

— Informe 3ª Conferencia sobre la seguridad vial

Febrero 2020. Estocolmo, Suecia



Fundación
MAPFRE



—Informe 3ª Conferencia ministerial por la Seguridad Vial

Febrero 2020. Estocolmo, Suecia



**OBJETIVOS
DE DESARROLLO
SOSTENIBLE**



FICVI
Asociación Iberoamericana de
víctimas contra la violencia vial

Fundación
MAPFRE

Título:

3ª Conferencia ministerial por la seguridad vial. Febrero 2020. Estocolmo, Suecia

Editores:

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial - FICVI
Fundación MAPFRE

Autor:

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial - FICVI

Somos miembros de:

Global Alliance for Road Safety

Comité de Cooperación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)

Latin NCAP

United Nation Road Safety Collaboration (UNRSC)

Adherimos a:

Década de Acción por la Seguridad Vial

Objetivos de Desarrollo Sostenible

Equipo de trabajo:

FICVI

Jeanne Picard Mahaut

Rosa Gallego Galeano

Fundación MAPFRE

Ángela Sordo

Jesús Monclús

Diseño gráfico: Estudio Bilder / Buenos Aires

Maquetación y producción editorial: Fundación MAPFRE

Depósito legal:

BN:

Los contenidos de este trabajo son responsabilidad de sus autores y no representan necesariamente la opinión de Fundación MAPFRE.

Los contenidos de este estudio se pueden utilizar indicando su fuente del siguiente modo: *3ª Conferencia ministerial por la seguridad vial. Febrero 2020. Estocolmo, Suecia.* © Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) y Fundación MAPFRE, 2019

Fecha de publicación: abril de 2020

© Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), Fundación MAPFRE, 2019.

Prólogo

Un momento para la reflexión

Inimaginable. Cuando hace unas semanas asistíamos en Estocolmo, Suecia, a la III Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial organizada por la Organización Mundial de la Salud y el Ministerio de Transportes sueco, no hubiéramos podido imaginar que este informe sobre la misma, bajo la perspectiva de la Federación Iberoamericana de Víctimas de la Violencia Vial (FICVI) y sus integrantes, vería la luz en un mundo confinado en sus hogares para intentar contener la amenaza de la nueva enfermedad COVID-19. Pero es lo que no ha tocado vivir y, en Fundación MAPFRE, todas y cada una de las personas que formamos parte de ella, lo hacemos con la mayor entereza y motivación posibles y, sobre todo, alentados por el contacto y la fortaleza que nos transmiten nuestros amigos de FICVI. A todos ellos, nuestro más cálido saludo y recuerdo en estos momentos.

Algunos pronósticos, ciertamente no son los más optimistas, sitúan el regreso a una nueva normalidad a partir del otoño de 2021, cuando la pandemia sea controlada a través de una inmunización natural general o de campaña de vacunación con el alcance suficiente. Entonces, o esperemos que mucho antes, comenzarán a quedar atrás las estremecedoras cifras de cientos de miles de fallecidos en el mundo por el virus SARS-CoV-2. Y, a partir de entonces, ¿cómo será el retorno a la nueva o, en este caso, vieja normalidad de los siniestros de circulación? ¿Una vuelta a los 1,35 millones de muertos al año?

Este momento de reflexión que nos está tocando vivir estos meses, teñido de un negro vírico, debería servirnos al menos para aprender lecciones de todo tipo; y cuantas más, mejor. Sobre todo en relación al modo en que nos relacionamos con nosotros mismos, con nuestros familiares, también con los más viejos, con nuestros compañeros de trabajo, nuestros amigos, nuestros colaboradores en la vida... Y con el medio ambiente, con el planeta, con los animales, los árboles y las plantas, con los microbios (esto está claro), con la naturaleza y, por último, con los entornos modificados por el hombre y la mujer, como son las ciudades.

Pero también debemos reflexionar sobre el futuro de la movilidad segura, sana y sostenible: el tráfico de vehículos en muchas partes del mundo se está reduciendo estos días en un 80%, mientras que las víctimas mortales disminuyen en aproximadamente un 50%. Como recientemente contestaba a uno de mis tweets Jeannot Mersch, Presidente de la Federación Europea de Víctimas de la Ruta (FEVR), si ya hemos conseguido un 50%, vayamos ahora a por el 100%. Y estoy de acuerdo, aunque el reto está en conseguirlo con unos niveles de movilidad vial suficientes como para poder seguir desarrollando vidas plenas y con significado. Quizás no necesitemos tanta movilidad, por no decir agitación, como hasta ahora: tantas reuniones lejos, tantas idas y venidas, tanto “escaparnos”... El teletrabajo y las videollamadas, usadas estos días con una intensidad desconocida hasta la fecha, seguirán usándose mucho más que antes. Pero, por otro lado, probablemente queramos seguir viajando (quizás menos, quizás más cerca), por ejemplo para ser conscientes de nuestra existencia de un modo más pleno, para recargar-nos de energía y, cuando ya estemos inmunizados por una vacuna, para sentir el calor humano de las sonrisas, los abrazos, las conversaciones, las complicidades y todo aquello que, por sentirnos cerca y

parte de los demás, nos hace sentirnos personas de verdad.

En Fundación MAPFRE estamos muy orgullosos de haber ayudado a que varios de los participantes en la conferencia hayan podido ser parte de la misma: detrás de ese apoyo, no quiero dejar de decirlo, está el trabajo de muchas personas en MAPFRE y Fundación MAPFRE que generan y gestionan los recursos que tenemos la fortuna de poder compartir también con FICVI. Confío en que la participación de FICVI en la conferencia sueca, resumida en este documento, sirva para reflexionar sobre cómo avanzar en los próximos años y seguir salvando vidas. Para que no falte ningún abrazo, ninguna sonrisa.

Jesús Monclús
Director de Prevención y Seguridad Vial
Fundación MAPFRE

Las víctimas de siniestros de tránsito sabemos lo que significa el dolor de la pérdida de un ser querido. Son momentos tan inesperados, impensables, que no hay palabras para explicarlo, nuestra vida cambia en segundos y para siempre. Y ahora que publicamos esta pequeña memoria resumen sobre un encuentro mundial al cual hemos asistido gracias a la Fundación Mapfre, nunca nos podíamos imaginar que estaríamos viviendo otra pandemia tan dolorosa como lo es la pérdida de un ser querido en estas circunstancias actuales.

La Tercera Conferencia Ministerial por la Seguridad Vial que ha tenido lugar en Estocolmo representaba un acontecimiento muy esperado por todos los miembros de FICVI y ha sido una experiencia especialmente enriquecedora para los miembros de CAC (Argentina) y de APASIT (Guatemala), representantes de nuestra delegación oficial.

Debido a la gran decepción por los malos resultados del Decenio de Acción, nuestras esperanzas estaban enfocadas en los resultados de este encuentro a nivel mundial. Con mucha ilusión participamos en la preparación y en las diferentes reuniones y encuestas que tuvieron lugar previamente y nos comprometimos con la campaña #CommitToAct organizada por la Global Alliance of NGOs for Road Safety de la cual somos activos miembros.

También participaron en el encuentro previo de YOURS (www.youthforroadsafety.org), jóvenes miembros de FICVI que aportaron una visión muy real y muy sensible, haciendo oír su voz porque ENOUGH IS ENOUGH.

Es evidente que un encuentro a nivel mundial que reúne políticos y múltiples profesionales de la seguridad vial es una ocasión única para intercambiar datos y dar a conocer las diferentes problemáticas que asolan especialmente a los países menos desarrollados. No es lo mismo escuchar al ministro de transportes de Mali que no tiene como financiar la iluminación de una carretera en un pueblo o a la directora de la Agencia de la República Dominicana que tiene una de las peores tasas de siniestros viales en Iberoamérica, que al representante de la fábrica de Volvo que presenta sus últimos desarrollos tecnológicos muchos de los cuales ya son una realidad en países desarrollados. Demasiadas desigualdades que no se pueden admitir.

La realidad abrumadora de las diferencias entre los países más avanzados y los países menos desarrollados obliga a actuar con urgencia para denunciar la falta de voluntad política de muchos gobernantes y la necesidad de aplicar políticas públicas. Estamos ante una pandemia que se puede evitar, porque la seguridad vial no tiene coste, es una inversión, como comentó Pere Navarro en su intervención.

La Declaración de Estocolmo y los ODS son objetivos alcanzables y salvar vidas es una obligación moral de todos los responsables de la seguridad vial. Vamos a trabajar todos juntos y FICVI, se une a

la campaña de Fundación MAPFRE de OBJETIVO CERO, porque dentro de una realidad global como la que estamos viviendo, la respuesta de la sociedad civil debe de ser globalizadora para lograr una movilidad segura, inclusiva y sostenible en cada rincón de nuestro planeta. Todas las pandemias se pueden prevenir.

Jeanne Picard
FICVI

Contenidos

Presentación Institucional	8
Asociaciones miembro	10
Asociaciones miembro	10
Adherentes	11
Antecedentes	12
3ª Conferencia ministerial sobre seguridad vial	15
Estado de situación	15
Actividades	17
<i>Meses previos al evento</i>	17
<i>Actividades pre evento en Estocolmo - día 18 de febrero</i>	27
<i>Durante el evento en Estocolmo - día 19 de febrero</i>	34
<i>Durante el evento en Estocolmo - día 20 de febrero</i>	38
<i>Conclusiones FICVI</i>	44
<i>Post evento</i>	45
Estrategias a desarrollar desde la sociedad civil a nivel iberoamericano	47
Anexos	49
Anexo I. Presentación participación a la Asamblea de Jóvenes	49
Anexo II. Presentación FICVI Conferencia Estocolmo	52
Reflexiones finales	53

Presentación institucional

Actualmente FICVI está conformada por 19 organizaciones de la sociedad civil presentes en 13 países de Iberoamérica: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal y Uruguay.

VISIÓN: Ser una organización de la sociedad civil referente en Iberoamérica, que defiende los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y contribuye a la construcción de una movilidad segura y sostenible.

MISIÓN: Promover un cambio cultural mediante la acción conjunta y coordinada de sus socios para apoyar a las víctimas de los siniestros viales y fortalecer la seguridad vial en la región de Iberoamérica y del Caribe. Concienciar a la sociedad en general para eliminar la violencia vial y sus consecuencias, impulsando actuaciones para que nuestros gobiernos establezcan la seguridad vial como prioridad política y problema de salud pública. “Todos fuimos, todos somos y todos podemos ser víctimas, también todos somos parte de la solución”.

VALORES: Responsabilidad. Inclusión. Solidaridad. Respeto a la vida. Derecho a la movilidad segura. Justicia.

Nos hemos unido para luchar contra la indiferencia de la sociedad y el olvido del poder político y para colocar nuestras reivindicaciones en el centro de las políticas públicas con medidas de prevención que permitan reducir la siniestralidad vial.

Hoy, 10 años después de su fundación, **es un organismo referente en la región de Iberoamérica** por ser la primera FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL, conformada por asociaciones de la sociedad civil que han sido fundadas por víctimas o sus familiares.

Desde 2010 un detalle de los objetivos cumplidos por FICVI en el marco de la Década de Acción 2011-2020 se encuentra publicado en las MEMORIAS que se pueden encontrar en: <http://contralaviolenciavial.org/gestionmax/buscador/gmx-niv4.htm>.

SOMOS MIEMBROS DE



ADHERIMOS A



Asociaciones miembro

Asociaciones miembro

MIEMBROS

ARGENTINA:	Conduciendo A Conciencia familiares de las víctimas de la tragedia de Santa Fe. Compromiso Vial
BRASIL:	Fundación Thiago Gonzaga. Vida Urgente
CHILE:	Fundación Emilia Silva Figueroa
COSTA RICA:	ACONVIVIR
ECUADOR:	Fundación CAVAT – Nicole Paredes. Centro de apoyo a víctimas de accidentes de tránsito.
ESPAÑA:	STOP Accidentes. Asociación de ayuda y orientación a afectados por accidentes de tráfico
GUATEMALA:	APASIT Asociación de prevención y atención de la seguridad integral en el tránsito
MEXICO:	N.A.C.E. No a Conducir Ebrio

VIVIAC. Víctimas de la Violencia Vial A.C.

PANAMÁ: Fundación Mónica Licona

PARAGUAY: S.E.R. Seguridad en las Rutas

PORTUGAL: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M)

URUGUAY: Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)

Red de Víctimas de Bella Unión

Adherentes

BOLIVIA: Misión Cero

MEXICO: J.A.I.M.E. (Jamás Apoyaré Conducir Ebrio)

PARAGUAY: Asociación de Familiares, amigos y víctimas de la Inseguridad Vial (AFAVIV)

URUGUAY: Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito (RENAVIC)

Antecedentes

En los últimos 40 años se han puesto en marcha numerosas iniciativas regionales y mundiales de seguridad vial. En el Día Mundial de la Salud celebrado en 2004¹, la publicación del **“Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”**² de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial contribuyó a catalizar la acción.

En este mismo año, la Asamblea Mundial de la Salud aprobó la resolución WHA 57.10³, en la que aceptaba la invitación de la Asamblea General para que la OMS coordinara las cuestiones de seguridad vial para que dieran **prioridad a la seguridad vial como una cuestión de salud pública**.

En 2005 la Asamblea General aprobó la resolución 60/5⁴ en la que puso de relieve la importancia de que los Estados miembros prestaran especial atención a la prevención de los traumatismos causados por el tránsito e invitó a las comisiones regionales y a la OMS a que organizaran conjuntamente la primera **Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial** y que los Estados miembros y la comunidad internacional reconocieran el tercer domingo de noviembre de cada año como el **Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Siniestros de Tráfico**.

En 2008 la Asamblea General aprobó la resolución 62/244⁵, titulada **“Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”**, y acogía favorablemente el ofrecimiento del Gobierno de la Federación

1. <http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/es/>

2. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/es/

3. http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-sp.pdf

4. <https://undocs.org/es/A/RES/60/5>

5. http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/A-RES-62-244_ES.pdf

de Rusia de actuar como anfitrión en 2009 de la **Primera Conferencia Mundial de Alto Nivel (ministerial) sobre Seguridad Vial**.

En 2009: FICVI. Asociación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial nace a partir de la “Declaración de Madrid”, que forma parte de las conclusiones del EISEVI 1 “Protegiendo vidas” que tuvo lugar el 23 y 24 de febrero de 2009, y que en su artículo n.º 11 planteaba: *“Las víctimas son una parte esencial de la seguridad vial. Apoyamos la iniciativa de promover la creación de una federación iberoamericana y del Caribe de las asociaciones de víctimas de los siniestros de tránsito y celebrar un encuentro a tal efecto en el curso de este año”*.

En el año 2010, 15 asociaciones de la sociedad civil, formadas en su mayoría por víctimas de siniestros de tránsito de Iberoamérica, se reunieron en el **1º Encuentro Iberoamericano en Medellín (Colombia)** y decidieron fundar la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial. FICVI. Ver Declaratoria de Medellín⁶.

En el año 2011, la FICVI llevó la bandera, en representación de las organizaciones de la sociedad civil, en el lanzamiento del Decenio de Acción de seguridad vial. México D.F.⁷



Jeanne Picard como Presidente de FICVI recibe la Bandera de la Década de Acción

Ese fue un día lleno de esperanzas porque por fin se marcaban las rutas a seguir a nivel mundial, definiendo en cinco pilares los compromisos adquiridos y por cumplir, para lograr la disminución de fallecidos y lesionados en el tránsito.

En el mes de abril de 2012, se aprueba en Argentina, la **“Carta Iberoamericana de Derechos de las Víctimas”**, que en su *Artículo 10*. Contempla el Derecho a la Asociación: *El Sistema de Administración de Justicia reconoce la facultad de las víctimas para asociarse en defensa de sus derechos y formar grupos, asociaciones u organizaciones con el objetivo de*

auxiliar y apoyar a todas las víctimas de violencia en los procesos judiciales.

Sin embargo, en el año 2015, la **Declaración de Brasilia⁸ reconoce el fracaso del Decenio de Acción**: “Aún queda mucho por hacer, porque a mitad del camino, aún no se han conseguido los objetivos marcados”. Por esta razón, se amplía la fecha hasta el 2030, incluyendo dentro de los **Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS)** los objetivos y metas 3.6 y 11.2, que incorporan la seguridad vial junto con el desarrollo de las ciudades, en un marco mucho más amplio y ambicioso de trabajo global.



6. http://contralaviolenciavial.org/uploads/CONOCENOS/declaracion_de_medellin.pdf

7. <http://contralaviolenciavial.org/actividades/lanzamiento-decenio-de-accion-para-la-seguridad-vial-11-mayo-2011/gmx-niv33-con28.htm>

8. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_ES.pdf?ua=1

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)



ODS.3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades

Meta3.6: De aquí a 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causados por accidentes de tráfico en el mundo.



ODS.11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Meta11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación de transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

3ª Conferencia ministerial sobre seguridad vial

Estado de situación

Los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que provocan inmensas tragedias familiares cuando muere un ser querido o queda mal herido de por vida.

Los siniestros de tránsito, son sobre todo catástrofes individuales y familiares, olvidadas y silenciadas, que la mayoría de las veces no encuentran respuesta por el olvido del poder político y la indiferencia de la sociedad, que añade dolor al dolor de quienes lo padecen. Ante la impotencia, el desamparo y la falta de información las familias afectadas no encuentran el apoyo necesario de la justicia y de los servicios sociales y sanitarios.

Conocemos el drama que hay detrás de cada siniestro y queremos movilizarnos para **alcanzar nuestro principal objetivo: CERO VICTIMAS**, para lograr que nadie más tenga que sufrir el dolor de este flagelo.

La sociedad iberoamericana en el siglo XXI no debe seguir sometida a esta pandemia. Los avances técnicos y científicos, así como las actuaciones oportunas y formas de organización social en otros países nos han demostrado que los siniestros de tránsito **son evitables**.

En consecuencia, la lucha contra los siniestros de tránsito debe constituir un firme compromiso cívico, ético y político de todos los actores sociales.

La nueva Agenda de Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas, en septiembre de 2015, incluye dentro de sus 17 objetivos, 2 que hacen referencia específica a la siniestralidad vial como ya hemos mencionado y otros tantos que en forma directa o indirecta inciden en la misma (ver Post Evento).

En este contexto y con la meta final de lograr **“CERO VICTIMAS en el tránsito”**, FICVI se propone alinear una estrategia común en la región con todas las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) que la integran a fin de desarrollar iniciativas, que permitan en el corto, mediano y largo plazo concretar los objetivos planteados tanto en el Decenio de Acción como en los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Los días 18 y 19 de febrero de 2020, se llevó a cabo la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial cuyo lema fue: "El logro de los objetivos mundiales para 2030". La misma se celebró en el Centro de Congresos Stockholm Waterfront.



Esta Conferencia Ministerial supuso una gran oportunidad en muchos sentidos, pero en particular para todos quienes, como asociaciones, ONG, activistas y organizaciones particulares, trabajan vinculados a la defensa y promoción de acciones en relación a las víctimas viales y sus familiares, para que unieran esfuerzos con el objetivo de visibilizar la situación - no deseada - en la que se encuentran y que día a día suma miles de personas.

Lamentablemente, durante la Década de Acción, las víctimas viales fueron "incluidas" en el Pilar 5, aunque en verdad este pilar hizo su foco principal en la respuesta sanitaria al momento del siniestro y post siniestro, pero desde una mirada basada más en el área médica y de emergencia, que en todo el resto de los aspectos que involucran el día después del siniestro como son los aspectos legales, judiciales, sociales, de rehabilitación, inserción laboral y educativa, entre otros.

Actividades

Meses previos al evento

Coordinaciones con Fundación MAPFRE

Se presentó una ampliación al contrato de apoyo 2019 de Fundación MAPFRE a FICVI para conformar una delegación que represente a FICVI en el Encuentro, lo cual se concretó.

Esta delegación fue encabezada por su presidente la Sra. Jeanne Picard de España, su vicepresidente el Sr. Héctor D`Agostino de Conduciendo a Conciencia de Argentina y el representante de APASIT Guatemala, Sr. Héctor Morales.

También participaron de la conferencia organizaciones miembro de FICVI⁹, como Conduciendo a Conciencia de Argentina, Vida Urgente de Brasil, ACONVIVIR de Costa Rica, Fundación Emilia de Chile, Fundación CAVAT de Ecuador, APASIT de Guatemala, STOP ACCIDENTES de España, Fundación Mónica Licona de Panamá y Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay.

Coordinaciones con la Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial

En forma previa al evento, la Alianza Global desplegó una serie de actividades preparatorias de este evento, de las cuales FICVI, como asociación miembro – junto a sus asociados – participó activamente:

#COMMITTOACT (Encuesta) - Agosto: La campaña #CommitToAct liderada por la Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial de la cual FICVI es miembro, continúa con el tema de liderazgo de la campaña #SpeakUp de la Semana Mundial para la Seguridad Vial.



Banner principal para Facebook y Twitter de FICVI

Esta campaña hace un llamado a los líderes de los gobiernos locales y nacionales a COMPROMETERSE con la implementación de políticas de seguridad vial significativas y ACTUAR sobre sus compromisos.

En este marco, FICVI se adhirió a la misma con 3 acciones, de las cuales en agosto ejecutamos la difusión de una campaña a través de redes sociales, promoviendo la respuesta y el compartir la encuesta, para contar a nuestros líderes por qué es importante un compromiso de acción para lograr carreteras más seguras.

9. Estas organizaciones lograron su participación, procurando por sí mismas su financiamiento.

Cada una de las imágenes que presentamos a continuación, fue acompañada por el siguiente texto en Facebook y Twitter: *#CommitToAct: Desde FICVI nos sumamos a la campaña de la Global Alliance of NGOs for Road Safety. Si alguna vez has estado involucrado en un siniestro de tránsito o conoces a alguien que haya sido parte, responde y comparte la encuesta para contar a tus líderes por qué es importante #committoact para carreteras más seguras. Encuesta disponible en ESPAÑOL: <http://bit.ly/ecuestadepersonas...>*

CAMPAÑA #COMMITTOACT (Declaración del Pueblo) - Octubre: Difusión de una campaña a



través de redes sociales, para lograr la mayor cantidad de firmas posibles a la “Declaración del Pueblo”, la cual está basada en la declaración que las ONG entregaron al Gobierno de Suecia en la reunión realizada en Grecia durante abril de este año, para exigir que los líderes gubernamentales de todo el mundo se COMPROMETAN a dar prioridad a las personas y a ACTUAR para salvar vidas en las carreteras de todo el mundo a través de las mejores prácticas basadas en la evidencia.

Cada una de las imágenes que presentamos a continuación, fue acompañada por el siguiente texto en Facebook y Twitter: *#CommitToAct: Desde FICVI, te invitamos a firmar la declaración de las ONG entregada al Gobierno de Suecia en la Reunión Mundial, para exigir que los líderes de todo el mundo se COMPROMETAN a dar prioridad a las personas y a ACTUAR para salvar vidas en las carreteras a través de las mejores prácticas basadas en la evidencia. Disponible en ESPAÑOL: <http://www.roadssafetyngos.org/peoples-declaration-sp/>*

Global Alliance of NGOs for Road Safety

#COMMIT TO ACT

Cero víctimas en el tránsito

FIRMA LA DECLARACIÓN

THE GLOBAL GOALS For Sustainable Development

FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL - FICVI

www.contralaviolenciavial.org

Global Alliance of NGOs for Road Safety

#COMMIT TO ACT

El momento de actuar es **HOY**
Tal vez mañana sea tarde...

FIRMA LA DECLARACIÓN

THE GLOBAL GOALS For Sustainable Development

FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL - FICVI

www.contralaviolenciavial.org

Global Alliance of NGOs for Road Safety

#COMMIT TO ACT

LA VELOCIDAD es la principal causa de las lesiones de tránsito.

La reducción de la velocidad media en un 5% puede reducir el número de accidentes mortales en un **30%**

FIRMA LA DECLARACIÓN

THE GLOBAL GOALS For Sustainable Development

FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL - FICVI

www.contralaviolenciavial.org

Global Alliance of NGOs for Road Safety

#COMMIT TO ACT

LA SOLUCIÓN

Promulgar y hacer cumplir las leyes de tránsito mejora la seguridad vial.

<p>Velocidad El límite de velocidad en zonas urbanas no debe ser mayor a 50 km/h. Las autoridades deben poder reducir esos límites donde convenga</p>	<p>Alcohol El límite de alcoholemia debe ser menor a 0,05 g/dl para todos los conductores</p>	<p>Uso del casco El uso del casco estandarizado por motociclistas y pasajeros en todos los tipos de vía y motor debe ser obligatorio</p>	<p>Uso del cinturón de seguridad El uso del cinturón de seguridad debe ser obligatorio para todos los ocupantes del vehículo (asientos delanteros y traseros)</p>	<p>Uso de asientos especiales para niños Se debe exigir el uso de asientos especiales para sujetar a los niños en el vehículo</p>
--	--	---	--	--

FIRMA LA DECLARACIÓN

THE GLOBAL GOALS For Sustainable Development

FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL - FICVI

www.contralaviolenciavial.org

VER MAS: <http://contralaviolenciavial.org/actualidad/committoact-ficvi-adhiere-a-la-campa-na-de-la-alianza-global-de-ong-para-la-seguridad-vial/gmx-niv44-con814.htm>

CAMPAÑA #COMMITTOACT (Mesas Redondas) – durante 2019: Las mesas redondas alrededor del mundo fueron un elemento continuo de la campaña de la Alianza #CommitToAct. Las mesas redondas fueron eventos públicos, organizados por las ONG miembros de la Alianza, en los que las autoridades gubernamentales locales y nacionales asumieron compromisos específicos para la acción en materia de seguridad vial basados en objetivos SMART. El objetivo de las mesas redondas fue fortalecer el compromiso de las ONG con sus gobiernos a través de compromisos significativos que puedan ser rastreados para asegurar que se pongan en acción.

Las mesas redondas se celebraron durante el período previo a la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. Los compromisos contraídos y los progresos realizados para ponerlos en práctica, fueron presentados por la Alianza en la Conferencia Ministerial.

ECUADOR: El viernes 2 de agosto de 2019, la **Fundación CAVAT** organizó una Mesa Redonda en Quito, Ecuador. Junto al enviado especial de Naciones Unidas, Sr. Jean Todt, la mesa redonda contó con la presencia del Sr. Álvaro Guzmán Jaramillo, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANT); el Sr. Iván Carvallo, Viceministro de Transporte; y el Sr. Paul Hernández, Secretario de Transporte. En el compromiso se manifestó la intención de los organismos gubernamentales -incluidos los ministerios de Transporte y Obras Públicas, Interior, Turismo y Salud

Pública, además de las autoridades de tránsito, los municipios, la policía y el sistema judicial- de trabajar conjuntamente para mejorar la conciencia de la seguridad vial en el país.



BRASIL: Zonas escolares más seguras en Brasil

Según el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en 2018, los traumatismos causados por el tránsito son la principal causa de muerte de los jóvenes de 5 a 19 años de edad en todo el mundo. Miles de niños mueren o resultan gravemente heridos cada día, a menudo de camino a la escuela o de vuelta a ella. Por esta razón, es fundamental que se mejore la seguridad vial en los distritos escolares.

El viernes 8 de noviembre de 2019, la **Fundación Thiago Gonzaga**, miembro de la Alianza, organizó una mesa redonda alrededor del mundo en Porto Alegre, Brasil, para instar a las autoridades locales a que se comprometan a mejorar la seguridad vial alrededor de las escuelas. Sólo en Porto Alegre, la Empresa Pública de Transportes y Circulación (EPTC) constató que los accidentes de tráfico representan el 40% de las muertes y lesiones de niños y adolescentes. Para combatir este problema, Rodrigo Tortoriello, Secretario de Movilidad Urbana; Marcelo Gazen, Secretario de Infraestructura y Movilidad; Marcelo Hansen, Director Técnico de la EPTC; Julio Urzua, Director Regional para América del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP); y Regis Gonzaga, Presidente de la Fundación Thiago Gonzaga, firmaron un compromiso para mejorar la seguridad de las zonas escolares y trabajar en pro de la disminución del número de muertes y lesiones graves entre los niños y jóvenes del municipio.

La Fundación Thiago Gonzaga y el Ayuntamiento de Porto Alegre han formado una asociación para poner en marcha el proyecto **"Camino Seguro"**. Este proyecto será el primero en Brasil en utilizar la herramienta iRAP Star Rating for Schools (SR4S). También organizará talleres con el gobierno de la comunidad para proporcionar información basada en pruebas sobre los riesgos a

los que están expuestos los niños en las zonas escolares. El objetivo del proyecto "SAFE WAY" es reducir los incidentes de tráfico en las zonas escolares, aumentar la conciencia sobre la seguridad vial, la accesibilidad y el diseño orientado a las personas, y promover una mejor utilización de los espacios públicos mediante la participación de la comunidad.

Mediante el proyecto de clasificación con estrellas, se realizarán evaluaciones del tráfico en las zonas que rodean las escuelas y se introducirán mejoras basadas en el análisis para una circulación mejor y más segura de todas las personas, especialmente los niños, en Porto Alegre.



ESPAÑA:

El miembro de la Alianza **STOP ACCIDENTES en España**, representada por su delegada en la CC.AA. de Galicia, Sra. Jeanne Picard, se ha comprometido a impulsar la cultura de la seguridad vial, abogando por la seguridad vial como una responsabilidad colectiva y mejorando la seguridad de los grupos más vulnerables, como los niños y los ancianos.

Los estudios han demostrado que una proporción importante de las muertes en carretera se producen en las carreteras rurales, aunque las intervenciones en materia de seguridad vial suelen centrarse en las poblaciones urbanas.

El jueves 19 de diciembre, Stop Accidentes organizó una Mesa Redonda Mundial en Galicia (España), con el objetivo de ejecutar su **PROYECTO DE MOVILIDAD SEGURA E INCLUSIVA EN LAS ZONAS RURALES**. En el evento, Ethel M^a Vázquez Mourelle, Conselleira de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno autónomo de Galicia, se comprometió a llevar a cabo las siguientes acciones en la región:

- » Seguimiento de la ejecución de las mejoras de la infraestructura alrededor del colegio CEIP Santo André Xeve (Pontevedra), mejorando la seguridad de la comunidad escolar para el año 2020/2021.
- » Redactar un proyecto piloto para mejorar la seguridad en dos instalaciones públicas para personas mayores en zonas rurales para el año 2020/2021.

- » Redactar un manual de prácticas óptimas de seguridad vial en el transporte escolar, centrado en el transporte escolar, los estudiantes y las familias, para fines de 2020.
- » Difundir el manual de mejores prácticas entre los actores involucrados para, a través de actividades socio-educativas, hacerlos partícipes de la necesidad de un cambio de comportamiento a favor de una movilidad inclusiva, sostenible, saludable y segura para el año 2020/2021



Coordinaciones con YOUTH: A solicitud de nuestro socio Fundación MAPFRE, colaboramos con la organización YOURS (Youth for Road Safety) para lograr una mayor representación de los países de Iberoamérica en la 2ª Asamblea Mundial de Jóvenes.

En tal sentido, FICVI logró sumar a la delegación, a:

- » Martin Umaña Barrios de Costa Rica, representando a la asociación ACONVIVIR
- » Guillermo Sánchez de España, representando a la asociación STOP ACCIDENTES
- » Manuel Alberto Morales de Guatemala, representando a la asociación APASIT
- » Olga Arosemena de Panamá, representando a la Fundación Mónica Licón
- » Luis Villalba de Paraguay, representando a la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV)

Estos representantes se sumaron a la delegación original integrada por:

- » Brenda Parmeggiani de Brasil, representante de Fundación Thiago Gonzaga (Vida Urgente)
- » Thiago Gruner de Brasil, representante de Fundación Thiago Gonzaga (Vida Urgente)
- » Julia Gonzaga de Brasil, representante de Fundación Thiago Gonzaga (Vida Urgente)
- » Andrea Schifferly Rivera de Chile, representante de Fundación Emilia
- » Esteban Paredes de Ecuador, representante de Fundación CAVAT

En el Anexo 1 se adjuntan las presentaciones de cada uno de los representantes.

Coordinaciones con la Dirección General de Tráfico (DGT): Se hicieron gestiones con esta

Dirección para lograr que, a través del Ministerio del Interior de España, FICVI pudiera tener un espacio en alguna de las instancias del evento para presentar su trabajo y demandas. En el Anexo 2 adjuntamos la presentación preparada, la cual lamentablemente no tuvimos posibilidad de presentar.

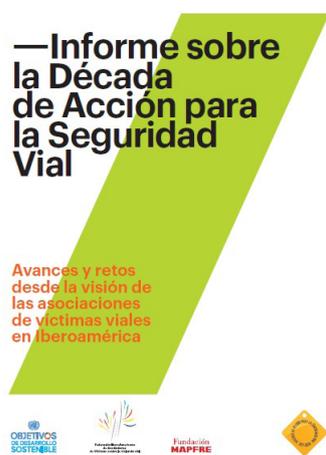
Aportes generales previos a la conferencia

Informe Avances de la Década de Acción para la Seguridad Vial. Avances y retos desde la visión de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica: De cara a la Tercera Conferencia Ministerial en la cual se han de revisar los resultados de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, FICVI con el apoyo de Fundación MAPFRE, se elaboró el referido informe.

En él, nos propusimos repasar uno a uno los pilares propuestos por la Década en relación a los avances logrados, los retos aún pendientes y el aporte que la sociedad civil a través de las asociaciones de víctimas viales que conforman FICVI, con el objetivo de aportar una mirada objetiva y constructiva a los últimos 10 años de acciones, cuyo objetivo primordial era disminuir la cifra de muertos y lesionados por siniestros de tránsito.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, al finalizar el Decenio nos encontramos con muy malos resultados: no se han conseguido las metas marcadas ya que el último informe de la OMS estima que son más de 1.355.000 las personas fallecidas en el año 2018 y más de 50 millones resultaron heridas graves en el tránsito.

*“En el año 2004 Naciones Unidas decía actuar ahora salvará vidas, sin embargo, ante los compromisos incumplidos, 16 años después, seguimos diciendo: **ES HORA DE ACTUAR**”*



Es por tal que queremos compartir este trabajo con todas las autoridades presentes en la próxima Conferencia Ministerial, así como con las asociaciones civiles, ONG, Fundaciones, activistas y empresas privadas que están vinculadas a la temática, así como con la sociedad en general. FICVI, se une a la campaña de Fundación MAPFRE de OBJETIVO CERO, porque dentro de una realidad global como la que estamos viviendo, la respuesta de la sociedad civil debe de ser globalizadora y esto quiere decir trabajar juntos y en coordinación; debemos trabajar juntos para lograr una movilidad segura, inclusiva y sostenible en cada rincón de nuestro planeta.

El informe está disponible en español e inglés y agradecemos su más amplia difusión; se distribuyeron 50 ejemplares de este documento entre los asistentes al evento.

DESCARGA EN ESPAÑOL: [http://contralaviolenciavial.org/uploads/INFORME_DECADA_DE_ACCION_\(FICVI\)_web.pdf](http://contralaviolenciavial.org/uploads/INFORME_DECADA_DE_ACCION_(FICVI)_web.pdf)

DESCARGA EN INGLÉS: [http://contralaviolenciavial.org/uploads/INFORME_DECADA_DE_ACCION_\(FICVI\)_web_ingles.pdf](http://contralaviolenciavial.org/uploads/INFORME_DECADA_DE_ACCION_(FICVI)_web_ingles.pdf)

Petitorio a las autoridades públicas: Conocedores del fracaso de la Década de Acción, que no ha logrado cumplir la mayoría de los objetivos marcados, no perdemos la esperanza de avanzar para conseguir los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Estamos en el camino y sabemos que algunas medidas han permitido salvar vidas. La mayoría de los países analizados, con más o menos acierto, han implementado acciones para que la seguridad vial sea parte de las políticas públicas, haciendo en algunos casos grandes esfuerzos para modificar leyes y aplicarlas, lo que nos alienta a seguir exigiendo responsabilidades a todos los gobiernos de la región, porque todos podemos ser víctimas, pero también todos somos parte de la solución.

A **nivel global**, demandamos que las autoridades reconozcan que la respuesta tras los siniestros de tránsito no debe limitarse tan solo a la respuesta de emergencia al momento del siniestro, sino que debe incluir la asistencia psicológica, social y legal de las víctimas y sus familiares, así como la puesta en marcha de mecanismos de rehabilitación física, psicológica y social, la cual permita el aseguramiento de una adecuada calidad de vida, la cual incluye la reinserción laboral y social y el acceso a una movilidad autónoma.

A **nivel países de Iberoamérica**, reclamamos:

1. Que nuestros gobiernos se comprometan a que la seguridad vial sea **una política de estado prioritaria** al igual que lo es la salud pública o la educación.
2. A nuestros gobiernos que el **manejo de datos sobre siniestralidad vial sea objetivo, real y unificado** a nivel nacional, implementando **sistemas de auditoria externos** para asegurar que en cada país se disponga de datos fiables e información para la toma de decisiones y acciones de prevención.
3. Que nuestros gobiernos incorporen la **educación vial como parte del currículo nacional** en todos los niveles de enseñanza, asignando los recursos humanos y financieros necesarios y las auditorias necesarias para su cumplimiento inmediato.
4. A nuestros **gobiernos un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir**; la obtención de la misma **no es un derecho sino un permiso** que la sociedad otorga a sus ciudadanos una vez acredita su capacidad técnica y psicofísica.
5. Que las autoridades controlen y castiguen con severidad a los **conductores temerarios** que ponen en riesgo la vida de las demás personas, aunque sus actuaciones no hayan ocasionado siniestros de tránsito. Que se contemple en el código penal un capítulo para los **delitos cometidos contra la seguridad vial** que permitan aplicar penas ejemplarizantes para educar al ciudadano, prevenir los accidentes y disuadir la conducción temeraria.
6. A nuestros gobiernos la creación de **Unidades de Atención Integral de Víctimas de Siniestros de Tránsito** o su integración a otro tipo de entidades similares que ya funcionen en cada país asegurando su cobertura nacional, dotándola de los recursos humanos y financieros necesarios para el desempeño de su labor.
7. Que nuestros gobiernos destinen los **recursos económicos** necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura y sostenible e inclusiva.
8. De nuestros gobiernos un **protocolo eficaz de atención sanitaria** inmediata y post hospitalaria.
9. Que nuestros gobiernos mejoren la **seguridad de las infraestructuras**, adopten las normativas

de Naciones Unidas en cuanto a los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos e implementen las inspecciones técnicas vehiculares con regularidad y a nivel nacional.

10. De nuestros gobiernos la adopción de las recomendaciones internacionales de la Organización Mundial de la Salud y Naciones Unidas en cuanto a las medidas de probada eficacia sobre los factores de riesgo entre los que destacamos: velocidad; alcohol y drogas; cinturones de seguridad; sistemas de retención infantil; cascos de motocicleta; utilización de móviles y tecnología de los vehículos.

Durante el evento, se distribuyeron casi 500 ejemplares de este documento entre los asistentes.

ASOCIACIONES MIEMBROS DE FICVI

ARGENTINA: Conducendo a Conciencia
ARGENTINA: Compromiso Vial
BRASIL: Fundação Thiago Cortuga, Vida Urgente
CHILE: Fundación Emilia Silva Figueroa
COSTA RICA: ACCIDENTES: Asociación de Dependientes Contra la Violencia Vial y el Intoxicado
ECUADOR: FUNDACIÓN CAJAT Nicole Paredez, Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito
ESPAÑA: STOP ACCIDENTES
GUATEMALA: AVINET: Asociación de Prevención y Atención de la Seguridad Integral en el Tránsito
MÉXICO: H.A.C.E. No a Conducir Ebrio
MÉXICO: VIVAC, Víctimas de la Violencia Vial A.C.
PANAMA: Fundación Mónica Estora
PARAGUAY: Asociación S.E.E. Seguridad en las Rutas
PORTUGAL: Associação de Cidadãos Auto-Mobilistas (ACA-M)
URUGUAY: Fundación Conato Rodríguez
URUGUAY: Red de Víctimas de Sistemas de Tránsito de Bella Unión
VENEZUELA: Asostemo

ADHERENTES

ARGENTINA: Meñin.com
MÉXICO: I.A.I.M.E. (Danish support conductor ebrio)
PARAGUAY: Asociación de Familiares, amigos y víctimas de la inseguridad Vial (AFAVIV)
URUGUAY: Red Nacional de Víctimas y Familiares de Sistemas de Tránsito (RNFVST)

FICVI es miembro de: Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial, LatinMAC, Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), UN Road Safety Collaboration.

Para que los organismos de Investigación, antes de iniciar un nuevo estudio en una decisión conjunta o dual (interamericana), considerando firmemente que la sociedad civil es un actor fundamental para desarrollar la capacidad de producción pública de seguridad vial y que desde que sus propuestas puedan tener el apoyo de las instituciones y el apoyo en el caso de los accidentes a través de las víctimas de violencia vial.

Desde de una realidad global como la que estamos viviendo, el rol de la sociedad civil debe de ser prioritario y es que se debe encontrar juntos en coordinación.

www.contralaviolenciavial.org
www.facebook.com/serviciociv/
 @FICVI



IBERO - AMÉRICA

TRABAJAMOS PARA LOGRAR MOVILIDAD SEGURA, INCLUSIVA Y SOSTENIBLE



QUIÉNES SOMOS

Estamos integrados actualmente por 20 organizaciones, presentes en 14 países de la región Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela.

VISIÓN

Ser una organización de la sociedad civil referente en Iberoamérica, que defienda los derechos de las víctimas de sistemas de tránsito y contribuya a la consecución de una movilidad segura y sostenible.

MISIÓN

Promover un cambio cultural mediante la acción conjunta y coordinada de sus socios para apoyar a las víctimas de los sistemas viales y fortalecer la seguridad vial en la región de Iberoamérica y del Caribe. Concientizar a la sociedad en general para eliminar la violencia vial y sus consecuencias, impulsando acciones para que nuestros gobiernos establezcan la seguridad vial como prioridad política y problema de salud pública. Todos somos, todos somos y todos podemos ser víctimas, también todos somos parte de la solución.

VALORES

Responsabilidad · Inclusión · Solidaridad · Respeto a la vida · Derecho a la movilidad segura · Justicia



PETITORIO

Tras los esfuerzos de la Decada de Acción, cuyos objetivos principales siguen siendo materia pendiente, en particular la esperanza de lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.

A nivel global, demandamos que las autoridades reconozcan que la respuesta tras los sistemas de tránsito no debe limitarse tan solo a la respuesta de emergencia al momento del siniestro, sino que debe incluir la asistencia psicológica, social y legal de las víctimas y sus familiares, así como la puesta en marcha de mecanismos de rehabilitación física, psicológica y social, lo cual permite el aseguramiento de una adecuada calidad de vida, que incluya la reinserción laboral y social y el acceso a una movilidad autónoma.

A nivel países de Iberoamérica, exigimos que los gobiernos de Iberoamérica se unan al movimiento para que:

- 1 La seguridad vial sea una política de estado prioritaria.
- 2 El manejo de datos sobre siniestralidad vial sea objetivo, real y verificado a nivel nacional para la toma de decisiones y acciones de prevención.
- 3 Se incorporen la educación vial como parte del currículo nacional en todos los niveles de enseñanza, asignando los recursos humanos y financieros necesarios.
- 4 Exista un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir una vez acrediten su capacidad física y psicológica.
- 5 Se controle y castigue con severidad a los conductores temerarios, y se contemple en el código penal un capítulo para los delitos cometidos contra la seguridad vial que permitan aplicar penas ejemplarizantes para educar al ciudadano, prevenir los siniestros y disuadir la conducción temeraria, aunque sus actuaciones no hayan ocasionado siniestros de tránsito.
- 6 La creación de Unidades de Atención Integral de Víctimas de Sistemas de Tránsito o su integración a otro tipo de entidades similares que se funcionen en cada país se concrete, asegurando su cobertura nacional, dotándola de los recursos humanos y financieros necesarios para el desempeño de su labor.
- 7 Se destinen los recursos económicos necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura, sostenible e inclusiva.
- 8 Exista un protocolo eficaz de atención sanitaria inmediata y post hospitalaria.
- 9 Se mejoren la seguridad de las infraestructuras, adopten las normativas de Naciones Unidas en cuanto a los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos e implementen las inspecciones técnicas vehiculares con regularidad y a nivel nacional.
- 10 La adopción de las recomendaciones internacionales de la OMS y UN en cuanto a las medidas de probada eficacia sobre los factores de riesgo: velocidad, alcohol y drogas, cinturones de seguridad, SRS, cascos, utilización de móviles y asistencia de nuevos tecnologías en los vehículos, se ponga en práctica.

VER MAS: http://contralaviolenciavial.org/uploads/ENCUENTROS_MUNDIALES/ESTOCOLMO/Bifoliar_FICVI_Espanol.pdf

Declaración de Estocolmo: La misma se preparó en estrecha colaboración con el grupo directivo de la conferencia y fue objeto de una amplia consulta con los Estados Miembros de la Organización Mundial de la Salud por conducto de sus representaciones permanentes en Ginebra, y de una consulta pública transparente e inclusiva abierta a todos en todo el mundo.

El borrador de la Declaración que se sometió a consulta pública, no tomaba en cuenta a título expreso ni a las víctimas viales, ni la exigencia de homologación normativa de los vehículos, por lo que FICVI participó en esta consulta proponiendo la inclusión de los siguientes apuntes:

“En el punto 7. ...exigiendo la atención integral de las víctimas del tránsito y de su entorno familiar, incluyendo el ejercicio pleno de sus derechos a una justicia reparadora y a la debida asistencia en salud física y mental.

En el punto 11 ...obligando a las automotrices a comercializar sus vehículos en todo el mundo bajo las mismas normas que rigen en los países desarrollados”.

Finalmente, la Declaración de Estocolmo incluyó estos aportes en los puntos 10 y 12:

10. Asegurar el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;

12. Asegurar que todos los vehículos producidos y vendidos para cada mercado para 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad siempre que sea posible;

Lema Global: Convencidos de que la única forma de visibilizar el drama que día a día viven las asociaciones de víctimas viales, el 22 de enero, hicimos llegar a través de la Alianza Global para la Seguridad Vial, la siguiente carta (en español e inglés) a todas las asociaciones que trabajan vinculadas al tema y que forman parte de esta organización.

Estimados todos,

En nombre de la Asociación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial – FICVI, me es grato saludarles y saber que pronto nos encontraremos en Estocolmo.

Como ustedes saben, esta Conferencia Ministerial supone una gran oportunidad en muchos sentidos, pero en particular para todos quienes, como asociaciones, ONG, activistas y organizaciones particulares, trabajamos vinculados a la defensa y promoción de acciones en relación a las víctimas viales y sus familiares, para que unamos esfuerzos con el objetivo de visibilizar la situación - no deseada - en la que nos encontramos y que día a día suma miles de personas.

Lamentablemente, durante la Década de Acción, las víctimas viales fuimos "incluidas" en el Pilar 5, aunque en verdad este pilar hizo su foco principal en la respuesta sanitaria al momento del siniestro y post siniestro, pero desde una mirada basada más en el área médica y de emergencia, que en todo el resto de los aspectos que involucran el día después del siniestro como son los aspectos legales, judiciales, sociales, de rehabilitación, inserción laboral y educativa, entre otros.

Es por esto, que le convocamos a una reunión informal para discutir entre todos la construcción de un lema "global", que nos de visibilidad y promueva la concientización de la sociedad sobre nuestra realidad. Este lema, podría ser utilizado como parte de una campaña global a la que se sumen todas aquellas organizaciones, ONG, asociaciones, federaciones, activistas o particulares que estén interesados en la promoción del tema a nivel global.

Dos puntos que nos parece importante destacar en forma previa a esta reunión son que:

- 1. Realizar este "ejercicio", no significa de ninguna manera el crear otra asociación*

internacional o regional, ni invertir recursos adicionales a los que cada organización disponga; tan solo implica que una vez definido el lema, cada parte interesada lo integre a su página web, sus redes sociales, sus actividades, etc. como forma de sumar esfuerzos en post de un reclamo común.

2. *Nuestra propuesta trasciende el lema del día mundial en memoria de las víctimas que año a año se define y pretende construir un lema que identifique las reivindicaciones de las víctimas y sus familias más allá de un día al año.*

Si, la propuesta es de su interés, les rogamos nos lo hagan saber al correo electrónico: secretariaficvi@contralaviolenciavial.org a fin de poder volver a ustedes con una propuesta concreta de día y hora para realizar esta reunión en Estocolmo.

A la espera de su amable respuesta, les saluda,

*Jeanne Picard Mahaut
Presidente de FICVI*

A esta convocatoria respondieron:

1. Prerana Arora: People's Trust India
2. Banita Fidyova: FEVR European Federation of Road Traffic Victims
3. Jeannot Mersch: Presidente de la FEVR European Federation of Road Traffic Victims
4. Liz Man: Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial
5. Yolanda Domènech: P(A)T
6. Ezequiel Palacios: México Previene
7. Jesús Monclus: Fundación MAPFRE

La convocatoria no se pudo realizar debido a los múltiples compromisos y lo apretado del programa, sin embargo, la idea ha sido bien recibida por la FEVR, con la cual seguimos en contacto para unir fuerzas desde las federaciones.

Actividades pre-evento en Estocolmo. Día 18 de febrero

Segunda Asamblea Mundial de la Juventud para la Seguridad Vial

“La segunda Asamblea Mundial de la Juventud para la Seguridad Vial, celebrada el 18 de febrero de 2020, nos ha dado la oportunidad de reunirnos a 200 jóvenes aproximadamente que representamos a 75 países de todo el mundo.

Los participantes en la Asamblea teníamos en común nuestro compromiso por la vida impulsando una movilidad segura y sostenible para todos, especialmente con la población joven, quienes más sufrimos el problema de la siniestralidad vial. Para ello, elaboramos Consultas Juveniles en los respectivos países, donde pudimos recoger los principales riesgos e inquietudes manifestados por las personas jóvenes y, así poder representar su voz en Estocolmo.



Durante la Asamblea exploramos y compartimos el desafío de dar respuesta a la principal causa de mortalidad entre los jóvenes y adoptamos la Declaración Mundial de la Juventud para la Seguridad Vial.

Participamos en diferentes sesiones paralelas, siendo la que mayor interés despertó en mi la relacionada con la seguridad en los entornos escolares (To Safe School Zones - ODS 4), guiada por Ms. Rafaella Machado y Mr. Alex Ayub. En la sesión pudimos compartir experiencias sobre proyectos e intervenciones que tienen por objetivo auditar y comprobar la seguridad en materia de movilidad de los entornos escolares: herramientas de observación del entorno y sistemas de clasificación de la seguridad vial en los entornos escolares basada en el sistema de "Star Rating for schools".

Con la Declaración de la juventud pretendimos, en un primer lugar, dejar claro que, aunque es posible que los jóvenes seamos parte del problema, también demandamos poder ser parte de la solución. Demandamos una educación y sensibilización sobre el uso de las vías públicas como espacios compartidos; demandamos buenos servicios de atención a los afectados post-siniestro; demandamos una reducción de la contaminación del aire causada por el abuso de los vehículos privados; la promoción de sistemas de transporte públicos que cubran nuestras necesidades; así como de infraestructuras que calmen el tráfico y permitan desplazarnos andando o en bicicleta de forma segura".

Con la Declaración de la juventud pretendimos, en un primer lugar, dejar claro que, aunque es posible que los jóvenes seamos parte del problema, también demandamos poder ser parte de la solución. Demandamos una educación y sensibilización sobre el uso de las vías públicas como espacios compartidos; demandamos buenos servicios de atención a los afectados post-siniestro; demandamos una reducción de la contaminación del aire causada por el abuso de los vehículos privados; la promoción de sistemas de transporte públicos que cubran nuestras necesidades; así como de infraestructuras que calmen el tráfico y permitan desplazarnos andando o en bicicleta de forma segura".

Guillermo Sánchez - España

"La experiencia vivida en la Segunda Asamblea de Jóvenes por la Seguridad Vial se puede resumir en esperanza, ver tantos jóvenes trabajando desde su trinchera por mejorar las condiciones de seguridad para la movilidad de personas, jóvenes y niños en cada uno de sus países devuelve las energías y alienta el alma.

Entender las realidades que se viven en otras latitudes y ver cómo se está trabajando para mejorarlas fue muy enriquecedor, aprender y poder aplicarlas en los proyectos que se trabajan desde la Municipalidad en la que trabajo será de gran ayuda para nuestros vecinos. También me dio una noción para comparar la realidad de mi país Costa Rica con los demás países.

Lo más importante es aplicar lo aprendido, exigir a nuestros gobernantes y políticos la aplicación de la declaración firmada por todos los jóvenes reunidos en Estocolmo. Seguir trabajando en concientizar sobre el problema que generan los hechos viales en nuestros países, pero principalmente en la población juvenil".



Martin Umaña - Costa Rica



“Para el equipo de la Fundación, la conferencia representó la unión de esfuerzos entre la sociedad civil, los gobiernos y las empresas hacia la Visión Cero. Al concluir el Decenio de Acción, se renueva el compromiso de reducir el número de vidas perdidas en tránsito.

Estamos felices de ver crecer la conciencia de los líderes, especialmente en el sentido de que el tráfico es un problema de salud pública. Estamos muy orgullosos de ver la participación de los jóvenes, exigiendo su espacio en los debates y en la construcción de una movilidad más segura para todos. Para

nosotros, sin la juventud no hay cambio de cultura.

Uno de los principales retos de la conferencia es poner la seguridad del tráfico en la agenda política, como una agenda central durante las elecciones, por ejemplo. También es importante trabajar en cuestiones de género para avanzar hacia un tránsito más humano y seguro para todos. Pensando en el caso de Brasil, la gestión de la velocidad será un gran desafío en vista de las acciones del gobierno federal el año pasado”.

Delegados de Fundación Thiago Gonzaga (Vida Urgente) – Brasil

VER DECLARACION DE LOS JOVENES (solo disponible en inglés): <https://static1.squarespace.com/static/5d417dafca99980001f34799/t/5e4d0a0d84e2995250d4cd08/1582107152122/Youth+Statement+Final+Web.pdf>

Almuerzo BID

Organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), este fue el único evento, que reunió a organizaciones y representantes de los gobiernos de Iberoamérica. Estaban presentes entre otros: la Dra. Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transportes de Colombia, el Vice Ministro de Transportes de Costa Rica, representante de la ATTT de Panamá junto con una ONG, representante de San Salvador acompañado de una ONG, Corina Puppo de la ANSV de Argentina, Felipe Rodríguez Laguens Secretario de Transporte de Argentina, Ing. Claudia Franchesca de los Santos, Directora del INTRANT de Republica Dominicana, el Sr. Jose Gabriel Martínez, Ministro de Transportes de Ecuador acompañado por la Presidente de Fundación CAVAT, Sra. Soraya Herrera, el Ing. Alejandro Furas de LatinNcap, la Ing. Hilda Gómez Directora de REDUX, la Sra. M^a. Fernanda Rodríguez, Presidente de la Fundación Gonzalo Rodríguez, la Sra. Jeanne Picard, Presidente de FICVI.

En este evento, el BID presentó sus proyectos de Seguridad Vial para Latinoamérica: <https://www.iadb.org/es/transporte/seguridad-vial>

FICVI, entregó a cada uno de los asistentes un ejemplar del *Informe sobre la década de acción para la seguridad vial. Avances y retos desde la visión de las víctimas viales en Iberoamérica*. Durante el coloquio se habló de los múltiples factores que inciden en la siniestralidad vial, comportamientos, infraestructuras, etc.

Como representante de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica, FICVI denunció la hipocresía del mundo del motor y la responsabilidad de los fabricantes que siguen vendiendo vehículos “inseguros”, e insistió en la necesidad de crear Unidades de Atención a Víctimas Viales y sus familias.

Lamentamos que, en una reunión mundial, Latinoamérica no haya tenido la representación que se merece.

Inauguración de la exposición popular en la estación central de Estocolmo (People Exhibition)

La Exposición Popular fue una exhibición interactiva que se inauguró el día 18 de febrero y se llevó a cabo durante la Conferencia Ministerial en la Estación Central de Estocolmo, situada al lado del lugar donde se desarrolló el encuentro mundial. Un lugar de paso de mucha gente, pero apartado y desconectado, lo que provocó que muy pocos asistentes se acercaron a visitarlo. Por ser una estación de trasbordo de pasajeros, pocas personas disponían de tiempo para detenerse a ver o escuchar las exposiciones. Una elección muy poco efectiva a criterio de FICVI.



Jean Todt, enviado especial de Naciones Unidas para la Seguridad Vial y Etienne Krug, Director del Departamento de Gestión de Enfermedades No Transmisibles, Discapacidad, Violencia y Prevención de Lesiones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre otras figuras de alto nivel, participaron en la inauguración de la reunión popular en la exposición.

La exhibición pretendió ser una llamada a la acción de los líderes de la sociedad civil a sus gobiernos para un **#CommitToAct** para la seguridad vial. La misma contó con una breve presentación sobre el lado humano de los incidentes viales y un acto simbólico donde se mostraba pares de zapatos vacíos que representan las 3.700 vidas perdidas en las carreteras todos los días. Se quiso demostrar a los líderes de todo el mundo que la comunidad de seguridad vial está unida, que estamos preocupados y que estamos comprometidos a responsabilizarlos por las promesas que hacen para abordar la seguridad vial en sus países.

Actividades:

- » **“Cada Vida Cuenta”**: el objetivo de esta acción fue mostrar una considerable cantidad de zapatos que representa las 3.700 vidas perdidas cada día en las carreteras. Los visitantes fueron invitados a traer su propio par de zapatos en memoria de aquellos que perdieron la vida en las carreteras. En esta actividad que pretendía ser un símbolo, FICVI no participó porque consideramos que no nos representa; parecía más una representación del holocausto durante la segunda guerra mundial.



Ante nuestro descontento, intentamos unir fuerzas con otras asociaciones que previamente habíamos contactado, como la FEVR e IRVP, para manifestarnos con la frase #WEAREALLVICTIMS. No hubo acuerdo y sobre todo nos advirtieron que la organización del evento era muy estricta, que venía el rey a inaugurar y que no podíamos manifestarnos, lo cual respetamos; por eso tan solo hemos logrado manifestarnos con una foto en la Estación Central y en la sala de reuniones, pero sin público.

- ● De nuevo las asociaciones de víctimas nos sentimos olvidadas.



- » En el marco de esta exhibición se presentó el **“Doble Estándar”**; en colaboración con Global NCAP esta acción mostró dos camionetas Nissan NP300 estrelladas. El primero era un modelo de segunda mano construido para el mercado europeo, el otro un camión nuevo destinado a África. La exposición mostró la sorprendente diferencia entre las normas de seguridad aplicadas al modelo europeo y al modelo africano debido a la falta de aplicación de las normas de vehículos recomendadas por las Naciones Unidas en la mayoría de los países africanos. Es probable que los ocupantes del modelo africano hubieran resultado mortalmente heridos en un siniestro, mientras que los del modelo europeo probablemente hubieran sobrevivido.

¿Es esto justo?; desde FICVI reivindicamos para la región de Latinoamérica y el Caribe la aplicación de los estándares de seguridad propuestos por Naciones Unidas y los que lamentablemente no son aplicados en ninguno de nuestros países en forma obligatoria.





- » El **“Muro de compromisos”**, fue otra de las actividades presentes en este espacio y supuso un muro interactivo con un mapa del mundo donde las personas podían tomar su propia foto polaroid y agregarla a su país, escribiendo su compromiso con la seguridad vial.
- » **“Speaker Corner”**: El objetivo de esta acción era que cada participante, previa agenda, reservara un espacio de 15 minutos para compartir su historia y de traer a sus interesados. Pese a haber

sido invitados a participar de esta actividad, no asistimos porque coincidía con otras conferencias en un horario que no garantizaba público. La Fundación Thiago Gonzaga (Vida Urgente) de Brasil, acudió y se encontró con que solo asistió el embajador de Brasil, previa invitación. Una actividad que fracasó por estar en un lugar equivocado, alejada del Encuentro.

Conclusiones sobre la actividad:

Consideramos que todo el gran trabajo realizados previamente por la Alianza Global no tuvo los resultados esperados para llamar la atención de las autoridades presentes, que no se acercaron, en su gran mayoría, a visitar la exposición.

Más bien, fue un gesto para dejar conformes a algunas de las asociaciones miembro. En lugar de enfrentar la realidad y denunciarla, simplemente intentaron contentar a las víctimas con este espacio lejano a los líderes decisores y olvidado por los medios.

En tal sentido, FICVI activó en redes sociales un mensaje que compartió en Facebook y Twitter en español e inglés durante el evento, también realizó un pequeño video difundido en las redes.



LAS ASOCIACIONES DE VICTIMAS MERECEMOS MAS QUE UN LUGAR EN LA ESTACION DE TRENES.

#ALZATUVOZ #TODOSSOMOSVICTIMAS

#RAISEYOURVOICE #WEAREALLVICTIMS



Rescatamos algo de esa actividad haciendo transmisiones en vivo de diferentes momentos, en la Fanpage de FICVI, explicando lo que allí estaba en español (Ejemplo: <https://www.facebook.com/cerovictima/videos/897998733986576/>, 1,612 personas alcanzadas con 135 interacciones).

Road Safety Benchmarking and Regional Road Safety Observatories.

Se trató sobre la necesidad de crear observatorios de seguridad vial, a la imagen del OISEVI. Conocer los datos es la base necesaria del conocimiento para actuar y tomar decisiones. Actualmente se están creando Observatorios en África y Asia.

Participantes: Véronique Feypell (ITF), Maria Segui-Gomez (FIA) y Pere Navarro (DGT) entre otros.

Actividad en la Embajada de España:

Toda la comunidad iberoamericana presente en el evento asistió a una invitación en la Embajada española, que nos permitió intercambiar contactos, novedades y discutir sobre próximos pasos para reactivar el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial y generar mayor interacción a nivel regional entre los actores de la seguridad vial.



Durante el evento en Estocolmo. Día 19 de febrero



Panel de alto nivel: Aprovechar los éxitos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Objetivos:

- » Compartir los éxitos y las lecciones aprendidas en la implementación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- » Señalar los factores que han contribuido a estos éxitos, en particular los que se pueden reproducir en todos los países y comunidades.
- » Indicar las acciones clave necesarias para acelerar la acción sobre las estrategias de probada eficacia para salvar vidas.
- » Identificar las prioridades clave para la próxima década

Nuestras Notas Destacadas:

- » 50 millones de fallecidos, más que en las guerras mundiales.
- » Dejar de vender coches que no son seguros.
- » Voluntad política de alto nivel.
- » Replantear el enfoque de la movilidad.

OMS: Cada país debe aumentar la acción en seguridad vial, para garantizar la seguridad debemos centrarnos en las personas y el transporte público, todos los sectores deben trabajar junto a la sociedad civil de la mano.

Unión Europea: Los sistemas de seguridad vial deben basarse en la responsabilidad compartida. Los errores humanos siempre pueden suceder, pero debemos reducirlos, nadie debería morir por los errores, pues estos seguirán dándose, porque la sociedad está cambiando y cada vez hay más

movilidad. En la UE hemos logrado reducir de 200 a menos de 50 muertes por cada 100 mil habitantes en los últimos 50 años.

Tailandia: Si no se puede medir, no se puede mejorar: voluntad política basada en los datos.

Rusia: dice haber reducido la siniestralidad un 50%. Los seres humanos somos los únicos que se autodestruyen. Es importante alargar la consecución de los logros para al 2030, para eso estamos impulsando una gestión ante la Asamblea General de las Naciones Unidas para un segundo decenio sobre seguridad vial, el proyecto lo presentarían en abril.

Unión Africana: para tener una auditoría real es importante la participación de la sociedad civil

India: ha aprobado una Ley de Seguridad Vial.

El director de Michelin: reivindica mayor conciencia del riesgo. No podemos controlar a todas las personas. La tecnología te puede salvar, pero también te puede matar.

Visión 0 es seguridad para todos y todos para la seguridad.

Necesitamos un sistema donde nuestros hijos no se vean castigados, amenazados por el sistema.

Se necesita un liderazgo político.

El discurso ha avanzado, son los políticos que deben mover el discurso.

El Director de la OMS ausente, con un discurso en video, demuestra la poca importancia que le brindan a la seguridad vial.

Nadie quiere reconocer el fracaso de la década de la acción. Hablan de los progresos y les echan la culpa a los países menos desarrollados... Los países desarrollados dicen que no siempre los gobiernos parten de la premisa correcta y por eso no tienen éxito en disminuir las muertes de tránsito.

YOURS ha tenido un pequeño espacio para expresarse en el congreso. El primer día sólo dieron acceso a 50 de los casi 170 delegados juveniles. Más tarde, le permitieron el ingreso al resto de los jóvenes.

El mensaje de inicio fue más racional y el de cierre más emocional, emitido por Raquel Barrios (España-Nicaragua). Pidieron abrir espacios de participación para los jóvenes, explicando que no hay prioridad para proteger la seguridad en las carreteras, aunque ellos son las víctimas más frecuentes de las muertes en la vía.

El lema de los jóvenes de YOURS: "ENOUGH IS ENOUGH"



Panel de alto nivel: El logro de los objetivos de SDG a través de Visión Cero

Objetivos:

- » Identificar las formas en que la **Visión Cero** ayudaría a lograr la seguridad vial y otros Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- » Explorar las **recomendaciones** del Grupo de Expertos Académicos.
- » Indicar las **nuevas funciones y responsabilidades de los actores** necesarios para encabezar estos esfuerzos, en particular del sector privado.
- » Identificar las **prioridades clave** para la próxima década.

Nuestras Notas Destacadas:

- » Estamos poniendo velocidades máximas en vez de carriles para bicicletas.
- » Visión 0: que nadie pueda cometer errores.
- » Entender el riesgo aceptable, no es suficiente, debemos tener una perspectiva sistémica (ODS). Por ejemplo, la cadena de valor de las empresas, su respeto de la sostenibilidad. (McDonald's entrega su mercancía de noche con coche eléctrico que no hace ruido)
- » Tenemos una responsabilidad moral, ser proactivos.

Integrar la movilidad de forma transversal y ser sostenible (velocidad/medioambiente). A la seguridad vial no se la debe desarrollar de forma aislada, es global. Estamos perdiendo sensibilidad ante el significado de las palabras. Las repetimos y escuchamos tantas veces, que dejan de tener sentido. Esto nos lleva a un montón de declaraciones vacías, políticamente correctas, y sin ninguna acción efectiva posterior.

Hay una fuerte apuesta por las soluciones tecnológicas, que en principio parecen de más fácil implementación, pero que están lejos de los países en desarrollo. La OMS propone reuniones de alto nivel (presidentes) para atacar esta crisis global. Etienne Krug resalta los "éxitos" de la Década de Acción (mayor inversión, mayor conciencia, mayores recursos). Lamentablemente no hubo reducción en muertes. Esto no es suficiente.

Sólo algunas tibias propuestas de cambio. Un cambio de paradigma es imprescindible. No se trata de vehículos, sino de movilidad y transporte. El hombre debe estar en el centro, cuando se trabaja en estrategias para reducir las muertes.

El 11% de las muertes de tránsito a nivel mundial se producen en la India!!!

Destacaron la importancia que significa que la seguridad vial sea parte de los objetivos de desarrollo 2030. (simplemente creo que es para que no se caiga de la Agenda Global...)

El CEO de Michelin (Florent Menegaux) explicó que el sector privado quisiera trabajar en alianzas con el sector público para mejorar la seguridad vial. Es un interés en común que deben explorar. Cree que hay que incluir la seguridad vial en el diseño de todas las cosas "Think safety by design" También piensa que la tecnología tiene dos caras, nos puede salvar, o nos puede matar. Debemos pensar la utilización de la tecnología desde el diseño seguro.

Hay que repensar el sistema de movilidad. El actual permite que mueran 1.35 millones de personas

al año en el mundo. No es aceptable. Hay que pensar en “movilidad segura”

La seguridad debe ser condición necesaria para la movilidad. No podemos seguir estableciendo límites de velocidad que sabemos son peligrosos. ¿Cuál es el nivel de riesgo aceptable?

La infraestructura vial actual, fue construida para garantizar volumen y velocidad, pero no seguridad. ¿En qué estaban pensando?

El ministro de salud de Arabia Saudita dijo que, en su país, **el 30% de las camas de hospitales están ocupadas por víctimas viales.**

Lord Robertson (FIA) dice que hay que modificar las creencias y sensaciones de la población con la difusión de datos. La vacuna contra la pandemia de la inseguridad vial es “bajar la velocidad”

Nadie se hace responsable. El tema no está en la agenda de prioridades. La seguridad vial no es sexy.



Panel de alto nivel: Construir un liderazgo efectivo para la seguridad vial

Objetivos:

- » Describir los elementos clave de un **liderazgo eficaz** en materia de seguridad vial.
- » **Compartir las experiencias** en materia de seguridad vial de los líderes de determinadas empresas privadas, países, instituciones y comunidades..
- » Considerar las formas de crear un cuadro de **líderes eficaces** para la seguridad vial.
- » Identificar las **prioridades clave** para la próxima década.

Nuestras Notas Destacadas:

Mali: Padecen actualmente una guerra y su presencia entre países desarrollados llamaba la atención, porque sus problemáticas son muy diferentes y carecen de medidas de seguridad en general: los vehículos usados que no quiere Europa, se venden en África donde la ley permite comprar coches usados de 10 años. Las infraestructuras son pésimas, no hay dinero ni para colocar algunas luces al borde de la carretera.

Marruecos: tiene una Agencia y un Comité interministerial pero la tasa de fallecidos sigue siendo de 25,6/100.000 habitantes.

Panel de alto nivel: Financiamiento de un sistema de transporte seguro y sostenible

Objetivos:

- » Examinar las **consecuencias financieras** para las economías nacionales de la crisis mundial de la seguridad vial.
- » Destacar ejemplos de cómo las actuales **inversiones en sistemas de transporte** incluyen con éxito un componente de seguridad vial.
- » Destacar cómo las diferentes áreas de los SDG pueden cooperar para obtener beneficios mutuos.
- » Presentar varias opciones de financiación para crear sistemas de transporte seguros y sostenibles en el futuro.
- » Identificar las **prioridades clave** para la próxima década.

Nuestras Notas Destacadas:

Pere Navarro, explico la política de seguridad vial en España, que se puede resumir en una frase: **la seguridad vial no es un coste, es una inversión**. Estamos lejos de los objetivos del decenio. No hay nada para festejar. Hay que reconocer el fracaso para lograr un cambio que nos permita reducir el número de muertes. Hay que invertir en vigilancia y control (policía de tráfico, radares, cámaras, drones, etc.) No busquemos culpables, busquemos soluciones.

La sociedad civil y el sector privado van por delante de los gobiernos en seguridad vial.

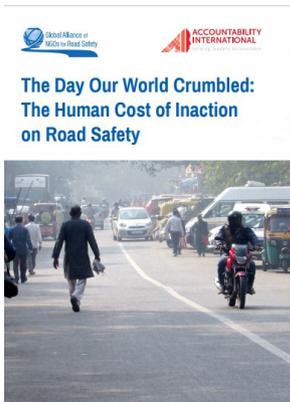
Deberían emitirse “bonos de seguridad vial”, como ya se promueven los bonos de carbono y también sellos de calidad en seguridad vial. Los avances tecnológicos nos llevan hacia el vehículo conectado como un nuevo paradigma de seguridad vial.

Durante el evento en Estocolmo. Día 20 de febrero

Presentación de los resultados de la Encuesta popular: “El día que nuestro mundo se desmoronó: El costo humano de la inacción en la seguridad vial”

FICVI participo previamente contestando el cuestionario propuesto. La Encuesta realizada por la Alianza Global, reunió las voces de ciudadanos de todo el mundo para demostrar los impactos de los accidentes de tránsito en la vida de las víctimas, amigos y familiares más allá de la muerte y las lesiones físicas. Además, captó la seguridad de las personas en sus calles.

Los datos de la encuesta muestran que los accidentes de tránsito causan devastación emocional a largo plazo y daños psicológicos. Para aquellos que viven con los efectos de un choque que ellos o un ser querido han experimentado, el impacto puede ser a largo plazo, doloroso y, a veces, debilitante.



Los accidentes de tráfico van más allá de las lesiones físicas, y los datos muestran una creciente frustración de que los accidentes se pueden prevenir y que no se establecen prioridades para prevenirlos.

Tres panelistas expertos discutieron las perspectivas socioeconómicas, psicológicas y de derechos humanos y haciendo recomendaciones para un camino a seguir.

Los costos humanos de los siniestros de tránsito afectan a la asistencia al trabajo y a centros educativos. El 24% de los encuestados no fueron a trabajar por un hecho de tránsito, el 16% abandonaron la escuela y el 11% perdieron su fuente de ingreso.

Al 96% de las personas encuestadas les importa mucho la seguridad vial y lo consideran un problema de salud pública.

Emocionalmente, el 66% viven con temor a padecer ellos o algún ser querido, un siniestro de tránsito. El 43% experimentaron traumas después de un siniestro, como depresión, desconfianza, pesadillas, ataques de pánico, trastornos de sueño y pérdida de concentración.

Sensación de inseguridad: el 78% indicó que la velocidad les hace sentirse inseguros y el 70% no confía en la seguridad de la infraestructura vial.

- » Menos del 2% del presupuesto de los gobiernos es invertido en seguridad vial.
- » La salud mental es un coste difícil de cuantificar.
- » Es un tema de derechos humanos, no de una simple cuantificación.
- » El acoso sexual en el transporte es una constante.
- » El problema de la violencia es un factor fundamental, va más allá de los siniestros viales.
- » Es importante mantener una perspectiva de rendición de cuentas.
- » Los gobiernos solo responden cuando la ciudadanía está pidiendo que hagan algo.
- » Las ONG deben unirse para hacer valer sus voces.

VER DOCUMENTO COMPLETO: [http://contralaviolenciavial.org/uploads/ENCUENTROS_MUNDIALES/PeopleSurvey_R9_Final_\(1\).pdf](http://contralaviolenciavial.org/uploads/ENCUENTROS_MUNDIALES/PeopleSurvey_R9_Final_(1).pdf)

Sesiones paralelas: Promoviendo ciudades y comunidades sustentables

Objetivos:

- » Indicar cómo el diseño urbano puede mejorar la seguridad vial y otros SDG´s tanto en ciudades nuevas como en las ya existentes.
- » Discutir los muchos beneficios del cambio a formas de transporte más activas.

- » Indicar cómo proteger mejor a los más vulnerables en las carreteras.
- » Identificar las prioridades clave para la próxima década.

Nuestras notas destacadas:

- » Que la gente se mueva, pero no los coches. Hay que invertir en multi movilidad.
- » Estrategias: cambiar el sistema. Por ejemplo, en Luxemburgo el transporte público es gratis.
- » Importancia del liderazgo. Sistemas donde no se puede aparcar
- » Los diseños urbanos han causado problemas: ¡los Centros comerciales situados fuera de un núcleo urbano, aumentan los muertos!
- » Hemos desarrollado la mentalidad del motor y en el Siglo XXI debemos cambiar esa mentalidad.
- » Robar el espacio a los coches.
- » Transporte público gratis, sistema multi modal.

Sesiones paralelas. El uso de la tecnología para garantizar la seguridad.**Objetivos de la sesión:**

- » Describir lo último en tecnología, servicios e innovación en materia de seguridad vial.
- » Indicar los avances y las deficiencias o posibles mejoras de estos, en cuanto a la forma en que se ponen a disposición en todo el mundo.
- » Dar prioridad a las tecnologías e innovaciones que salvan vidas y que son más susceptibles de ser reproducidas.
- » Identificar las prioridades clave para la próxima década.

Nuestras notas destacadas:

Es necesario un cambio de mentalidad y de comportamiento en la población. La tecnología sola no puede solucionar el problema. La industria automotriz debe incorporar la tecnología para generar una diferencia en valor de vidas humanas.

Tecnología disponible que debería incorporarse ya a todos los vehículos:

- » Limitador electrónico de velocidad
- » Alcolock
- » GPS para el ordenamiento del tránsito
- » ADAS en general

En el futuro próximo deberemos contar con vehículos autónomos seguros que circularán en vías inteligentes. El uso de la tecnología debe hacerse de forma proactiva, no reactiva como hasta ahora. La tecnología no puede hacer nada si el comportamiento humano no se modifica.

¿Por qué los ADAS no están incorporados en todos los autobuses, camiones y motocicletas?

Sesiones paralelas: Aprovechar las ventajas de las velocidades seguras

Objetivos:

- » Demostrar los vínculos entre la gestión de la velocidad y otros aspectos de la seguridad vial.
- » Ofrecer ejemplos de países, ciudades y empresas privadas que han reducido el coste, las muertes y lesiones en carretera dando prioridad a la gestión de la velocidad.
- » Identificar las prioridades clave para la próxima década.

Nuestras notas destacadas:

- » La velocidad máxima para no sufrir lesiones graves o mortales en caso de siniestro es de 73km/h.
- » Bajar la velocidad, mejora el flujo.
- » Los resaltes demuestran que se reduce la velocidad.
- » Reducir la velocidad, reduce el CO2 y el coste social
- » No hay otra opción: reducir la velocidad es un derecho.
- » La multa no es una recaudación, son sanciones..
- » Se debe aplicar la velocidad por ley, y explicar el porqué de los límites.
- » ¿Cómo cambiar la cultura de la velocidad? Cuando se combina la ley y la concienciación.

Deben cambiar la política pública sobre infraestructura vial, no se trata solamente de obras de ingeniería sin concepto de seguridad para las personas.

Sesiones paralelas: Visión 0 para Latinoamérica

Principales problemas:

- » Prejuicio, naturalización de los siniestros.
- » Falta de control y sanción.
- » Vehículos menos seguros para los países en desarrollo.

- » Resistencia al cambio.

Soluciones propuestas:

- » Participación ciudadana.
- » Intervenciones urbanas de bajo costo y alto impacto.
- » Cambio de paradigma hacia la movilidad sustentable.
- » Aprender jugando.

Sesiones paralelas: Mejorando la colaboración internacional en seguridad vial

Siguiendo la creación del OISEVI en Iberoamérica en 2012, proponen la creación de observatorios regionales en Asia y África.

El ministro de Hungría propone una acción internacional coordinada a través de los ministerios de salud entre todos los actores de la seguridad vial.

Nadie sabe cuánto dinero se invierte en seguridad vial.

CLAUSURA**Panel de Alto Nivel: Aumento de la colaboración internacional para la seguridad vial**

A nivel mundial, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 ha contado con la participación de un número cada vez mayor de asociados de gobiernos, organismos internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones y el sector privado. El desafío consiste en mejorar esta colaboración para incluir a un mayor número de sectores de la sociedad y fomentar su capacidad para seguir alcanzando no sólo los Objetivos de Desarrollo Sostenible directamente relacionados con la seguridad vial, sino también la totalidad de la Agenda para el Desarrollo Sostenible de 2030. Se necesita un nuevo nivel de compromiso e inversión, que se base en una visión y objetivos compartidos para el futuro del planeta.

Objetivos

- » Ilustrar los logros alcanzados en materia de seguridad vial en los últimos años mediante la colaboración internacional entre sectores.
- » Identificar la gama más amplia de asociados necesarios para acelerar los progresos en materia de políticas y programas de seguridad vial basados en pruebas.
- » Definir cómo un mayor nivel de compromiso e inversión ayudaría a alcanzar muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- » Identificar las prioridades clave para la próxima década.

Panel de Alto Nivel: Avanzar hasta el 2030

Del mismo participaron:

- Lotte Brondum, Director Ejecutivo de la Global Alliance of NGOs for Road Safety
- Raquel Barrios, Gerente de Proyectos – World Youth Assembly, YOURS – Youth for Road Safety
- Hala Abou-Ali, Miembro del Parlamento de la República Árabe de Egipto
- Martin Lundstedt, Presidente y Director General de Volvo Group
- Jean Todt, Enviado Especial para la Seguridad Vial, del Secretario de Naciones Unidas
- Etienne Krug, Director del Departamento de Determinantes Sociales de la Salud, World Health Organization
- Tomas Eneroth, Ministro de Infraestructura, Ministerio de Infraestructura, Sweden

Nuestras Notas Destacadas:

Etienne Krug pidió un minuto de silencio en homenaje a las víctimas exhibiendo un par de zapatos y Lotte Brondum leyó un discurso muy emocional expresando la indignación de la Alianza Global de ONG por la Seguridad Vial, por no haber conseguido reducir esta pandemia humana y exigiendo a los responsables políticos compromiso para actuar.

En este panel de clausura, se escucharon las voces de los funcionarios de la OMS, el enviado de la ONU y del presidente de Volvo, todos bregando por una mayor participación de los gobiernos a nivel presidencial para trabajar pro activamente por la seguridad vial. El ministro sueco, instó a los ministros y representantes gubernamentales a planificar políticas efectivas para reducir esta terrible pandemia. La visión 0 debe ser el camino.

Declaración de Estocolmo

https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stoc-kholm-declaration-spanish.pdf?fbclid=IwAR3XganAEqplTFIVZAKwJ_LHiiTKeTvTVvSrclGWangdO8o-yPekS8M85Yyg



Conclusiones FICVI

Un congreso mundial con la asistencia de 1700 actores de la seguridad vial. Pocos ministros.

No hubo prácticamente ningún espacio relevante para las víctimas, que son los verdaderos protagonistas del encuentro. Hay una expresa negación por parte de los organizadores que nunca fue explicada.

Muy poca prensa. Casi no hubo difusión en Estocolmo y poca prensa mundial. Estaba la TVE con un programa semanal, que coordinó una entrevista a Héctor y a Manuel Morales en su visita posterior a Madrid.

Los descansos (coffee break) fueron muy bien aprovechados para conocer lo que otros hacen y contar lo propio; la interacción con actores de otros países fue muy intensa. También las actividades previas organizadas por fuera del congreso.

FICVI tiene y ha demostrado el reconocimiento que tienen por parte de algunos actores participantes, quienes así lo manifestaron en varios momentos, a lo mejor no es lo que se busca, pues lo más importante es lograr cambios en las sociedades de los países que cubre la Federación.

Sin embargo, consideramos que se inicia porque conozcan a la organización, que se interconecten actores de la seguridad vial global con las nacionales. Fue un espacio muy rico en intercambio. Principalmente con organizaciones multilaterales (a modo de ejemplo el BID) y organizaciones de sociedad civil de diferentes países, así como algunas autoridades de tránsito con quienes quedamos enlazados para dar seguimiento.

De lado más débil es la saturación de exposiciones de una vía, mostrar y exhibir, pero poco para análisis conjunto. Las preguntas que se planteaban en las paralelas generaban nuevas exposiciones que no aclaraban las dudas, sino que permitían lucir lo que otras organizaciones o gobiernos hacen. Mucho de eso ni siquiera es comprobable.

Sin embargo, es importante destacar el protagonismo que tuvieron los jóvenes de YOURS, tanto el día de la inauguración como el día en las conclusiones con un discurso muy reivindicativo: **ENOUGH IS ENOUGH.**

Conclusiones para Guatemala:

Para APASIT fue una experiencia única en nuestra historia. El haber incluido a un representante en la segunda cumbre de jóvenes por la seguridad vial tuvo un efecto motivador para nosotros y nos ha permitido fortalecer el trabajo de mediano plazo, pues el compromiso con YOURS es continuar un programa de sensibilización de joven a joven.

El estar en la Conferencia Ministerial y en Estocolmo sirvió para ver una realidad abrumadora, ver cómo los países más avanzados se quejan de cifras que para nuestros países en Centroamérica serían de envidia, pues lo que Europa hizo hace 50 años nosotros hasta ahora lo comenzamos a conversar.

Algunos países, como es el caso de Guatemala no enviaron a una sola persona del ministerio encargado de la seguridad vial. Ahora se aprovechará para contarles lo ocurrido y se les asesorará con los análisis propios, los cuales han sido enriquecidos con la experiencia de Estocolmo.

Conclusiones para Argentina:

Para Conduciendo a Conciencia, la realización del encuentro siempre genera la oportunidad de poner presión sobre las autoridades de Transporte y Seguridad Vial para que se involucren y rindan cuentas. En nuestro caso, hubo elecciones y lamentablemente, eso genera cambios no sólo a nivel político en las agencias gubernamentales involucradas, sino también a nivel técnico, con lo cual, debemos repetir cuestiones que ya veníamos trabajando con los técnicos y políticos anteriores. De todas formas, tuvimos la oportunidad de contar en el evento, con funcionarios con conocimiento de la temática y con cierto compromiso. El hecho de haber compartido con ellos algunas de las reuniones paralelas, nos pone en una mejor posición para lograr el objetivo que nos une, salvar vidas

Post evento

Basados en las lecciones aprendidas durante el Encuentro de Estocolmo, el Petitorio que hemos presentado a las autoridades a nivel global y a nivel de los países, acerca de los lineamientos de los ODS, FICVI ha preparado su Plan Estratégico 2021-2030, el cual incluye:

Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

Meta 5: Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol.

Meta 6: Reducir a la mitad los muertos y heridos en siniestros de tránsito.

Meta 9d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

Objetivo 4: Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos.

Meta 7: De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.

Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Meta 2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y los mayores.

Meta 3: De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

Meta 6: De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

Objetivo 16: Promover sociedades, justas, pacíficas e inclusivas

Meta 1: Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.

Meta 3: Promover el estado de derecho en los planos nacional e internacional y garantizar la igualdad de acceso a la justicia para todos.

Meta 5: Reducir considerablemente la corrupción y el soborno en todas sus formas.

Meta 6: Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas.

Meta 7: Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.



Estrategias a desarrollar desde la sociedad civil a nivel iberoamericano

“ OBJETIVO META: CERO VICTIMA VIAL ”

OBJETIVO GENERAL

Fortalecer durante los próximos diez años, el liderazgo de FICVI y de las organizaciones de la sociedad civil creadas a partir de un siniestro vial, posicionándolas como un actor estratégico y referente social, que permita visibilizar la problemática de los siniestros viales en la región, con una voz crítica y constructiva, para promover el intercambio de buenas prácticas, la aplicación de las leyes e impulsar modelos exitosos de legislación que permitan salvar vidas.



Anexos

Anexo 1: Presentación participantes de la Asamblea de Jóvenes

BRASIL: Brenda Parmeggiani - Comunicación y Relaciones Internacionales, Fundación Thiago Gonzaga

Periodista y doctora en comunicación, Brenda forma parte del equipo de la Fundación Thiago Gonzaga. En 2015, estuvo al lado de Diza Gonzaga en la 2ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad del Tráfico en Brasilia, presentando Vida Urgente en inglés. Este año, representará a la Fundación en la III Conferencia Ministerial Mundial para la Seguridad del Tráfico, que se celebrará en Estocolmo, y compartirá la experiencia de más de 20 años de Vida Urgente con socios y líderes internacionales de varios países.



BRASIL: Thiago Gruner - Voluntario Vida Urgente, Fundación Thiago Gonzaga

Graduado en Cine y Filosofía, Thiago ha sido voluntario de Vida Urgente durante 10 años. Hoy, a la edad de 26 años, lleva nuestro mensaje de vida a los estudiantes en clase y también actúa como representante de Juventud y Relaciones Internacionales de la Fundación Thiago Gonzaga. Miembro del Grupo de Trabajo de la Asamblea Juvenil para la Seguridad del Tráfico (WYA 2020), Thiago copresidirá el evento junto con la joven Omnia El Omrani.



Brasil: Julia Gonzaga - Voluntario Vida Urgente, Fundación Thiago Gonzaga

Julia creció como voluntaria en Vida Urgente. sobrina de Thiago Gonzaga, la seguridad vial es más que una causa familiar, es algo en lo que cree y por lo que trabaja. A través del voluntariado, ha aprendido a luchar por un mundo mejor, por lo que también se dedica al feminismo, a discutir el género en la movilidad y en el tráfico. A los 20 años, estudia derecho y representará a la Fundación en la Asamblea Mundial de la Juventud para la Seguridad del Tráfico.



Costa Rica: Martín Umaña Barrios - Municipalidad de Curridabat en la Dirección de Gestión Vial

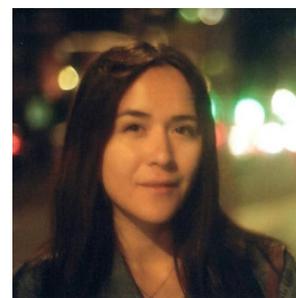
Ingeniero civil de 27 años, trabaja actualmente en la Municipalidad de Curridabat en la Dirección de Gestión Vial, en donde las principales tareas son el mantenimiento y construcción de infraestructura vial. Desde el 2017 se publicó una política pública municipal el cual fue el punto de inicio para diversificar nuestras funciones y se incluye lo relacionado a movilidad activa y pacificación vial.



Durante los últimos tres años trabajó en el desarrollo de proyectos de infraestructura que ayuden a disminuir la velocidad de los vehículos, generar espacios seguros para peatones y ciclistas. Proyectos de pacificación vial, urbanismo táctico y para el año 2020 se está trabajando en una propuesta llamada Aula Dulce donde vamos a capacitar en temas de seguridad vial y movilización segura en escuelas y colegios.

CHILE: Andrea Schifferly Rivera – Fundación Emilia Silva Figueroa

Andrea es Secretaria Ejecutiva de Fundación Emilia; es Licenciada en Historia y en Educación. Profesora en Historia y Ciencias Sociales, Universidad de Valparaíso, ha cursado el diplomado en «Asociaciones Público Privadas: implantando soluciones en Latinoamérica y El Caribe» (BID). Es la encargada de Atención a Víctimas en Fundación Emilia, además de la coordinadora del proyecto "Seguridad Pública Vial y Acceso a la Justicia: un desafío vigente" de los Fondos de Fortalecimiento a Organizaciones de Interés Público (FFOIP), y coordinadora del Proyecto "Justicia y Ciudadanía: Los costos Sociales del Delito" del Fondo Nacional de Seguridad Pública (FNSP).



ECUADOR: Esteban Paredes - Fundación CAVAT

Esteban Paredes es Psicólogo y actual Coordinador de la red global de Fundación CAVAT. También forma parte del cuerpo especial de jóvenes, quienes se encuentran trabajando detrás de la 2da Asamblea Mundial Juvenil para la Seguridad Vial, a realizarse en Estocolmo.



ESPAÑA: Guillermo Sánchez Vidal - STOP ACoruña, 2017).

EXPERIENCIA LABORAL

EDUCACIÓN VIAL, STOP Accidentes Galicia, desde abril 2017.

Técnico de proyectos: diseño, implementación, coordinación, evaluación y justificación de intervenciones de carácter socioeducativo con diferentes colectivos.

EDUCACIÓN VIAL, Policía Local de A Coruña. 2015/2019 Practicum (1050h).

Diseñar e impartir talleres de sensibilización en materia de seguridad vial en Educación Infantil, Educación Primaria y Educación Secundaria Obligatoria.

**Guatemala: Manuel Morales Orellana - APASIT**

Es un joven activista guatemalteco de la seguridad vial. Es el menor de una familia de cinco miembros. Se ha caracterizado por su facilidad para hacer amigos, su vocación de servicio y una actitud positiva.

A los 13 años sufrió un grave accidente de tránsito que cambió su vida. En el suceso resulta lesionado junto a sus dos hermanas, la mayor fallece en el acto. Ha luchado durante los últimos años para alcanzar su rehabilitación plena. Ahora, con 20 años de edad, la música es su pasión. Estudia producción de audio y música digital con énfasis en industria musical en la Universidad Panamericana.



Pertenece a la Asociación APASIT y al movimiento juvenil Embajadora Flor de María. Desde esos espacios contribuye impartiendo charlas en centros educativos y en medios de comunicación, haciendo conciencia en los factores de riesgo en la movilidad diaria. Además de compartir su testimonio de vida, canta canciones en memoria de las víctimas de hechos de tránsito. Escribió la música y la letra de "Creo verte" en honor a su hermana Flor.

PANAMA: Olga María Arosemena - Fundación Mónica Licón

Joven activista de Panamá con 29 años, se preocupa y busca una movilización más segura en mi país. Trabajó en empresas como capacitadora de conductores de flota logrando que cumplieran con las normas del tránsito. Organizó campañas de sensibilización a nivel empresarial logrando que sus colaboradores puedan mejorar la conducta en las vías.

Su participación en diferentes fundaciones y organizaciones le ha ayudado aportar grandes ideas y lograr esa mejora que buscan los jóvenes. Actualmente participa activamente en la Fundación Mónica Licón la cual busca como meta CERO VÍCTIMAS EN SINIESTROS VIALES.



PARAGUAY: Luis Villalba – Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Paraguay

De 26 años, trabaja en la Agencia Nacional de Tránsito de Paraguay, en el área de educación y capacitación en materia de seguridad vial, donde también desarrollan campañas de sensibilización a niños y jóvenes en todo el territorio nacional.



Las experiencias obtenidas en las labores realizadas le ayudaron a sumar conocimientos y al mismo tiempo poder transmitirlos a los habitantes de su nación, teniendo siempre como objetivo salvar vidas en la vía pública. Buscando constantemente las posibilidades de potenciar estos conocimientos para poder confrontar las problemáticas en el tránsito terrestre hace que su participación en esta actividad sea fundamental.

Anexo 2: Presentación FICVI Conferencia Estocolmo

La misma ha sido publicada en nuestro sitio web en [español](#) e [inglés](#).

FICVI
Asociación iberoamericana de víctimas contra la violencia vial

EL PAPEL DE LAS ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS DURANTE LA DÉCADA DE ACCIÓN






FICVI
Asociación iberoamericana de víctimas contra la violencia vial

THE ROLE OF VICTIM'S NGOs DURING THE DECADE OF ACTION






Reflexiones finales

Durante estos 10 años, los actores vinculados a la seguridad vial a nivel internacional, han centrado sus esfuerzos en relación a las víctimas en la respuesta a la atención traumatológica, el cual depende enormemente del tiempo: un retraso de unos minutos puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

Es importante tener presente que la tasa de letalidad de los traumatismos graves es mucho más alta en los países de ingresos bajos y medios que en los países de ingresos altos, que cuentan con sistemas de atención de emergencia bien desarrollados. Hay poca literatura sobre qué componentes de la atención de emergencia influyen más en estas diferencias de resultado, pero estudios realizados a partir de modelos indican que más de un tercio de las muertes causadas por traumatismos a escala mundial podrían evitarse si los resultados en los países de ingresos bajos y medios se acercaran a los que se obtienen en los países de ingresos altos.

Sin embargo, no menos importante es trabajar en el día después del siniestro de tránsito, tanto sea si el involucrado ha fallecido (en cuyo caso los esfuerzos deben centrarse en sus familiares y círculo inmediato) como si el mismo ha logrado sobrevivir. Si lo ha hecho sin secuelas físicas visibles, es importante verificar que no haya secuelas psicológicas y asistirlo para lograr las reparaciones derivadas del hecho ocurrido. Por su parte si ha sobrevivido con secuelas físicas, sean estas leves o permanentes, debemos ocuparnos de que su calidad de vida tenga los menores sobresaltos posibles en cuanto a su asistencia legal, psicológica y social.

Es **INDISPENSABLE**, al hablar de la “respuesta tras los siniestros de tránsito”, ampliar el campo de acción y considerar la misma con una mirada holística e integradora que contemple: el trabajo integrado con las organizaciones de la sociedad civil que tanto tienen para aportar desde su experiencia en primera persona; el fortalecer el sistema de justicia, porque sin este no hay movilidad segura posible; el ayudar a los afectados a través de la implementación de mecanismos primarios y secundarios de atención, así como la intervención de servicios profesionales a lo largo de todo

el proceso; la educación en valores sin la cual todo lo que se haga posteriormente, serán acciones “reactivas” y no “activas” para evitar los siniestros viales y sus trágicas consecuencias humanas, sociales y económicas.



Porque no aceptamos lo inaceptable, hemos decidido unir nuestras fuerzas en una acción conjunta a nivel iberoamericano, creyendo firmemente que **la sociedad civil es un actor fundamental** para denunciar la ausencia de políticas públicas de seguridad vial y que puede ejercer una importante presión contra el olvido de las instituciones y el silencio en el cual se encuentran sumidas las víctimas de violencia vial. Dentro de una realidad global como la que estamos viviendo, la respuesta de la sociedad civil debe de ser globalizadora y esto quiere decir trabajar juntos y en coordinación.

