



### III CONGRESO INTERCISEV (CONGRESO IBERO-AMERICANO DE SEGURIDAD VIAL) Buenos Aires, 18 y 19 de septiembre 2019

## CONCLUSIONES

---

Transcurridos cuatro años de la celebración en Madrid (España) de la primera edición del Congreso InterCISEV y nueve desde que su evento matriz, el CISEV-Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial recaló en la ciudad de Buenos Aires, cerca de 250 profesionales ocupados y preocupados por encontrar soluciones efectivas al grave problema de accidentalidad vial que afecta a los países de Latinoamérica, nos hemos reunido en el Hotel Emperador de Buenos Aires con la mirada puesta en el Decenio 2020-2030 y el foco puesto en el análisis de la infraestructura vial y su equipamiento como piezas clave del Sistema Seguro.

Más allá del drama humano -imposible de cuantificar- que representan, los siniestros de circulación tienen un coste anual en todo el mundo de más de 518 billones de dólares, según datos aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). De seguir la tendencia actual, dentro de veinte años 250 millones de personas fallecerán o resultarán heridas de gravedad como consecuencia de los accidentes de tránsito.

Y porque “no hacer nada también es hacer algo”, quienes hemos compartido los dos últimos días, hemos podido conocer las políticas que se están implantando en diversos países de Iberoamérica en relación con el Sistema Seguro, constatando que es mucho lo que se está haciendo y que no es poco lo que aún está por hacerse.

Es destacable el esfuerzo que se ha realizado en Argentina en los últimos años, con el notable trabajo que ha desarrollado la Agencia Nacional de Seguridad Vial en diferentes ámbitos y, de manera muy especial, en lo que atañe a la recopilación de datos y su análisis como base para el establecimiento de las estrategias más adecuadas para resolver los problemas prioritarios de inseguridad vial. Asimismo, hemos tenido la oportunidad de profundizar en las acciones de mejora de la seguridad de la infraestructura vial lideradas por la Dirección Nacional de Vialidad de nuestro país anfitrión, que hace vislumbrar un nuevo camino en la gestión de la seguridad vial, modelo a seguir en la Región.



La experiencia de España ha quedado expuesta por medio de las intervenciones de los representantes de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Las acciones que se han llevado a cabo están obteniendo resultados muy positivos; cabe destacar las actuaciones de mejora de la seguridad en travesías urbanas y los planteamientos relacionados con la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial como así también en carreteras que perdonan, entre otros; junto con acciones como el permiso por puntos o la mayor vigilancia y control. Estas líneas de trabajo han desembocado en la más que notable reducción de la siniestralidad que se ha experimentado en España en la última década.

Como principal conclusión en este sentido, apuntamos la evidente necesidad de destinar recursos económicos y humanos para conseguir un Sistema Seguro, tal y como se ha puesto de manifiesto a lo largo de las primeras sesiones del Congreso InterCISEV.

También se han podido conocer las iniciativas que se han llevado a cabo en Colombia, de la mano de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y experiencias de tipo global en la Región, como las que se han presentado desde el Banco Interamericano de Desarrollo, en el ámbito de las auditorías de seguridad vial, o el Banco de Desarrollo de América Latina CAF, en relación al estado de conservación de las carreteras y el efecto de los vehículos más pesados.

Las exposiciones sobre estudios y acciones llevados a cabo en Argentina han puesto de relieve las secciones viarias con mayor peligrosidad, resultado de un análisis de consistencia que promete resultados interesantes para mejorar la seguridad de las vías.

La sesión centrada en la utilización de herramientas para la gestión de la seguridad ha puesto sobre el tapete del debate la potencialidad de la metodología de IRAP, así como la visión de UNOPS en cuanto a la realización de auditorías e inspecciones. Asimismo, se han presentado interesantes resultados de las acciones específicas llevadas a cabo por Vialidad Nacional y la Agencia de Seguridad Vial de Argentina, donde se observa que la obtención de datos de calidad es la base para el cálculo de indicadores que permiten tomar decisiones para optimizar los recursos disponibles.

La sesión de comunicaciones técnicas ha sido altavoz de las iniciativas de las administraciones, el sector privado y la Academia en la mejora de la seguridad de las infraestructuras. Adecuación de los diseños de rotondas problemáticas, sistemas de contención, aspectos normativos, seguridad en obras, factor humano, capacitación,



mantenimiento y nuevos sistemas de movilidad han estado entre los temas considerados.

La sesión dedicada a los nuevos diseños y la eliminación de tramos conflictivos, con la que se ha iniciado la jornada de trabajo de esta mañana, nos ha llevado a profundizar medidas de carácter técnico e ingenieril que están funcionando con éxito para resolver problemas específicos de inseguridad vial, como es el caso de los carriles adicionales para sobrepaso en rutas o el funcionamiento de barandas de puentes como sistema de contención vehicular en carreteras, una estructura cuya efectividad está asociada a tres aspectos: alta contención, muy reducida deformación lateral e integridad del tablero.

La seguridad en intersecciones y la propuesta metodológica para su evaluación preventiva en Argentina ha sido otra de las temáticas abordadas en esta sesión, que se ha complementado con ejemplos prácticos, como el de la obra del Paseo del Bajo en Buenos Aires, una actuación emblemática que ha reducido los tiempos de viaje y ha incrementado de forma notable la seguridad del itinerario, beneficiando a más de 135.000 vehículos al día; o la red de metrobús del Municipio de Morón, con un impacto significativo en el colectivo de usuarios vulnerables.

Planificar para las personas, llevar a cabo una gestión inteligente de la movilidad y poner en marcha líneas de comunicación efectivas con ciudadanos y usuarios han sido otros tres conceptos que se han escuchado en el salón de conferencias y que consideramos relevante destacar como temas claves en estas conclusiones finales.

Como no podía ser de otra forma, los usuarios vulnerables han tenido un espacio destacado en la reflexión del III Congreso InterCISEV. Al respecto, se ha puesto de manifiesto la importancia de que se articulen políticas de Estado en las que los gobiernos se impliquen en toda la dimensión del problema, con la participación de todos los estamentos afectados bajo la premisa de que la colaboración es, no solo fundamental, sino imprescindible para seguir avanzando en la mejora de la seguridad vial.

Merece una mención especial la irrupción en nuestras ciudades y calles de los denominados Vehículos de Movilidad Personal. Algunos estudios presentados ponen de manifiesto la necesidad de desarrollar y armonizar, en su caso, normativas y ordenanzas que establezcan un marco reglamentario común para los desplazamientos en estos nuevos sistemas de transporte, los cuales, sin duda alguna, han llegado para



quedarse. Cabe destacar, en este sentido, la especial vulnerabilidad del peatón en este nuevo marco en el que empieza a desenvolverse la movilidad urbana, lo que suscita una gran preocupación entre quienes nos dedicamos a formular propuestas para una movilidad segura.

Es por ello que consideramos inexcusable que la planificación de nuevos desarrollos urbanos y la gestión del espacio público existente tengan en cuenta a estos usuarios, generando una red de carriles dedicados a garantizar las máximas condiciones de seguridad para ellos y para el resto de usuarios de la vía, preservando la seguridad de los peatones.

Los sistemas de protección para motoristas en barreras de contención vehicular laterales constituyen otra etiología de soluciones técnicas que ponen el acento en el usuario vulnerable y que se circunscriben al concepto global de “Sistema Seguro”, considerando el potencial de la infraestructura para evitar accidentes y reducir la letalidad de sus consecuencias en caso de que lleguen a desencadenarse.

Otro buen ejemplo a considerar, presentado también en esta sesión, es la Estrategia de Seguridad Vial española, cuyas medidas en el campo concreto de los usuarios vulnerables y el papel de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en su aplicación han sido expuestos con detalle, destacando especialmente su horizonte temporal -diez años- y su carácter multidisciplinar.

El III Congreso InterCISEV no ha sido ajeno al debate sobre las nuevas tecnologías asociadas a la movilidad autónoma. Los sistemas de seguridad y asistencia a la conducción en camiones, los sistemas ADAS y las nuevas tecnologías para la mejora de la seguridad de los vehículos que se han introducido *de facto* en la discusión técnica.

Especial interés ha recabado la iniciativa CITIES Timanfaya, un proyecto revolucionario que plantea, a partir de un demostrador tecnológico que estará operativo en la primavera de 2020, que el recorrido por la Ruta de los Volcanes en Timanfaya (Isla de Lanzarote, en el archipiélago canario, en España) se realice en vehículos de última generación, eléctricos, autónomos y multimedia.

Está previsto que el demostrador tecnológico, un microbús eléctrico y autónomo, esté funcionando con todas las garantías de seguridad en abril o mayo del próximo año.



La sesión final del Congreso InterCISEV, centrada en los retos de la seguridad vial en Iberoamérica, ha permitido realizar un análisis crítico de la situación actual desde diferentes perspectivas (gobiernos, organismos internacionales, sector del vehículo, organizaciones de víctimas), así como de los casos de éxito que se han puesto en marcha. Además, a las puertas ya del nuevo decenio, los participantes han expuesto sus acciones prioritarias, entre las que destacan la mejora de la infraestructura urbana e interurbana, las acciones de información y concientización vial, la formación y el análisis pormenorizado de la siniestralidad.

En definitiva, los retos del próximo decenio no han variado significativamente respecto a la década anterior, aunque la situación de partida es hoy diferente: un gran fortalecimiento institucional en muchos países, destacando la experiencia argentina, hacen que las perspectivas para 2020-2030 sean, indudablemente, más optimistas.

Concluimos con una petición, que solemos repetir en cada InterCISEV y en cada CISEV, pero que, no por ello, es menos necesaria y urgente: **Que la Seguridad Vial Llegue a adquirir carácter prioritario en el marco de las Políticas de Estado de los países.**

Así, con una llamada a la reflexión y a la acción, con la mirada puesta en el próximo Decenio y la esperanza depositada en las bondades del “Sistema Seguro”, ponemos punto y seguido al debate técnico en el marco del III Congreso InterCISEV.

En Buenos Aires, Argentina, jueves 19 de octubre de 2019