 130,000 muertes en siniestros viales al año marcan a Latinoamérica. Suponen para el 2020 una tasa global promedio de 27 fatalidades por cada 100,000 habitantes.

Con una década de antelación, ya nosotros rondamos este índice fatal.

V

Basado en los datos descrito en la primera parte, las naciones se han estado organizando para desarrollar un plan mundial denominado “Decenio por la Seguridad Vial, 2010-2020”, cuyo objetivo es frenar el efecto pandémico de la Siniestralidad Vial.

Mediante la emisión de la Declaración de Moscú del 20 de noviembre pasado, se propuso someter ante las Naciones Unidas la proclamación de la “Década de Acción”, en donde reconociendo los señalamientos de alto riesgos para la seguridad vial del Informe de la Organización Mundial de la Salud y otras instituciones multilaterales y organizaciones sin fines de lucro, se pondrá especial atención a los países de bajos y medianos ingresos, en lo que respecta a las infraestructuras y a la parte normativa, así como la discusión y aplicación de buenas prácticas de políticas públicas y el fortalecimiento de la atención a las víctimas.

Se llevó a cabo la Primera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, con el lema “Tiempo de Actuar”, esto así, respondiendo a la solicitud que el Sultanado a Omán hiciera el 31 de marzo de 2007 en New York a las Naciones Unidas para que fuera posible su sede en la ciudad de la Federación de Rusia.

Mas, a finales del mes de noviembre se produjo en Lisboa, Portugal, la XIX Cumbre Iberoamericana de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno, en donde acogieron los artículos 31 y 32 sobre Seguridad Vial en el Programa de Acción de Lisboa, en el 2009.

Cito:

31. Tomar nota de las conclusiones del VIII Encuentro de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial, realizado en Santiago, Chile, el 14 de junio de 2009, como instrumento para mejorar la seguridad vial en Iberoamérica a través de esfuerzos en la recogida de datos fiables de accidentes de tránsito, el establecimiento de políticas de autoridad y un mayor rigor en la expedición de licencias de conducir.

32. Tomar nota de los resultados del primer Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad

Vial "Protegiendo Vidas", encomendando a la SEGIB que continúe apoyando la implementación de los Principios de Madrid. Destacar, igualmente, la importancia de la creación de la Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial y la iniciativa de promover la creación de una Federación Iberoamericana de Víctimas de los Siniestros de Tránsito y saludar la realización del II Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial, a celebrarse en México en 2011, solicitando a la SEGIB que colabore en su organización".

VI

En la Actualidad, la República Dominicana es comparada con México y Argentina, respectivamente, por su alto nivel de siniestralidad.

Es lamentable que la tasa de mortalidad a que hicimos referencia anteriormente respecto a Iberoamérica, ya nosotros los dominicanos nos aproximamos diez años antes de lo previsto.

En los encuentros iberoamericanos auspiciados por el gobierno español, recomiendan además, la formación de Asociaciones de Víctimas y de Redes que colaboren a concienciar y sensibilizar a la población debido al alto grado de indiferencia que se percibe al ocurrir las tragedias viales de manera tan frecuente.

En República Dominicana hemos entrado ya en este último proceso de formación de grupos sociales, pero incentivados por la sociedad civil y el sector privado. Conscientes de que estas iniciativas no bastan, también se organizan foros y congresos para discutir el tema partiendo de las estadísticas.

En el Día Mundial de las Víctimas del Tránsito, el pasado 15 de Noviembre hubo una caminata denominada

Primera Ruta por la Seguridad Vial auspiciada por la Fundación Red de la Dignidad, en donde también respaldamos la Campaña Mundial Carreteras Seguras. Ese mismo día y a la misma hora, la Autoridad Metropolitana de Transporte celebró una misa y lanzó una nueva publicidad televisiva llamando a la cordura ante el volante.

Se procura relanzar el Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito de la Secretaría de Salud Pública, por lo que deseamos éxitos a sus promotores.

Sin embargo, quizás el acontecimiento de mayor trascendencia pudiera ser la emisión del Primer Manifiesto por la Seguridad Vial, con el cual se está iniciando una campaña de entrega a las más altas instancias del Estado dominicano; por demás, tratando de difundirlo en los diversos escenarios de la vida social para recabar apoyo solidario. Su importancia radica en que existe la posibilidad de promoverlo con la participación de importantes personalidades de la vida pública.

Organización de las Naciones Unidas...

...y la Seguridad Vial

La Organización de las Naciones Unidas constituye la más grande asociación de países del mundo que despliega esfuerzos en temas de interés global, tales como la cooperación internacional, el desarrollo económico y social, los derechos humanos, y otros.

En la última década ha dedicado gran parte de su tiempo al estudio de los accidentes de tránsito, sus causas e impacto en la sociedad. Concluyendo: a) que los traumatismos mortales en accidentes en las vías públicas tiene un efecto pandémico; (b) que es evitable; (c) que la seguridad vial global esta en crisis; (d) que para su mejoría es fundamental admitir que es un tema de Estado; y, (e) que solo es posible avanzar en disminuir las estadísticas de fatalidades con una adecuada gestión interinstitucional sostenida, integral y estratégica.

En consecuencia, el pasado 3 de marzo, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó y proclamó la “Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”, en atención a una petición de la comunidad internacional

al final de la Primera Conferencia Ministerial Mundial celebrada en Moscú en noviembre del 2009 con el auspicio de la Federación de Rusia bajo el lema “*Es Tiempo de Actuar*”.

En la actualidad una comisión de trabajo ampliada ha sido designada para la elaboración y presentación de un Plan de Acción del Decenio, cuyo objetivo fundamental es de estabilizar y después reducir las estadísticas fatales y de traumatismos ocasionados por siniestros de tránsito.

Los análisis realizados por los organismos de las Naciones Unidas para el 2020 son concluyentes y determinantes, en el sentido de que si no se obedece a un plan de contingencia, de lucha contra el flagelo de la siniestralidad viaria global, se reportarán 5 millones de vidas perdidas y 50 millones de lesionados por encima de lo que se estima actualmente cada año.

De hecho, las economías nacionales son afectadas considerablemente, pero además, los efectos negativos al medio ambiente y la salud de los ciudadanos involucrados de forma directa e indirecta son objetos de atención especial.

En las Naciones Unidas están concientes de la situación, por eso emprenden iniciativas para interesar a los Estados miembros de ese conglomerado y producto de sus Asambleas Generales emiten importantes resoluciones de seguridad vial y el financiamiento de famosos estudios e informes con la participación de otros organismos internacionales y multilaterales.

A través de sus órganos regionales se han desarrollado importantes iniciativas en materia de seguridad en la circulación, en especial en Asia, África y América Latina.

Por otro lado, se gestiona desde las Naciones Unidas el involucramiento efectivo de los Bancos Multilaterales

y de organizaciones no lucrativas de carácter mundial para el financiamiento y promoción de la seguridad vial nacional, regional y global.

Resulta interesante mencionar el esfuerzo que también realiza esta organización internacional fundada hace 55 años, en lo que se refiere a la juventud al emitir la Declaración de Jóvenes en Ginebra sobre Seguridad Vial en abril de 2007 durante la celebración de la Primera Semana Mundial sobre la Seguridad Vial en Asamblea de la Juventud.

Organización de los Estados Americanos...

...y la Seguridad Vial

La Organización de los Estados Americanos –OEA– es una entidad internacional que entre otras cosas, promueve los derechos humanos, el desarrollo social y económico de los países panamericanos, fundamentada en los principios de la democracia representativa y la defensa de los derechos humanos, razón esta última por la cual traemos a colación vinculándola con la seguridad vial.

En la realidad la OEA ha establecido una instancia a fin de que se puedan ejecutar trabajos en materia de seguridad viaria, brindando diferentes modalidades y facilidades para que instituciones cívicas y públicas de los Estados miembros se le acerquen.

Un ejemplo reciente es La Comisión Transitoria de Seguridad Vial que preside el Premio Nóbel costarricense, Dr. Oscar Arias Sánchez. Se está estudiando la forma más viable de incorporar a los países latinoamericanos y del Caribe a la OEA para elaborar un plan regional que revierta los altos índices de siniestralidad que se vienen reportando en carreteras.

El 11 de septiembre de 2001 en la ciudad de Lima, Perú, se aprobó la CARTA DEMOCRÁTICA INTERAMERICANA. En la que se reafirma: “que la lucha contra la pobreza, especialmente la eliminación de la pobreza crítica, es esencial para la promoción y consolidación de la democracia y constituye una responsabilidad común y compartida de los Estados americanos”. Además, de promover y proteger los derechos humanos, las libertades fundamentales, la educación, el medio ambiente sano, “la transparencia de las actividades gubernamentales, la probidad, la responsabilidad de los gobiernos en la gestión pública, el respeto por los derechos sociales y la libertad de expresión y de prensa”.

La Carta Democrática Interamericana consagra que: “La participación de la ciudadanía en las decisiones relativas a su propio desarrollo es un derecho y una responsabilidad...”. Así como: “La pobreza, el analfabetismo y los bajos niveles de desarrollo humano son factores que inciden negativamente en la consolidación de la democracia”.

El Arzobispo Emérito de la Ciudad del Cabo y Premio Nóbel de la Paz, Desmond Tutu, afirmó ante la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, durante el lanzamiento de la campaña Carreteras Seguras en África, “que los accidentes de tránsito constituyen una epidemia silenciosa, que se traduce en un asesinato de pobres. Las comunidades más pobres son las que viven al borde de las carreteras más rápidas. Los niños más pobres son los que tienen que lidiar con las rutas más peligrosas para llegar a la escuela. Los usuarios de carretera más vulnerables, peatones –y motoristas en el caso de República Dominicana, agregó-, son los que corren el mayor riesgo...”

Otro artículo que se establece en la Carta Democrática, es: “La promoción y observancia de

los derechos económicos, sociales y culturales son consustanciales al desarrollo integral, al crecimiento económico con equidad...”

En otra oportunidad el Arzobispo Tutu, se refirió: “Las muertes en las carreteras representan una enorme carga para nuestros sistemas de salud y son un obstáculo a los esfuerzos para derrotar a la pobreza.”

En definitiva, la seguridad vial debe ser un elemento a tomarse en cuenta en los planes de desarrollo de nuestras naciones.

Unión Europea...

...y la Seguridad Vial

La Unión Europea viene siendo como una federación de Estados Europeos, en donde cada nación que la conforma mantiene su soberanía e independencia, pero que han convenido crear instituciones comunes y compartir poderes decisorios para tener mayor influencia mundial.

27 países construyen este bloque europeo que en cierto modo comparten sus soberanías en común acuerdo, democráticamente: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, España, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Republica Checa, Rumania y Suecia...

Las instancias institucionales de toma de decisiones y cuyos objetivos son elaborar las políticas y leyes que se aplican, son: el Parlamento Europeo -PE-, que representa a los ciudadanos de la UE y es elegido directamente por ellos; el Consejo de la Unión Europea, que representa a los

Estados miembros y la Comisión Europea, que defiende los intereses de la Unión en su conjunto. La de mayor compromiso y que goza de independencia respecto a los gobiernos nacionales es la Comisión, cuyos miembros llamados comisarios, son un total también de 27, uno por cada país, con sede principal en Bruselas, Bélgica.

Decíamos que la Comisión es la que tiene mayor peso ejecutorio porque tiene la responsabilidad de diseñar las políticas, las normas, velar por su cumplimiento, “aplicar los programas y utilizar sus fondos”; representar a la UE en los foros internacionales con autoridad de firmar acuerdos y convenios.

Una de las últimas iniciativas de la Comisión ha sido la Aplicación de la Carta Europea para la Seguridad Vial a partir del 29 de enero de 2004. En el marco de cinco años se propusieron reducir las muertes por accidentes de tránsito en 25,000, traducidas en 25,000 vidas salvadas en los países de la Unión.

“La Carta Europea de la Seguridad Vial es una plataforma participativa europea integrada por empresas, tales como fabricantes de autos y de neumáticos, empresas de transporte y afines, asociaciones, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, escuelas, municipalidades, discotecas, compañías de seguros o prestatarios de servicios en general, la sociedad civil, centros de investigación y autoridades públicas que se han comprometido a llevar a cabo acciones concretas y a compartir sus buenas prácticas para resolver los problemas de seguridad vial de sus entornos cotidianos”.

Organismos Multilaterales...

...y la Seguridad Vial

Los organismos crediticios que juegan un papel trascendente en la mejora de la seguridad vial en los países de bajos y medianos ingresos desde inicio de la identificación de la crisis viaria por las Naciones Unidas en Asamblea General son el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo. Ellos, conjuntamente con otras organizaciones no estatales, tales como la Fundación Internacional de Automovilismo, Automóvil Club, Foro Global de Seguridad Vial, MAPFRE y otros tantos, promueven y fomentan el desarrollo de la capacitación, la formación, la celebración de congresos y exposiciones; propician la investigación, estudios y evaluación de la situación de nuestras naciones en materia de seguridad viaria; además, del apoyo técnico y de asesoría que brindan en la materia.

De hecho, existen compromisos suscritos muy conocidos con Las Naciones Unidas y la Secretaría General Iberoamericana en ese sentido, que han arrojado resultados formidables con mira a implementar planes nacionales, regionales y globales a fin de reducir los índices

de siniestralidad en carretera mediante la motivación a líderes políticos, religiosos y de otros sectores para que el tema sea llevado a las Cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno.

El Informe Mundial sobre Traumatismos a Causa de los Accidentes de Tránsito es un fiel ejemplo de compromiso compartido del Banco Mundial con la Organización Mundial de la Salud, La Organización Panamericana de la Salud y la FIA. Asimismo, hay una infinidad de iniciativas que benefician los gobiernos de países en desarrollo para combatir la epidemia del tránsito terrestre; unas de las cuales se trata de las auditorias de carreteras, del impacto de la emisión de gases de invernadero de los vehículos al medio ambiente, la eliminación de los puntos críticos y de los tramos de concentración de accidentes.

Recientemente, un grupo de connotadas personalidades de orden mundial ha pedido a través del sistema de las Naciones Unidas que el Banco Mundial y el BID exijan a los países afiliados que inviertan un porcentaje razonable en seguridad vial cuando ejecuten obras de infraestructura viaria procedente de sus fondos.

La República Dominicana aún no emplea las facilidades que brindan los organismos multilaterales y bilaterales para elaborar y desarrollar políticas públicas que den al traste con las fatalidades recurrentes durante la movilidad, creando la plataforma pertinente y necesaria que permita la implantación de un nuevo modelo de seguridad y el fortalecimiento, la sustitución o renovación del sistema actual de autoridad, caracterizado por debilidades y perturbaciones propios de nuestra región.

Quizás la falta de información, de interés o de voluntad política, este propiciando un clima de alejamiento del tema.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos...

...y la Seguridad Vial

Quiero referirme en esta oportunidad a la Declaración Universal de los Derechos Humanos por cuanto ella significa como instrumento de alto valor para el libre tránsito de los ciudadanos que viven en un territorio. Y, que a través del mismo se promueva las libertades y los derechos propios del ser humano.

Entre sus artículos ideales se consideran algunos que tocan sensiblemente lo que modernamente se le denomina seguridad vial, los cuales veremos más adelante.

El 10 de diciembre de 1948 en la capital francesa, Las Naciones Unidas en Asamblea General aprobó y proclamó dicho documento que ha sido la base para la convivencia pacífica de muchos pueblos y el reconocimiento de la dignidad humana.

Se considera un derecho fundamental del ser humano la libre circulación, contemplándolo en su artículo no. 13, cuando dice textualmente: “Toda persona tiene derecho a circular libremente...”

El texto de la Declaración Universal de los Derechos Humanos contiene 30 artículos. Del primero, podemos decir de su vínculo con el tema de Seguridad Vial en cuanto al comportamiento que exhiben los conductores, que con el guía en las manos se creen superiores ocasionando conflictos entre los otros usuarios de las vías públicas: “Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros”. Esta razón es aplicable a los hombres y mujeres sin distinción de raza, credo, ideología, bandería política, origen o nivel económico, que su desconocimiento genera un gran porcentaje en las funestas estadísticas de siniestralidades.

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”, debido a que en especial los usuarios vulnerables de nuestro país dejan su último aliento en el asfalto con una frecuencia de 5 a 6 vidas diariamente por el irrespeto a las normas y leyes establecidas.

En la República Dominicana se observa constantemente el abuso de nuestras autoridades fiscalizadoras del tránsito. Agentes del tráfico que agreden o reducen a la mínima condición a un conductor tomando a veces la justicia en sus manos, o abusando de su autoridad al ignorar que, cito: “Nadie será sometido a torturas ni a penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes”.

“Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley...”, este es un tema de discusión en los actuales momentos debido a la crisis vislumbrada en el sistema de autoridad vigente en nuestras naciones. Puesto que de igual manera, sin rayar en lo injusto, las infracciones deben aplicarse a todos sin el tráfico de influencia y sin impunidad en que se pueda

garantizar “el derecho a un recurso efectivo ante los tribunales”, en caso de requerirse.

“Nadie podrá ser arbitrariamente detenido, preso...”, por tiempo esta práctica odiosa es usada con el pretexto de hacer respetar las autoridades, violentando otro artículo de la declaración que reza que “nadie será privado arbitrariamente de su propiedad”, ya que con frecuencia se presentan situaciones en donde se le priva de sus vehículos a conductores apareciendo en el mayor de los casos en manos de autoridades.

“Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social...” Este es un reclamo que por décadas han venido accionando las organizaciones de conductores del transporte público.

“Toda persona tiene derecho a la libertad de reunión y de asociación pacíficas”. Tanto los organismos multilaterales como los interinstitucionales y la misma Organización de las Naciones Unidas están promoviendo la formación de asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito para constituir finalmente una Federación Global que estimule y fomente la instalación de oficinas de asistencia psicológica a los familiares de las víctimas en los países de más alta tasa de mortalidad por traumatismo en las vías.

El derecho a la educación es una de las prerrogativas básicas, que por demás debe ser gratuita, según la Declaración de los Derechos Humanos. La falta de políticas públicas que por legislación no obliga al sistema educativo nacional incluir la educación vial ha traído como consecuencia la carencia de valores en los usuarios de las vías, como son el respeto a la vida y a la justicia. A su vez la falta de educación vial resulta una de las principales causas de los accidentes de tránsito.

Finalmente, “toda persona tiene deberes respecto a la comunidad...”. Constituye parte del artículo 29 de los 30 que contempla el texto como expresamos al principio. Las asociaciones de transportistas fundamentalmente, deben definir claramente este último aspecto.

La Constitución de la República Dominicana...

...y la Seguridad Vial

La Constitución de la República Dominicana luego de un período de discusión con los diversos sectores de la vida nacional, fue aprobada por la Asamblea Nacional Legislativa, promulgada por el Poder Ejecutivo y proclamada el 26 de enero de 2010.

Existen innumerables artículos que de alguna manera tienen un vínculo con la Seguridad Vial en nuestro país, para que la misma pueda ser viable y considerada en el Plan Estratégico de Desarrollo que se propone implementar este año.

La Seguridad Vial mundial fue declarada en crisis por Las Naciones Unidas y se encaminan los aprestos para su mejoría mediante la Declaración de la Década de Acción (2011-2020), sin perder de vista que es la segunda causa de muerte en personas de 5 a 29 años de edad y la tercera entre 30 y 44 años, rango de edades afectadas en mayor proporción también en nuestra población, según las estadísticas nacionales.

De modo que, la República Dominicana no escapa del listado de mayor tasa de mortalidad por siniestros viales por cada 100,000 habitantes en Iberoamérica.

La Seguridad Vial es consustancial al tránsito y el transporte terrestre, esto es, en lo concerniente a la preservación de la vida, la salud y los bienes de los usuarios de la red viaria. Cuyos actores de riesgos multicausales y soluciones multisectoriales están bien identificados, que obligan la participación de los diversos organismos del Estado incluyendo a los Legisladores y el Poder Judicial; los partidos políticos, la sociedad civil, el sector privado, las Organizaciones No Gubernamentales; las Iglesias, los Gobiernos Municipales, las comunidades, Organismos Multilaterales, los Medios de Comunicación de Masas, etc.

Por otro lado, consideramos que los altos índices de siniestralidad que experimenta la Nación Dominicana, solo es posible combatirlos si existe voluntad política para diseñar políticas públicas que permitan ejecutar un plan estratégico nacional e integral eficiente y eficaz vinculado a la agenda de desarrollo como proyecto de nación.

Los ejemplos de buenas prácticas de políticas implementadas en los países en donde la Seguridad Vial ha arrojado éxitos despliegan esfuerzos por establecer un buen sistema de gestión interinstitucional mediante un órgano rector único, con autoridad y financiamiento. Esquema que se propone en nuestro país que garantice la elaboración de buenas medidas y programas bajo una estructura de seguimiento.

Por demás, comprendemos que con este tema debe propiciarse un vínculo con la agenda económica del país por los altos costos que se generan en perjuicio de la población y el desarrollo de las comunidades

produciendo de por sí mayor pobreza en los dominicanos al afectar los diferentes ejes críticos, tales como salud, educación, medio ambiente, energía, infraestructura vial, sistema de autoridad; garantías y aplicación de las leyes, garantías de los servicios públicos, seguridad ciudadana, protección a los usuarios vulnerables de las vías; ordenamiento territorial, presupuesto nacional de la nación, transparencia; todos estos tópicos tratados y contemplados en nuestra Carta Magna. Otros aspectos vinculantes a la Seguridad Vial, son: los canales de comercialización internos, Tecnología de la Información, I+D+i, etc. que definen por hoy un Estado moderno.

El Estado...

...y la Seguridad Vial

El Estado, pudiéramos decir, que es la instancia del sistema político en una sociedad organizada responsable de satisfacer las demandas de la población. También regula y fiscaliza las normas, además de promover los valores de los ciudadanos. Protege las instituciones y las actualiza. Pero, también protege y es responsable de brindar bienestar a la ciudadanía procurando mejorar su calidad de vida.

Los poderes del Estado en la República Dominicana son básicamente tres: Poder Legislativo, el Ejecutivo y el Judicial, que manejan aspectos fundamentales de la Seguridad en las vías.

Los tres en esencia tienen que ver con el desarrollo de políticas públicas viables, sostenibles y asequibles sobre Seguridad Vial, logrado mediante un esfuerzo combinado y coordinado cimentado en un buen y eficaz sistema de gestión.

Otros sectores considerados de poder en el Estado hoy día, son: La Junta Central Electoral, la Cámara

de Cuentas y los Medios de Comunicación. Y ellos de alguna forma tienen correlación con la mejora de la Seguridad Vial. Por ejemplo, La Cámara de Cuentas, en la fiscalización en algunos puntos del sistema de autoridad, en el entendido que prevalecen debilidades éticas y falta de transparencia.

A partir de la movilidad con vehículos motorizados surgen los accidentes de tránsito y los traumatismos causados por estos. De ahí que en la fabricación de los vehículos debe contemplarse elementos de seguridad cada vez más eficientes y rigurosos.

En el entendido de que en la República Dominicana los vehículos son importados, los organismos que tienen que ver con este aspecto deben adoptar las medidas y aplicar las regulaciones convenientes para permitir la entrada de vehículos seguros garantizando un campo motorizado adecuado.

En el territorio nacional existe una red viaria por donde circulan, no solo los vehículos sino también los peatones. De manera que tenemos a los conductores, los pasajeros y los peatones como usuarios de las vías públicas, y de las vías privadas de uso público, cuya regulación es responsabilidad de innumerables agencias del Estado.

En lo referente a las infraestructuras viales, las que deben contemplar, en especial en las zonas urbanas, elementos de señalización y de dispositivos que dependen de la energía eléctrica. Organismos y ministerios específicos se encargan de sus diseños, construcción y mantenimiento y del suministro de energía. Las Infraestructuras Seguras es un nuevo concepto que surge por el alto índice de riesgo que significan las vías construidas que han de corregirse posteriormente de su puesta en marcha, los tramos de concentración de siniestros y de los puntos críticos.

Los vehículos se mueven obviamente por combustible, sin lo cual se produciría la circulación vehicular.

La complejidad en el manejo y control de los combustibles recae en otro órgano rector del Estado y de todo un sistema de comercialización asimismo complicado.

Los vehículos por otro lado, para tener derecho a la circulación debieran cumplir requerimientos técnicos mínimos; entre los que se destacan, la contaminación del ambiente por ruido y de emisión de gases, factores regulados por instituciones diferentes.

Los conductores para estar aptos como tal deben pasar por un proceso que se inicia con portar una cédula de identidad legítimamente confiable, para lo que existe otro organismo. Así como lo hay para la emisión de la licencia o permiso de conducir vehículos de motor.

Agentes fiscalizadores se encargan de vigilar que se cumplan las leyes y reglamentos de tránsito, para que en caso de ser violados o cometer infracciones someter a los conductores a la justicia.

Es tan grande el número de víctimas producidas en las calles, avenidas y carreteras que la Organización Mundial de la Salud ha tipificado el problema como epidémico, ya que una tasa de mortalidad por cada 100,000 habitantes por encima de 8 así lo especifica. Nosotros teniendo una tasa que ronda 25, es para que el órgano rector de la salud se preocupe, porque el número de lesionados deberá ser muy superior.

De ser como lo afirmamos, el presupuesto de esta cartera deberá ser revisado y replanteado. Ahora bien, según los estudiosos basados en la experiencia de los países avanzados en seguridad vial, con la mejora de esta se sugiere también la aplicación de un mejor programa

de inversión en el país en beneficio del desarrollo de las comunidades.

En todo el mundo, incluyendo a la República Dominicana, el sector poblacional más afectado es el de los jóvenes y los de mediana edad (15-45); una gran cantidad de mujeres dejan su último aliento en el pavimento mensualmente; exorbitante el número de motoristas muertos y el de peatones. Entonces se debe a partir de estadísticas fiables realizar campañas publicitarias a concienciar sectores definidos.

Asimismo, promover un cambio de cultura ciudadana, de respeto a la vida y las normas, de valoración de los demás usuarios de las vías. Por el rescate de valores humanos y de temor a la justicia. Todo esto último se consigue desde el hogar y desde las escuelas a través de un largo proceso, que ya es tiempo de comenzar a través de materias de Educación Vial y Formación Vial.

La Sociedad Civil debiera asumir el compromiso de demandarle, tanto al Estado, el diseño de políticas adecuadas, como a los Partidos Políticos discutir el tema de Seguridad Vial en el seno de sus estructuras y consensuarlo desde el Poder Legislativo, para que como proyecto de nación se considere en ejercicio de la verdadera democracia participativa.

En fin, consecuentemente, el Estado debiera tener pendiente los siguientes asuntos:

- que la Seguridad Vial debe institucionalizarse con voluntad política, ya que la calidad de vida de la población está en juego;
- que se requiere de una modificación del modelo cultural actual del ciudadano;
- y, que la Seguridad Vial, es materia de objeto para la planificación de buenas prácticas de políticas públicas.

Sociedad...

...y la Seguridad Vial

I

Existe una organización mundial con un respeto y un prestigio incuestionable, se denomina Movimiento Internacional de la Cruz Roja y la Media Luna Roja. Este movimiento, que se originó en el 1863, representa en la actualidad la red humanitaria más grande del mundo, con casi 100 millones de voluntarios en alrededor de 200 países.

El Movimiento Internacional lo conforman a su vez, tres organizaciones independientes y bien definidas, a saber: el Comité Internacional de la Cruz Roja, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

De manera que se asocian para desarrollar planes estratégicos sustentados en proyectos y actividades humanitarias. Ese es el punto común.

En su estructura organizativa tiene La Conferencia Internacional de la Cruz Roja y la Media Luna Roja que

se reúne cada cuatro años, siendo la más alta instancia deliberante del Movimiento Internacional.

Ahora bien, una Comisión Permanente, como órgano ejecutivo, se encarga de que las resoluciones de la Conferencia se lleven a cabo coordinando las acciones entre los componentes del Movimiento, que a su vez se reúnen en Asambleas Generales periódicamente para definir políticas. Sus símbolos son muy conocidos en todas partes. República Dominicana obviamente es signataria al Movimiento Internacional a través de la Asociación Nacional de la Cruz Roja Dominicana.

La asistencia a las víctimas humanas es la clave y razón de vida de esta organización.

En los últimos tiempos, el Movimiento ha venido expresando su solidaridad a las víctimas de accidentes de tránsito. De hecho siempre han brindado su colaboración en las tragedias de este tipo. Pero es ahora cuando hacen comparaciones con los importantes gastos mundiales en enfermedades pandémicas por recuperar la salud, con el gran descuido en la seguridad vial.

Los siete principios fundamentales del Movimiento Internacional, son:

H U M A N I D A D - I M P A R C I A L I D A D -
NEUTRALIDAD-INDEPENDENCIA-VOLUNTARIADO-
UNIDAD-UNIVERSALIDAD.

II

En el artículo anterior titulado: “*Movimiento Internacional y la Seguridad Vial. Serie 1*”, nos referíamos a las organizaciones que componen a esta inmensa red humanitaria.

Estas, vinculadas íntimamente, son: la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, el Comité Internacional de la Cruz Roja, y las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

La primera, que es la Federación Internacional se constituyó en el 1919, a raíz de las necesidades humanitarias que se originaron después de la Primera Guerra Mundial.

Desde finales de la última década del siglo pasado, esta organización ha venido adecuando sus programas a los nuevos tiempos, ya que entiende que se debe desarrollar un trabajo de mitigación de los riesgos que causan los siniestros viales y establecen un compromiso para colaborar en la modificación de la cultura y el comportamiento de los usuarios de las vías, en especial, los jóvenes.

En ese sentido, la Federación formó una alianza estratégica con el Banco Mundial y el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido denominada Alianza Mundial para la Seguridad Vial, a la cual no pertenece la República Dominicana, aunque si es supuestamente signataria de la Federación Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, pese a que no se le conoce ninguna actividad en el país.

En junio del 2009, se celebró la Reunión Mundial de la Juventud de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, en donde se definió la seguridad vial como uno de los principales retos de la humanidad.

La Declaración de Solferino, como se le llama, señala serios compromisos con el tema, en cuanto a la formulación y aplicación de políticas públicas; asignación de recursos y financiamiento; atención a los usuarios vulnerables; promoción de la sensibilización de la conciencia social; promoción de la educación vial;

mejoría de las atenciones a las víctimas e integración a los planes de seguridad vial a los diferentes grupos sociales y gubernamentales.

III

En todas las declaraciones de principio emitidas en los congresos de seguridad vial, demandan de la integración de la sociedad en general en los trabajos por reducir los siniestros en las carreteras y calles.

Cuando se habla de la sociedad se refiere a los sectores sociales organizados para prevenir tanto los accidentes como las muertes y traumatismos causados por estos.

La iglesia católica manifiesta su compromiso con el tema desde la Santa Sede a través de las Orientaciones para las Pastorales de la Carretera/Calle. Desde ahí, instruye a sus dependencias a promover la seguridad vial nacional, regional y mundial. Sin embargo, no se visualiza ninguna preocupación a nivel de la República Dominicana.

Esto es así, porque consideramos un grave problema para las familias dominicanas y para la economía nacional, la gran cantidad de víctimas fatales producto del tráfico terrestre.

También consideramos que las pastorales católicas en nuestro país, constituyen un escenario propicio para debatir el la seguridad vial acogiendo la sentida reflexión del Vaticano.

Los Clubes Deportivos, las Juntas de Vecinos, los sindicatos del transporte, los gremios profesionales de la ingeniería, el derecho; de los médicos en sus diferentes especialidades, en especial traumatología, psicología,

psiquiatría, cardiología, ortopedas y otras; de los miembros de la prensa; de los medios de comunicación, asociaciones sin fines de lucro y de empresas privadas. Todos son partes importantes que deben involucrarse en la problemática motivados mediante iniciativas del Estado y sus diversas instancias.

Los partidos políticos son también importantes, no solo porque fortalecen el carácter democrático y participativo de la sociedad en su conjunto, sino porque promueven debates e iniciativas a otros niveles del Estado, como lo es el Poder Legislativo.

Las buenas prácticas de políticas públicas evidenciadas en los países exitosos en ese sentido, confirman el involucramiento de todos estos actores.

Pero, ello obedece a un Plan trazado, estratégicamente orquestado, sostenible en el tiempo, asequible y económicamente sustentable.

Partidos Políticos...

...y la Seguridad Vial

I

En la sociedad surgen múltiples y continuas demandas que tradicionalmente son recogidas por los Partidos Políticos, actuando estos como actores del sistema, cuya función es la de ser mediador con el Estado. O en su defecto, interpretarlas para prometer sus soluciones una vez se llegue al poder.

Mediante la articulación de las demandas sociales, los partidos las canalizan previa organización y priorización para finalmente generar programas y políticas públicas en beneficio de la mayoría de los ciudadanos.

Se consideran los Partidos Políticos un fenómeno dinámico, por tal motivo deben ir ajustándose a los tiempos. Este último concepto debe mantenerse como de alta prioridad “con el oído en el corazón del pueblo”.

El Dr. Leonel Fernández, en su artículo “Desafío de los Partidos Políticos en el Siglo XXI”, expresa claramente que los partidos actuales en la República Dominicana, y en su generalidad en América Latina, han ido perdiendo

perspectiva por el descrédito alcanzado con un pobre desempeño en el ejercicio del poder.

Sin lugar a dudas, este elemento ha brindado espacio al fortalecimiento de otros actores sociales, como lo es la Sociedad Civil, tal como lo expresáramos en la serie de artículos “Sociedad Civil y Seguridad Vial”. Incluso se da el caso que Partidos Políticos pidan a la Sociedad Civil reclamen ciertas demandas, tal como sucede hoy día con el tema de la Ley de Partidos en la República Dominicana.

La carencia de un proyecto de nación sería la característica común de la mayoría de los Partidos Políticos, teoría que sostiene el Dr. Fernández, con la que afirma, que ellos solo se centran en la lucha por alcanzar el poder.

Más de treinta partidos constituyen el sistema político dominicano que son regulados por la Junta Central Electoral, los cuales se han circunscrito en ser exclusivamente una “maquinaria electoral” olvidándose de promover una ideología.

Muy pocos son los que producen un programa de gobierno durante el periodo proselitista, para ser presentado a la opinión pública a sus consideraciones.

La idea nuestra es que al crearse conciencia en los más altos niveles de las estructuras de los partidos, se conciba el tema de Seguridad Vial dentro de sus programas.

II

¿Serán nuestros partidos políticos capaces de asumir la Seguridad Vial como un proyecto de nación en los actuales momentos?

A mi entender sectores sociales de la República Dominicana proponen a los partidos entrar a un proceso de

renovación para recuperar la credibilidad fundamentada en la práctica ideológica sumida a la sazón en una crisis según ciertos tratadistas políticos.

Pero esa ideología en particular debe promover una voluntad de servicio de bien común, esto es, que recoja las legítimas aspiraciones y esperanza de la gran mayoría proponiéndose lograrlas como objetivo central mediante una base programática, sin que se distorsione una vez lleguen a ejercer el poder del Estado.

Hoy día los partidos políticos de nuestro sistema democrático tienden a participar en los debates que inciden en la vida de la nación para consensuar ideas; prueba tangible es la reforma a la Constitución de la República que entró en vigencia con éxito recientemente por la aptitud participativa de ellos.

Pues, partiendo de que la Seguridad Vial trasciende diversas áreas del desenvolvimiento humano, tales como el desarrollo social, la salud, la tecnología del conocimiento, la infraestructura, la seguridad ciudadana, la justicia, el desarrollo de la juventud y el de la mujer; la economía, desarrollo de los recursos tecnológicos y de ingeniería vial; las fuentes energéticas, el medio ambiente, el intercambio de conocimientos, la aplicación de un nuevo modelo en el sistema de gestión pública y privada, entre otras; sería interesante también, consensuar en este tema tal como lo vienen haciendo en muchos países actualmente, presentando planes estratégicos e integrales para aminorar los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

Significa esto, que los partidos, interpretando una realidad social como lo es la Seguridad Vial, de repercusión económica y cultural, participarían en la implementación de políticas públicas y/o en demandar diseños de políticas públicas que arrojen saldos positivos para la sociedad.

Es preciso que en la República Dominicana los partidos políticos incluyan en sus programas de gobierno la Seguridad Vial. Que también existan Secretarías como organismos de trabajo dentro de sus estructuras al igual que el poder legislativo introdujera comisiones bilaterales.

Emprender un conjunto de acciones desde el Estado y los demás actores pudiera dar señales visibles de que se pondría en marcha una verdadera intención de aplicar políticas públicas con visión de futuro respecto a un tema tan crucial que afecta a todos los dominicanos, sin excepción, y que por tanto, es responsabilidad de todos, eso sería voluntad política.

Por otro lado, crearíamos los dominicanos, las condiciones para ser parte del modelo que se pretende implementar desde los organismos internacionales y los gobiernos de países desarrollados para los de bajos y medianos ingresos referente a un plan regional y un plan mundial de mejora de la Seguridad Vial.

La Iglesia...

...y la Seguridad Vial

I

Durante mi reciente estadía en Moscú, a raíz de la celebración de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, compartí con un representante de la iglesia católica muy interesante.

Se trata del también Subsecretario de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, el padre Raúl Erazo Torricelli.

Desde entonces ha pasado muchas veces por mi mente escribir acerca de la incidencia de la Iglesia Católica en la Seguridad Vial, puesto que para nadie es un secreto, que la misma ha ejercido por siglos una influencia impresionante en el desarrollo de la sociedad.

Resulta que existe una instancia importante bajo los rigores del Vaticano denominada Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, cuya máxima representación es el Arz. Agustino Marchetto, quien afirmó en su intervención en Moscú, que la Iglesia

Católica considera la movilidad un adelanto positivo para la humanidad por cuanto representa para el ser humano en la vida laboral, social, cultural, en la salud y en el aspecto comercial y económico.

Dicho Pontificio Consejo para la Pastoral está desarrollando un trabajo de reflexión sobre seguridad vial que comentaremos más adelante, que sin lugar a dudas ayudará a fomentar la educación adecuada en los usuarios de las vías públicas.

Numerosos encuentros se están propiciando en el hemisferio americano dedicados a la seguridad vial y a la pastoral de los conductores en los últimos tiempos, con el firme propósito de ser la Iglesia co-responsable conjuntamente con el Estado, en la modificación del comportamiento de los usuarios conductores, peatones y pasajeros, e influir en los niños y jóvenes especialmente en cuanto a la prudencia, la responsabilidad y el respeto.

Algo que debemos resaltar en esta ocasión, es la firmaza en la convicción de la Iglesia Católica, en tener las posibilidades de colaborar en la seguridad vial desde el mismo seno de las familias. Esta intención representa un paso significativo en la meta que cualquier país se proponga para disminuir los siniestros de tránsito.

II

Por más de cincuenta años la Iglesia Católica viene manifestando preocupación por las víctimas ocasionadas en las vías públicas. Sin embargo, en los últimos años se ha despertado un gran interés por el número de víctimas que se están produciendo en el mundo, además de los lesionados que alteran todo el desenvolvimiento de la sociedad.

De ahí que, se vienen celebrando en diferentes partes de Latinoamérica actividades tendentes a sensibilizar la conciencia a fin de que se puedan desarrollar programas que disminuyan la siniestralidad vial.

En innumerables oportunidades se han emitido mandatos para que se practique determinadas orientaciones desde la Santa Sede.

Existe, como lo dijimos anteriormente, un Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes que se ocupa del tema de seguridad vial.

En el 2007 se hizo público un documento titulado Orientaciones para la Pastoral de la Carretera, en cuya primera parte se encuentran reflexiones interesantes relativas a la “Pastoral para los Usuarios de la Carretera y Vía Férrea”, preparado por Renato Raffaele Cardenal Martino y Agostino Marchetto.

Los temas exclusivamente tratados fueron los siguientes: el fenómeno de la movilidad humana, la circulación vial y el progreso humano.

“La carretera y el ferrocarril deben estar al servicio de la persona humana, como instrumentos para facilitarle la vida y el desarrollo integral de la sociedad...”

Agrega que: *“La carretera ya no es sólo una vía de comunicación; llega a ser un lugar de vida, en el que se pasa gran parte del propio tiempo, incluso en los países en desarrollo...”*

La Iglesia reconoce que los medios de transporte terrestre aún siendo cada vez más rápidos, son útiles para el desarrollo de la vida social y económica, además de que

facilita el dialogo y el conocimiento de nuevas culturas. Sin embargo, debe verse como una necesidad para el hombre y la mujer de hoy, por los múltiples servicios que brindan.

III

“La palabra de Dios ilumina el camino” constituye la segunda parte de las Orientaciones para la Pastoral de la Carretera de la Santa Sede. En este documento se hace referencia a los diversos pasajes bíblicos, tanto del Viejo como del Nuevo Testamento; a la movilidad humana, a las peregrinaciones, a las continuas migraciones del ser humano, a las vías y los viajes, al desplazamiento como un “fenómeno que caracteriza al hombre contemporáneo”.

La exhortación en la Santa Escritura de elegir el “camino recto” no es más que la utilización de figura metafórica que determina el comportamiento humano. Y es que referido a la movilidad, “el viaje, no sólo como un desplazamiento físico de un lugar a otro, sino en su dimensión espiritual, porque el viaje relaciona a las personas, contribuyendo a la realización del designio de amor de Dios”.

“Está comprobado que una de las raíces de muchos problemas inherentes al tráfico es de orden espiritual”

La Iglesia promueve el vehículo como un medio que se puede utilizar de modo prudente y ético, para la «convivencia», la solidaridad y el servicio a los demás, o se puede también abusar de él. Estas son palabras textuales sacadas de las Orientaciones para la pastoral de Carretera, de la calle.

“El automóvil se presta, de manera especial, a que el propietario lo utilice como objeto de ostentación de sí mismo y como medio para eclipsar a los demás y suscitar

sentimientos de envidia”. Esta última reflexión se refiere cuando el conductor asume un comportamiento de dominio sobre los demás usuarios de las vías públicas y placer por la velocidad.

La Iglesia Católica hace un llamado a la caridad, al servicio al prójimo, a la justicia, a la esperanza como virtudes del conductor, por lo que genera Los Diez Mandamientos del Automovilista, a saber:

I. No matarás.

II. La carretera sea para ti un instrumento de comunión entre las personas y no de daño mortal.

III. Cortesía, corrección y prudencia te ayuden a superar los imprevistos.

IV. Sé caritativo y ayuda al prójimo en la necesidad, especialmente si es víctima de un accidente.

V. El automóvil no sea para ti expresión de poder y dominio, y ocasión de pecado.

VI. Convince con caridad a los jóvenes, y a los que ya no lo son, a que no se pongan al volante cuando no están en condiciones de hacerlo.

VII. Brinda apoyo a las familias de las víctimas de los accidentes.

VIII. Haz encontrar a la víctima con el automovilista agresor en un momento oportuno, para que puedan vivir la experiencia liberadora del perdón.

IX. En la carretera, tutela la parte más débil.

X. Siéntete tú mismo responsable de los demás.

IV

En enero de 1959 el Papa Juan XXIII convocó el Concilio Vaticano II con los objetivos de promover el desarrollo de la fe católica; lograr la renovación moral de la vida cristiana; adaptar la disciplina eclesiástica a las necesidades y métodos de los tiempos actuales y mejorar las relaciones con otras religiones.

Desde el 1962 al 1965 se celebraron 4 secciones en las que participaron 2650 obispos, y hasta entonces no se conoce ningún otro concilio ecuménico relevante.

¿Qué relación tuvo este acontecimiento de tres años con el fenómeno de la circulación en las vías públicas? Me permito transcribir textualmente la declaración emitida por la Santa Sede: «La profunda y rápida transformación de la vida exige con suma urgencia que no haya nadie que, por despreocupación frente a la realidad o por pura inercia, se conforme con una ética meramente individualista. El deber de justicia y caridad se cumple cada vez más contribuyendo cada uno al bien común según la propia capacidad y la necesidad ajena, promoviendo y ayudando a las instituciones, así públicas como privadas, que sirven para mejorar las condiciones de vida del hombre... No pocos, con diversos subterfugios y fraudes, no tienen reparo en soslayar los impuestos justos u otros deberes para con la sociedad. Algunos subestiman ciertas normas de la vida social, por ejemplo, las referentes a la higiene o a las normas de la circulación, sin preocuparse de que su descuido pone en peligro la vida propia y la vida del prójimo».

Como bien aclara el documento Orientaciones para la Pastoral de la Carretera del 2007, fue un llamamiento motivado por los camioneros, que transportan mercancías recorriendo largas distancias, y por los conductores de automóviles y autobuses; por los turistas que viajan por

la carretera y en los trenes; por los responsables de la seguridad del tráfico, los encargados de los distribuidores de carburante y de los restaurantes del camino, etc.

Una de las misiones fundamentales de la Iglesia Católica hoy en día, es denunciar situaciones peligrosas, como las que suceden las vías públicas. Pero, también es misión de la Iglesia, promover la educación vial con responsabilidad conjunta con el Estado y la sociedad, estableciendo que la escuela es el espacio ideal; empero, el seno de la familia, las parroquias, los clubes, las asociaciones, etc., son elementos especiales para compartir este compromiso.

Sociedad Civil...

...y la Seguridad Vial

I

La decadencia de los regímenes autoritarios del siglo pasado en Latinoamérica dió lugar a un sistema democrático que se conserva, cuya lucha cotidiana es preservarlo; surgieron concomitantemente organizaciones sociales que con el tiempo se van fortaleciendo como intérpretes de las necesidades de los ciudadanos por debilidades que presentan los partidos políticos, ya sea por sus luchas de intereses o desconocimiento de la verdadera realidad social; o por su afán único de alcanzar el poder político cada cierto tiempo; o en caso extremo, por ignorancia.

La configuración del sistema político era en sentido general: Sociedad, Estado y los Partidos Políticos, estos últimos que con exclusividad canalizaban las demandas como intermediarios de la primera para que fuera satisfecha por la segunda.

Con la participación de los grupos sociales organizados en estos días, existe un nuevo actor, la

Sociedad Civil, que por demás, promueve la opinión ciudadana, lo que ha modificado la configuración del sistema.

Sin que tratemos de profundizar en su conceptualización, ya que ha provocado enormes discusiones y debates de ideas, no menos cierto es que no se puede negar su existencia en estos momentos históricos.

La Sociedad Civil, quíerese o no, contribuye a la estabilidad política, a la gobernabilidad y a la institucionalidad democrática. Aún más, en lo que respecta al concepto de democracia participativa, la Sociedad Civil es fortalecida por su integración en el proceso político, social, económico y cultural y/o de formación de sujetos sociales.

Vivimos a diario los diversos mecanismos empleados por la denominada Sociedad Civil para ganar reconocimiento o espacio en el desenvolvimiento de los quehaceres de la vida nacional y la interrelación que se establecen con otros grupos de mayor influencia y que operan en otros países. Como son: la movilización social, la generación de opinión pública, la demanda de políticas públicas, y porque no, la participación en la formulación de estas.

También es sabido, el nivel de ingerencia en algunos casos, y de incidencia en otros, en las decisiones y ejecuciones de planes del Estado obedeciendo a intereses partidarios.

Sin embargo, un buen desenvolvimiento de la Sociedad Civil, se ha comprobado, fortalece la eficiencia de la gestión pública; fortalece la democracia; colabora con la fiscalización social, la transparencia, la legalidad de las instituciones y el estado de derecho. Y todavía más, hemos tenido la experiencia, particularmente en República Dominicana, la validez de su colaboración para

el mantenimiento de la paz social y la gobernabilidad con su participación en los procesos electorarios. Además, de la fiscalización y del fortalecimiento de los derechos humanos y del estado de derecho de los ciudadanos de esta nación.

Es de mi interés resaltar el siguiente señalamiento para relacionarlo con la Seguridad de los Usuarios de las Vías Públicas. Se trata de la fuerza social que posee la Sociedad Civil cuando articula de manera formidable las demandas sociales. Que bien pudiera motorizarse hacia la defensa de los derechos ciudadanos en el uso de la red viaria, como elemento innegociable de los derechos humanos al libre tránsito y a la obligación del Estado a preservar la integridad física y mental de estos usuarios.

Pero también, para fomentar y participar en la creación de conciencia política y social, demandar la aplicación de planes provenientes de verdaderas políticas públicas tendentes a disminuir la siniestralidad vial y vigilar su transparencia y eficacia durante la ejecución.

II

En los países que han logrado algunos éxitos en la Seguridad Vial, involucran conscientemente a la Sociedad Civil en conjunto con otros actores importantes para alcanzar la conciencia social requerible e implementar eficaces planes estratégicos.

En la República Dominicana operan cientos de organizaciones no gubernamentales, algunas de las cuales inciden en la vida nacional de manera determinante. Vale mencionar en esta ocasión, aquellas que realizan labores humanitarias y de salud; además, de otras que influyen en los quehaceres políticos y tomas de decisiones para diseño y aplicación de políticas públicas.

“Una organización no gubernamental (ONG) es cualquier grupo no lucrativo de ciudadanos voluntarios, que está organizada a nivel local, nacional o internacional. Con tareas orientadas y dirigidas por personas con un interés común, las ONG realizan una variedad de servicios y funciones humanitarias, llevan los problemas de los ciudadanos a los Gobiernos, supervisan las políticas y alientan la participación de la comunidad. Proveen de análisis y experiencia, sirven como mecanismos de advertencia temprana y ayudan en la supervisión e implementación de acuerdos internacionales. Algunas están organizadas sobre temas específicos, tales como los derechos humanos, el medio ambiente o la salud”.

(Definición dada por las Naciones Unidas).

En el marco de la definición dada por las Naciones Unidas de las ONGs, estas representan en varios países un puntal importante en el desarrollo y promoción de la Seguridad Vial. Ayudando a fortalecer la voluntad política y colaborando en la creación de la conciencia social del tema en cuestión.

En cierto modo, funciona como enlace entre la sociedad y el Estado, porque recoge los problemas de los ciudadanos y remite dichos problemas al gobierno demandando soluciones, integrándose y aportando en múltiples momentos, propuestas generadas de las experiencias y análisis.

III

Si bien la Sociedad Civil adquiere mayor relevancia en el desarrollo de la vida de una nación no menos cierto es que por la complejidad de su estructura, muy heterogénea, es muy vulnerable por falta de financiación, su valor se explica posiblemente, dada la situación de descrédito de los partidos, de muchos políticos en el ejercicio del poder político y de algunas debilidades del Estado al no poder cumplir con objetivos propios de sus funciones,

Susodicha vulnerabilidad, convierte a los grupos sociales que conforman la Sociedad Civil, muchas de ellos son capaces de ser permeados por sectores interesados; razón por la cual pierden en cierto modo credibilidad y esencia.

Sin embargo, el terreno que han ido ganando, aseguran un espacio en crecimiento que ha conllevado a que los partidos políticos vean con recelos en algunas ocasiones a la Sociedad Civil. De hecho, existen experiencias palpables en países del Sur de América, en donde su influencia llega a ser tan enorme que han producido desplazamientos de partidos dominantes en un momento determinado.

La Sociedad Civil en múltiples oportunidades participa en el sector salud, dentro del sistema de gestión preventivo; así lo hace en lo referente al medioambiente, a la seguridad ciudadana, en lo educativo, en lo relativo a la mujer, la infancia y adolescencia, respeto a los derechos humanos, superación de la pobreza, el rescate de los valores éticos y patrióticos, etc., etc.

La seguridad vial es una forma de violencia, considerada potencialmente pandémica, por tanto es hoy en día tratada por los organismos internacionales. Como un problema de salud pública que esta provocando niveles

de pobreza cuestionables en la ciudadanía afectando las economías nacionales y la estabilidad emocional de millones de familias.

En la República Dominicana los índices de siniestralidad en el 2009 fueron superiores a los del 2008. Y los del 2008 estuvieron por encima de los del 2007, a su vez, estos indicadores, más elevados de los del 2006.

De modo que, estamos en una espiral donde la tasa de mortalidad y morbilidad por cada 100,000 habitantes seguirá en aumento si no intervienen los grupos sociales organizados, para demandar políticas públicas adecuadas con la finalidad de detener esta ola de violencia en nuestras calles, avenidas y carreteras como producto de los siniestros de tránsito. Ello significa un aspecto de la seguridad ciudadana, con causas complejas multifactoriales y soluciones multisectoriales. Por lo que la problemática debe tratarse de forma muy particular y con ciertos niveles de autotomía financiera y en autoridad.

Gobierno Municipal...

...y la Seguridad Vial

Quizás uno de los temas más complicado en República Dominicana para explicar la relación con la seguridad vial es el del gobierno municipal, aunque parezca inverosímil.

Sin embargo, es obligatorio abordarlo por todo lo que esto implica como gobierno local que se desenvuelve directamente con las comunidades, siendo responsable de la planificación de políticas de desarrollo urbano, además de ser el órgano legal responsable del transporte público.

Esas y otras muchas funciones de las que hablaremos más adelante son compartidas con otros organismos estatales imposibilitándolo a ejercer con plenitud sus funciones y responsabilidades, perdiendo de vista ciertas prioridades que conciernen tratarlas en esta serie de documentos.

En el artículo 199 del régimen de los municipios de la Constitución Dominicana, recientemente erogada, establece en cuanto a la administración local que: “El Distrito Nacional, los municipios y los distritos

municipales constituyen la base del sistema político administrativo local. Son personas jurídicas de Derecho Público, responsables de sus actuaciones, gozan de patrimonio propio, de autonomía presupuestaria, con potestad normativa, administrativa y de uso de suelo...”.

Mientras que en el artículo 201 de la misma Constitución, nos dice, que: “El gobierno del Distrito Nacional y el de los municipios estarán cada uno a cargo del ayuntamiento, constituido por dos órganos complementarios entre sí, el Concejo de Regidores y la Alcaldía. El Concejo de Regidores es un órgano exclusivamente normativo, reglamentario y de fiscalización integrado por regidores y regidoras...”

En tanto que ‘El gobierno de los distritos municipales estará a cargo de una Junta de Distrito, integrada por un director o directora que actuará como órgano ejecutivo y una Junta de Vocales con funciones normativas, reglamentarias y de fiscalización...”.

Nos permitimos transcribir a continuación, del capítulo III de la nuestra Carta Magna recién entrada en vigor, tal como se hizo mención anteriormente, los siguientes artículos relativos a la gestión descentralizada, citamos:

“Artículo 204.-Transferenciadecompetencias a los municipios. El Estado propiciará la transferencia de competencias y recursos hacia los gobiernos locales, de conformidad con esta Constitución y la ley. La implementación de estas transferencias conllevará políticas de desarrollo institucional, capacitación y profesionalización de los recursos humanos.

Artículo 205.- Ejecución presupuestaria municipal. Los ayuntamientos del Distrito Nacional, de los municipios y las juntas de distritos municipales estarán obligados, tanto en la formulación como en la ejecución de sus presupuestos, a formular, aprobar y a mantener las apropiaciones y las erogaciones destinadas a cada clase de atenciones y servicios, de conformidad con la ley.

Artículo 206.- Presupuestos participativos. La inversión de los recursos municipales se hará mediante el desarrollo progresivo de presupuestos participativos que propicien la integración y corresponsabilidad ciudadana en la definición, ejecución y control de las políticas de desarrollo local.

Artículo 207.- Obligación económica de los municipios. Las obligaciones económicas contraídas por los municipios, incluyendo las que tengan el aval del Estado, son de su responsabilidad, de conformidad con los límites y condiciones que establezca”.

La Comunidad...

...y la Seguridad Vial

Wikipedia define comunidad como un grupo de seres humanos que comparten un bien común, pero en definitiva me voy a referir al conjunto de personas que conviven en un territorio compartiendo sus sueños, sus esperanzas, sus alegrías y sus penurias.

Entre las grandes necesidades que sienten estas personas es la de tener un entorno seguro; la posibilidad de moverse sin perder la vida o de lesionarse producto de una tragedia en el tráfico. Esto es, llegar a sus destinos en tiempo razonable y sin contratiempos; preservar un buen ánimo sin perturbar su salud ni molestarse con el prójimo.

La velocidad en los caminos enloquece especialmente a nuestros jóvenes, sin importar género ni edad ni religión ni ideología ni raza ni condición económica, dejándolos a mitad de la jornada.

Pero, ¿Quiénes son los más afectados en la jugada del destino? Los vulnerables tienen que ver con los pobres, con los de a pie, con los que manejan en dos ruedas; con

los muchos conductores que guían medios masivos de transporte.

Sin distinción, cuando sucede el siniestro pensamos que pasó porque tenía que pasar; mas no es así, se considera que las malas jugadas pueden ser evitables.

El factor clave es crear conciencia en ese grupo de personas que conforma la comunidad, mediante sinergias orientadas a discutir las causas de los problemas y proponer sus posibles soluciones, así como el eventual plan estratégico que se proponga para menguar las estadísticas fatales en nuestras calles, avenidas y carreteras.

Identificar los puntos críticos y tramos de concentración de accidentes y luego denunciarlos antes las autoridades competentes son tareas de las comunidades.

También, los miembros de la comunidad deben celebrar audiencias para consensuar los proyectos de leyes en materia de tránsito y seguridad vial. Deben brindar las facilidades para difundir y promover las normas y medidas entre ellos.

Exigir la capacitación y formación de formadores propiciando un ambiente de confraternidad y de interés común; son partes de su misión, vigilar las posibles debilidades en el sistema para que se corrijan y apoyar las buenas prácticas.

El Sector Privado...

...y la Seguridad Vial

Los altos índices de mortalidad por accidentes de tránsito ocurridos en las vías públicas llaman a la reflexión. Mas aún, cuando los traumatismos y los daños a las propiedades distorsionan las economías y el desenvolvimiento social y emocional de las personas.

Cuando el campo vehicular crece, también crecen las tragedias viales, por lo que se considera hay que ponerle mucha atención al comportamiento y la cultura de los usuarios de las vías, quienes deben someterse a una constante educación. Las normas de convivencia entonces ameritan ser revisadas y adecuarlas a las circunstancias.

Asimismo, los gobiernos basados en las nuevas demandas de desarrollo, se replantean nuevos modelos de inversión en infraestructuras viales, que en la actualidad tiene mucha ingerencia el sector privado, tanto en su planificación, diseño y construcción, como en la explotación.

Por otro lado, las empresas privadas que manejan gran cantidad de empleados, tienen a su vez flotillas de

vehículos que transitan en la red viaria para satisfacer sus ofertas. Estos y otros elementos particulares, influyen para que el sector empresarial manifieste ciertas inquietudes por frenar los riesgos en la circulación del tránsito; en el mayor de los casos, afectado en el elevado consumo de combustible por los congestionamientos del tráfico; por los gastos tan altos en reposición, reparación y mantenimiento de sus vehículos, así como en el tiempo perdido durante la transportación. Estos factores entre otros, obligan a las empresas a rediseñar constantemente el planeamiento de sus servicios.

Recuerdo incluso dos notas importantes respecto a la evaluación en los Estados Unidos durante la Crisis de Combustible que ocurrió en el 2009. Resulta que las compañías de correo se vieron obligadas a cambiar sus planes de entrega con la intención de ahorrar combustible, esto sumado a la crisis alimentaría suscitada casi simultáneamente, trajo como consecuencia tomar precauciones en la movilidad, reduciéndose en un 20 por ciento los accidentes fatales a nivel nacional.

Las experiencias de España son en todo momento de buenas prácticas de políticas públicas involucrar al sector privado en los quehaceres de la seguridad vial. Los resultados han sido formidables porque corresponde a lo estipulado en la Carta Europea.

A propósito de la cual, Argentina recién está implementando su Carta de Seguridad Vial. Según mis informes, ya el Estado ha establecido compromisos con más de una centena de empresas privadas a mejorar la seguridad en las vías, fundamentándose, cito: “...en propiciar la adopción de los principios de la “Humanización del Tránsito” que sostiene la necesidad de llevar a la circulación los postulados de conciencia, respeto y educación, solidaridad y responsabilidad de todos los actores del tránsito”.

Los empresarios argentinos se comprometieron a promover las normativas en sus empleados que conlleve a modificar las actitudes y comportamiento en sintonía con buenos “hábitos de respeto, convivencia y solidaridad con el prójimo”. Sin limitar su compromiso en lo anterior, las empresas argentinas promueven la capacitación, apoyo y estímulo a la cultura ciudadana de responsabilidad en la vía pública; utilización de carteleras en la empresa para concienciación; campañas de comunicación externa sobre la temática; propuesta de colocar stickers (pegatinas) en los vehículos de los empleados; acuerdos con el personal y premios a los buenos conductores, etc.

Todas estas iniciativas con otras no menos interesantes son movidas por la tasa de mortalidad exorbitante que se registra en el país sudamericano.

República Dominicana se compara con Argentina en sus indicadores de siniestralidad. Sin embargo, no se vislumbra en nuestro país, señales para con seriedad ponerle freno a las tragedias en el territorio nacional.

Finalmente, es de admitirse, que el sector privado a nivel global, en gran medida apoya la industria que tiene relación con la seguridad vial. Eso es, en la producción de vehículos, en los programas de movilidad, tanto urbana como en carreteras; en el uso y control del petróleo; en la planeación del transporte público y de mercancías; en la fabricación de señales de tránsito; en los avances tecnológicos y transferencia de conocimientos, etc.

Basado en lo anterior, es preciso una buena coordinación para hacerlos partícipes en el desarrollo y aplicación de un plan estratégico nacional en la República Dominicana.

Medios de Comunicación...

...y la Seguridad Vial

Los Medios de Comunicación de Masas constituyen hoy en día un poder. De ahí que se le llame “Cuarto Poder del Estado”, aunque algunos tratadistas clasifican las redes sociales, como el Internet y los celulares, como el “Quinto Poder”.

Sin lugar a dudas, los Medios de Comunicación Masivos ejercen una notable influencia en el ser social, ya que tienen entre otras funciones informar y educar, para lo cual se vale de diversas formas, que son: medios escritos, electrónicos (digitales) o combinación de ambos.

Su desarrollo esta íntimamente ligado al desarrollo económico, tecnológico, social y político de una nación, por lo que están en constante evolución respondiendo siempre a intereses, ya sea personales o de grupos.

En el entendido de que los medios de comunicación social ejercen una influencia en la sociedad que genera opinión pública, al punto de reforzar actitudes y hasta de promover o propiciar cambios de actitudes y

comportamientos en la población, puede incluso afectar valores y creencias colectivos.

Si la Seguridad Vial se entiende que es un compromiso de todos, los medios de comunicación juegan un papel determinante en su mejoría, pues como instrumentos informativos y educativos formidables que llega a grandes poblaciones de manera simultánea, se constituyen en un instrumento de primer orden a ser integrado a cualquier plan estratégico que se trate de implementar en una nación que desee realmente enfrentar el flagelo de los accidentes de tránsito, bajo el criterio de la existencia de un interés común y ausencia de partidismo político.

Los países que han logrado éxitos en la seguridad vial tienen la misma característica, son en alto grado obsesivos con el tema. La población participa de todo lo que acontece, se mantiene informado y se educa a través de los medios de comunicación, los cuales se integran reconociendo su gran compromiso y concientes no solo de su influencia para crear opinión pública, sino también concientes de que son un importante soporte, conjuntamente con otros actores, en la creación de conciencia social.

La Familia...

...y la Seguridad Vial

La Declaración Universal de los Derechos Humanos define a la familia como “el núcleo o el epicentro donde se forma la sociedad o el país”; sin entrar en la complejidad socio-jurídica de su estado y formación, de lo que estamos seguros es que contribuye al funcionamiento del sistema social.

La educación fundamental y el cultivo de los valores humanos más apreciables, precisamente se adquieren en el seno del hogar, bajo el techo donde cohabita ese grupo de personas unidos por los afectos más profundos.

Es en el recinto familiar donde se aprende a dar los primeros pasos. Gatear, como le llamamos, caminar agarrado de la mano hasta correr bajo los ojos protectores de los padres, que siempre atentos albergan el temor de que se sufra una caída.

Ese temor parece perpetuo, para siempre, y que pasa de generación a generación, porque la vida en esta sociedad moderna cada vez es más rápida y violenta.

Entre la vorágine del asfalto y el concreto, el automóvil y la motocicleta, continuamos siendo peatones, susceptibles en todo caso a dejar el aliento en ellos.

Ante las debilidades del sistema, somos responsables de enseñar los conocimientos básicos para que nuestros hijos se desenvuelvan en el mundo exterior.

Somos responsables de exigir una educación cívica en las escuelas que contemple la educación vial, cuyas carencias son causantes de las peores desgracias en las calles, en especial cuando estamos frente al volante.

Las familias unidas en una sociedad constituyen una fuerza de increíble valor para encaminar iniciativas sobre buenas prácticas de políticas públicas en materia de seguridad vial. Así como para que se preserve la salud y el medioambiente, que por efectos de los gases de invernadero emitidos por los vehículos producen graves daños. Deben ser regulados.

El Ciudadano...

...y la Seguridad Vial

Una persona que se identifica con el lugar donde socialmente se desenvuelve con definida responsabilidad jurídica y moral, deberes, derechos y obligaciones, se le denomina ciudadano.

Ha de suponerse que este individuo adquirió una educación ciudadana o formación cívica en los primeros años de su vida mostrando una determinada conducta humana al interactuar con los demás miembros de la sociedad.

En la República Dominicana, según nuestra Carta Magna, se obtiene la mayoría de edad a partir de los 18 años. Sin embargo, de acuerdo a la ley de tránsito 241, aunque bajo la tutela de un adulto, con tan solo 16 años de edad puede conducir un auto.

En nuestras calles y avenidas, incluso en carreteras de alta velocidad, encontramos literalmente niños conduciendo, especialmente motocicletas.

El elevado índice de analfabetismo, así como la pobreza y los bajos niveles de desarrollo humano

imposibilitan alcanzar escalas de conciencia plena en el ciudadano de lo que esta ocurriendo en nuestro país y en la mayoría de las naciones en desarrollo respecto a su relación con el vehículo, la vía y el medio ambiente.

El respeto y obediencia a las autoridades es una obligación del ciudadano, no podemos negar que el temor a la justicia es un factor en extinción en estos tiempos. Pero, también lo es forjarse para alcanzar el bienestar y el progreso de la sociedad. El placer individual prima sobre todas las cosas.

El principal factor de riesgo en los siniestros de tránsito es en inmensa proporción el hombre. Ya sea como conductor o como peatón.

Los valores estadísticos confirman que los motoristas intervienen en un número superior al 70% de los accidentes en las vías, siendo también grandes víctimas los usuarios de a pie.

Jóvenes entre 15 y 35 años de edad pierdan sus vidas frente al volante con una frecuencia impresionante.

Es por eso que hacemos mención del término PRUDENCIA. La capacidad de reflexionar y considerar los efectos de nuestras acciones valorando las experiencias propias y la de los demás, porque la imprudencia es lo que normalmente define el causante de los accidentes.

Volcarnos hacia el conocimiento de las normativas de circulación es un reto de los poderes públicos y la sociedad movidos por individuos que responsablemente identifican el problema como crucial; mas, ser prudente es un compromiso y responsabilidad de cada ciudadano.

Conductores, Peatones, Pasajeros...

...y la Seguridad Vial

Al tiempo de ser todos responsables de la seguridad vial somos también las posibles víctimas de cada día, por eso se dice que todos estamos comprometidos en mejorar la situación, de manera muy especial la de los peatones y la de los conductores de motocicletas.

Estos sectores denominados los más vulnerables constituyen un porcentaje extraordinario en la tasa de mortalidad y morbilidad en nuestras calles.

Recuerdo amargamente un siniestro donde una familia completa falleció durante dormían cuando un camión en la Carretera Duarte irrumpió en el hogar abruptamente. Lo mismo aconteció en la calle Santiago del Distrito Nacional con un autobús hace algunos años, mientras dormían.

Mi chofer, al evadir un bache en la carretera Hato Mayor-San Pedro de Macorís se encontró de frente con un camión, perdió la vida en la noche de ese domingo. Pero recientemente en Las Américas, dos docenas de pasajeros

fueron a parar al Mar Caribe cuando el conductor de un autobús fue sorprendido por una afección cardíaca.

Los siniestros son hechos cotidianos, sin razón... Pese a que la culpa son a veces las vías, otras veces las condiciones de la máquina que conducimos, pero siempre está el hombre, quien pierde la vida o es lesionado de alguna forma, por traumas físicos o mentales, o afectado en sus propiedades.

La imprudencia del hombre, la carencia de formación, la falta de información; su negligencia en lo que respecta a la infraestructura viaria, su descuido en el buen mantenimiento del vehículo y el no uso de los dispositivos de seguridad, son factores de riesgo de ponerles atención.

Es también cotidiana la ingesta de alcohol como el consumo de sustancias prohibidas o de medicamentos inadecuados mientras se conduce, que deben advertir la alta peligrosidad en los usuarios de las vías. Cuando ocurren tragedias las autoridades deben aplicar las leyes y normativas para determinar las causas e informar de estas a la ciudadanía que conlleve a crear conciencia, así como para ejecutar medidas y programas preventivos en lo sucesivo.

Sea conductor, peatón o pasajero se trata de un ser que se convierte en parte de la estadística. En un simple número, sin rostro, que se va desvaneciendo con los días, sin medir las consecuencias personales, las de su entorno y el de la sociedad.

Las estadísticas nacionales son desafortunadas porque se desarrollan de forma creciente cada vez sin que el sentido común de los actores de la seguridad viaria se active en armonía con la aptitud de los promotores globales del tema. Comentan que los dominicanos hemos perdido las perspectivas en ese orden.

Todos somos responsables...

...de la Seguridad Vial

A propósito de los acontecimientos que vivimos la noche del día 12 de febrero pasado en la República Dominicana cuando el mar azul se tiñó de rojo y los gritos de sobrevivientes se confundían con los ruidos de las olas, solo quedaron imágenes desgarradoras al caer un autobús en la Autopista Las Américas.

La verdad es que nuestra sociedad no puede sumirse en la desgracia, acostumbrándonos a sucesos evitables que inducen a la reflexión.

¿Qué organismo es responsable de decir cuánto le ha costado al país movilizar tanto recurso para rescatar a los protagonistas de ese incidente desafortunado?

En vida productiva también hay un valor. Pero, ¿como valorar las vidas perdidas? Las propiedades, los gastos en medicamentos y atenciones a las víctimas se pueden calcular.

¿Quien se ocupa de calcular las atenciones pos-hospitalarias de los lesionados? Lo más complicado, ¿quienes se ocupan, de calcular los costos en atenciones

psicológicas, tanto de estos como de los familiares de los fallecidos?

Los funerales tienen un costo. Asimismo las investigaciones, buenas o malas. Concluyentes o no.

Sin embargo, lo mejor que puede ocurrir, es que las instituciones públicas y privadas que tienen que ver con el tema asuman su responsabilidad corrigiendo los entuertos que a ellas correspondan para evitar que continúen ese tipo de desgracia, que solo puede definirse como desgarradora.

Ante casos como este, si las instituciones son indiferentes, la frecuencia de los mismos hace indiferente a nuestra sociedad, indolente y despreocupada.

Existen leyes que no se aplican, normas que no se respetan. Los conductores las violan constantemente porque hay debilidades en el sistema, a todos los niveles.

Un saldo de 11 muertos y 15 heridos identificados, a esto habría que agregar los cuerpos no encontrados, porque alberga la duda. ¿Quién responde por lo sucedido? Y los actores de la seguridad nos conformamos con mantener registros estadísticos como logro.

Una conjugación de factores de riesgos que ocasionaron el grave siniestro deben considerarse y a partir de entonces hacer serias recomendaciones para implementar medidas que sensibilicen a los hacedores de leyes y de políticas públicas.

Si el conductor era epiléptico, como se afirma, a lo mejor estaba bajo los efectos de medicamentos. Pero ¿quién niega que no estuviera ingiriendo alcohol u otro tipo de sustancia, ya que es frecuente en los hombres del volante? ¿O que tenía demasiadas horas de trabajo? Lo que también es probable. ¿Por qué no se aplica la ley 136 sobre autopsia en el conductor?

Se alega que hubo práctica de manejo temerario sin importar la gran cantidad de pasajeros, evidenciando la falta de conciencia ciudadana y educación vial, en tal caso.

¿Estaba el vehículo en condiciones de trabajo? Ya que se dice hubo un problema mecánico manifiesto.

La tragedia se produjo en horas de la noche. ¿Habría suficiente visibilidad, buenas luces del vehículo y de iluminación de la vía? La realidad es que siendo una autopista costera, aún de día, por el salitre producido y el rocío de las aguas del mar, genera baja visión obligando a que se limpien los vidrios con frecuencia. ¿El minibús tendría los limpiadores de los cristales en condiciones adecuadas? Esta y otras preguntas más, mueven a la reflexión en lo que respecta a la revisión técnica vehicular.

Finalmente, la concentración de accidentes en ese tramo de la vía es objeto de atención que amerita una auditoria de carretera con la finalidad de mejorar la infraestructura vial en el menor tiempo posible.

¡Ojala, que a partir de esta lamentable experiencia podamos salvar vidas, a partir de entonces! Y reconocer, como nota paradójica, que el más activo salvavidas esa noche, fue un motorista.

Nota: Tres días después de esta publicación se dieron resultados de la necropsia al conductor, determinándose que mientras conducía sufrió un paro cardiaco.

Del Caos a la Seguridad Vial

La seguridad en las carreteras continúa siendo en sentido general, un capítulo cotidiano de calamidades en las familias afectadas. Pero, no menos pesada, la carga que representa para nuestra economía las recurrentes tragedias impidiendo un verdadero desarrollo sostenible de la sociedad dominicana.

Las estadísticas en los países de la región revelan el mismo comportamiento de la seguridad vial, por lo que se intenta implantar un nuevo modelo en el sistema de autoridad, caracterizado por la inflexibilidad en la justicia y la dureza de quienes la ejercen; además, de la creación del Observatorio Iberoamericano de Datos por la falta de credibilidad del sistema actual de recogida y procesamiento de las informaciones, y sobre ese tren debemos montarnos en un futuro inmediato, en ese respecto, los dominicanos nos estamos quedando atrás.

En la República Dominicana se constituyeron recientemente bajo el auspicio de la Fundación Red de la Dignidad-FundaReD- La Asociación Nacional de Víctimas en Motocicleta y la Red de Seguridad Vial. Esta última

constituida por técnicos y profesionales del sector con la finalidad de reforzarla, emitimos el Primer Manifiesto sobre Seguridad Vial, a propósito de conmemorarse el Día Mundial de las Víctimas del Tránsito el pasado 15 de Noviembre, a través del cual se hace un serio llamado a las autoridades y a la sociedad por mejor la atención a las víctimas del tránsito en el orden jurídico y sanitario.

Ello obedeció a los acontecimientos que se producirían en los días subsiguientes en Moscú, en la Conferencia Ministerial Mundial y en Lisboa, en la Cumbre Iberoamericana de Presidentes.

Pues, a finales del mes de noviembre se produjo en Lisboa, Portugal, la XIX Cumbre Iberoamericana de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno, en donde acogieron los artículos 31 y 32 sobre Seguridad Vial en el Programa de Acción de Lisboa, 2009.

Cito: “31.-Tomar nota de las conclusiones del VIII Encuentro de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial, realizado en Santiago, Chile, el 14 de junio de 2009, como instrumento para mejorar la seguridad vial en Iberoamérica a través de esfuerzos en la recogida de datos fiables de accidentes de tránsito, el establecimiento de políticas de autoridad y un mayor rigor en la expedición de licencias de conducir.

32.- Tomar nota de los resultados del primer Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial “Protegiendo Vidas”, encomendando a la Secretaria General Iberoamericana –SEGIB- que continúe apoyando la implementación de los Principios de Madrid. Destacar, igualmente, la importancia de la creación de la Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial y la iniciativa de promover la creación de una Federación Iberoamericana de Víctimas de los Siniestros de Tránsito y saludar la

realización del II Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial, a celebrarse en México en 2011, solicitando a la SEGIB que colabore en su organización”.

“Los Gobiernos deberían comprometerse a Conseguir los objetivos de la Década implementando un Plan de Acción apoyado en cinco pilares, diseñado con el fin de:

- crear capacidad de gestión;
- influir sobre el diseño de las carreteras y la gestión de las redes viarias;
- influir sobre el diseño de seguridad vial de los vehículos
- y, mejorar los cuidados a los accidentados.

La Seguridad Vial debe considerarse como un elemento de desarrollo para disminuir la brecha entre ricos y pobres, insistimos.

República Dominicana, signataria ante el Protocolo de Kyoto y el Desarrollo de los Objetivos del Milenio de Las Naciones Unidas, además de la Secretaria General Iberoamericana, tiene que ordenar la casa e impulsar Planes Integrales para que la Seguridad Vial sea parte de la agenda de desarrollo de la Nación.

¿Evasión de Responsabilidades o Desconocimiento del Estado?

Decir que existe debilidad en el sistema de gestión en la República Dominicana en materia de seguridad vial tiene por obligación ser un tema recurrente.

Es que el asunto de la gestión interinstitucional es quizás el de mayor complicación y de delicado manejo en nuestros países cuando se trata de plantear soluciones, por la razón de la lucha de intereses que se genera, imposibilita el eficiente desarrollo de los programas contemplados en los planes contra la violencia vial con el evidente protagonismo que muestran los participantes.

La integración de los diversos organismos del Estado, incluso los sectores no gubernamentales e internacionales, obedece a un proceso paulatino de concienciación, donde cada quien pueda ir comprendiendo su rol, su responsabilidad y compromiso, bajo una misma línea política general y objetiva, basada en el consenso.

Los actores fundamentales y colaterales tienen que estar concientes de lo que esta pasando y cómo contraer las estadísticas funestas de los siniestros en las rutas viales.

Un órgano rector único, con autoridad y presupuesto es sin lugar a dudas el resultante de una acción política que busque el consenso y haga conciencia social para abrir las posibilidades de aplicar un plan estratégico e integral de seguridad viaria que represente políticas públicas eficientes y eficaces, sostenibles y asequibles.

Las instituciones vinculadas a la seguridad vial son muchas y muy diversas como tan diversas y complejas las causas de los accidentes de tránsito y los daños que dejan no solo a las familias afectadas, sino también a la economía nacional y al medio ambiente.

La movilidad es un reflejo de desarrollo de una sociedad, propicia avance económico y cultural; pero, debe responder a una planificación y organización propicia para que no se convierta en locura y desatino.

Los conductores, los pasajeros y los peatones, tienen el derecho legítimo de usar las vías públicas o las privadas de uso público, pero respetando las leyes y normativas que garantizan la sana convivencia; de ahí que el ciudadano tiene derecho, y el Estado el deber de recibir y dar, respectivamente, la educación y la información de manera adecuada, eficiente y permanente para que la ciudadanía se comporte debidamente.

Los hacedores de leyes están para recibir e interpretar las preocupaciones de la sociedad porque es afectada en su integridad y en sus propiedades. Como los grupos sociales están teniendo preponderancia a través de la denominada sociedad civil compitiendo en algunos casos con los partidos políticos y en cierto modo con la iglesia, de que esta última en el sentido de que se ha convertido en una tribuna de denuncias a favor de las comunidades. Empero es notoria la ausencia en

la participación de los debates y reclamos en materia de Seguridad Vial en República Dominicana

El modelo en que vivimos ha creado un sistema de autoridad que vigila y condena la violación de dichas leyes y reglamentos.

Sin embargo, la complejidad de las soluciones multisectoriales para garantizar un buen y seguro desenvolvimiento de los usuarios de la red viaria, exige que los órganos del Estado trabajen en forma sincronizada y en sintonía.

Los Actores Estatales de la Seguridad Vial en la República Dominicana que en gran medida intervendrían en la mejora de la seguridad vial son las siguientes:

- Cámaras Legislativas
- Suprema Corte de Justicia
- Junta Central Electoral
- La Refinería Dominicana de Petróleo
- Comisión Nacional de Emergencia
- Ministerio de Administración Pública
- Ministerio de Cultura
- Ministerio de Deportes, Educación Física y Recreación
- Ministerio Administrativo de la Presidencia
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Educación Superior, Ciencia y Tecnología
- Ministerio de Hacienda

- Ministerio de Industria y Comercio
- Ministerio de Interior y Policía
- Ministerio de la Juventud
- Ministerio de la Mujer
- Ministerio de la Presidencia
- Ministerio de las Fuerzas Armadas
- Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
- Ministerio de Trabajo
- Ministerio de Turismo
- Administradora de Subsidios Sociales (ADESS)
- Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD)
- Comisión Internacional Asesora de Ciencia y Tecnología (CIACT)
- Consejo Nacional de Competitividad
- Banco de Reservas de la Rep. Dom.
- Consejo Nacional de Drogas
- Consejo Nacional de Estancias Infantiles (CONDEI)
- Consejo Nacional de Reforma del Estado (CONARE)
- Consejo Nacional de Seguridad Social (CNSS)
- Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación

- Consejo Nacional para la Niñez y la Adolescencia (CONANI)
- Corporación de Acueductos y Alcantarillados de Santo Domingo (CAASD)
- Corporación Dominicana de Empresas Eléctricas Estatales
- Defensa Civil Dominicana
- Despacho de la Primera Dama
- Dirección General de Aduanas (DGA)
- Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
- Dirección General de Pasaportes
- Fuerza Aérea Dominicana
- Instituto de Innovación en Biotecnología e Industria (IIBI)
- Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones (INDOTEL)
- Instituto Nacional de Agua Potable y Alcantarillados (INAPA)
- Oficina Nacional de Administración y Personal (ONAP)
- Oficina Nacional de Planificación (ONAPLAN)
- Policía Nacional
- Superintendencia de Bancos
- Banco de Reservas de la República Dominicana
- Banco Nacional de la Vivienda
- Instituto Nacional de la Vivienda
- Suprema Corte de Justicia
- Superintendencia de seguros

- Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT)
- Dirección General de Estadísticas
- Protección del Consumidor
- Consejo Nacional de Discapacidad (CONADIS)
- Ministerio Público
- Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT)
- Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)
- Policía Turística (Politur)
- Las El Consejo de Administración y Regulación de Taxis de la Republica Dominicana Alcaldías
- El Consejo de Administración y Regulación de Taxis (CART)
- Centro de Información Gubernamental
- Corporación Estatal de Radio y Televisión (CERTV)
- Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)
- Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)
- Fondo para el Desarrollo del Transporte
- Consejo Nacional de Asuntos *Urbanos*
- Universidad Autónoma de Santo Domingo
- Instituto Tecnológico las Américas (ITLA)
- Oficina Presidencial de Tecnologías de Información Comunicación (OPTIC)
- Dirección e Desarrollo Fronterizo
- Otras.

Referencias...

Constitución de la Rep. Dominicana
Publicación Digital

Carta Democrática Interamericana
Portal Naciones Unidas

Declaración Universal de los Derechos Humanos
Portal Naciones Unidas

Resoluciones de las Naciones Unidas
Portal Naciones Unidas

Carta Europea para la Seguridad Vial
Portal Unión Europea

Seguridad Vial en República Dominicana
Ing. Mario Holguín

Declaración de Jóvenes para la Seguridad Vial
Portal naciones Unidas

Leyes Municipales de la República Dominicana
Portal ADN

Ley de Transito 241

Wikipedia

Orientaciones para la Pastoral de la Carretera/Calle
Portal Santa Sede

“Desafío de los Partidos Políticos en el Siglo XXI”

Dr. Leonel Fernández

Portal PLD

Portal del Movimiento Internacional de la Cruz Roja
y la Media Luna Roja

Portal Presidencia de la Rep. Dominicana