

Sistemas Seguros: Implementación en Argentina

Verónica I. Raffo

Especialista Senior en Infraestructura

Banco Mundial

Buenos Aires

11 de Noviembre de 2013 - PIARC



2006

El BM, buscando reducir el impacto de la crisis de Seguridad Vial, establece el Global Road Safety Facility (GRSF), permitiéndole moverse hacia un enfoque integral y sistémico de la Seguridad Vial en sus operaciones (*Sistemas Seguros*). Cuenta con el apoyo de

- FIA Foundation for the Automobile and Society,
- Gobierno de Holanda
- Agencia Sueca de cooperación internacional para el Desarrollo,
- Agencia Australiana para el Desarrollo Internacional.
- Bloomberg Family Foundation

2008

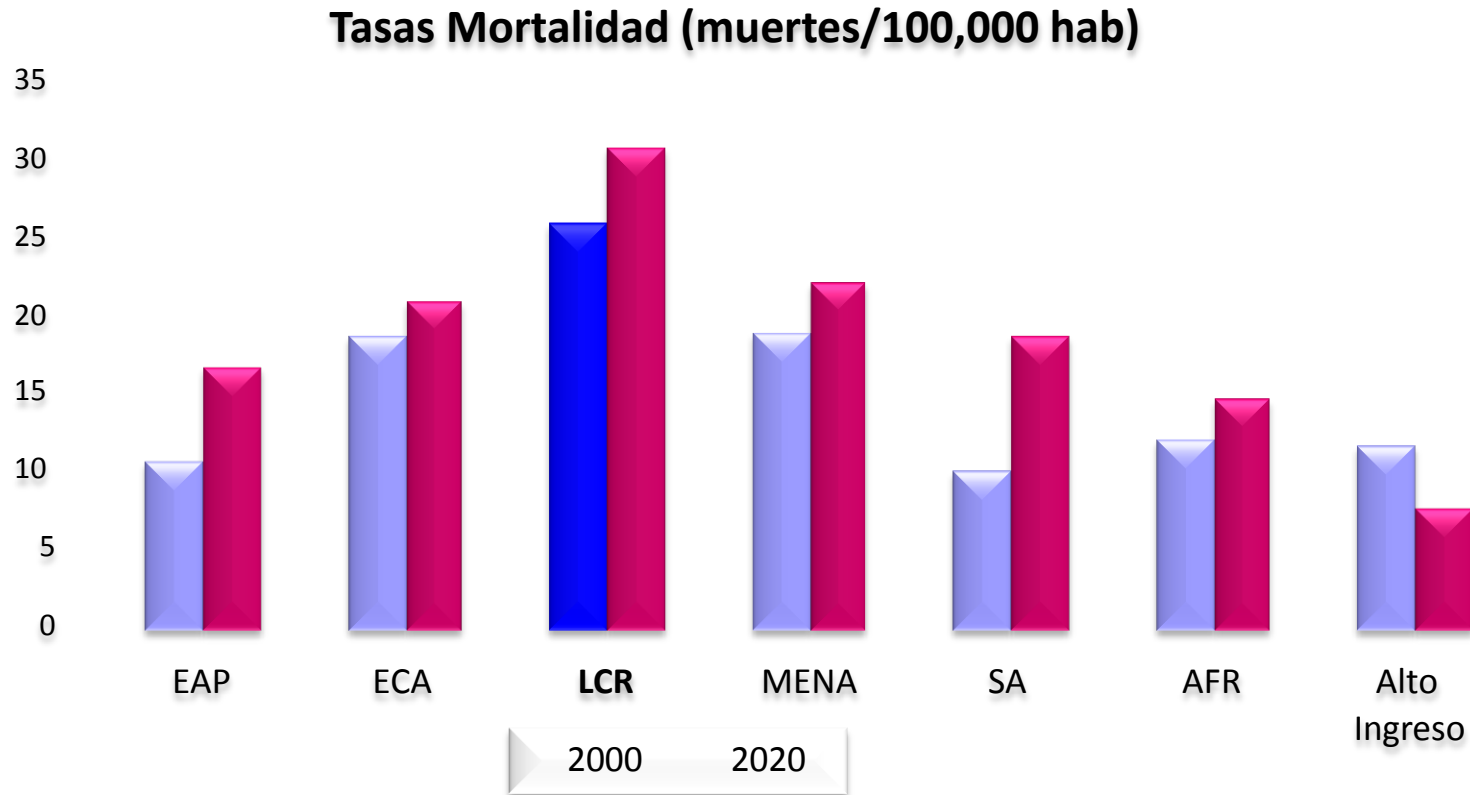
El BM constituye a la Seguridad Vial como un pilar de su estrategia sobre el sector transporte: *Un Transporte Seguro, Limpio, y Asequible*.

2011

El GRSF contribuyó al lanzamiento de la Década de Acción de las Naciones Unidas y lidera la participación del BM en la UN Road Safety Collaboration (UNRSC), que incluye a la Organización Mundial de la Salud (OMS), los bancos multilaterales de desarrollo, donantes bilaterales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones y actores del sector privado.

- **Enfoque general en el marco de una estrategia de movilidad sostenible y una agenda de carácter transversal:**
- **Seguridad vial: elemento clave de la inversión en infraestructuras de transporte**
 - incorporación de elementos de seguridad en proyectos de carreteras y de transporte urbano
 - apoyo al fortalecimiento del marco y capacidad institucional
 - metodología “*Sistemas Seguros*” (vehículo, conductor, infraestructura)
 - atención e inclusión de poblaciones vulnerables y de menores ingresos
 - alineación de prioridades globales de seguridad vial con otros objetivos de movilidad sostenible (e.g., eficiencia en provisión de servicios de transporte, reducción de emisiones)

¿Por qué la SV es prioridad en América Latina?



- La región presenta los índices de siniestralidad vial más elevados del mundo
- Se espera que la tendencia continúe en aumento

Pilares estratégicos

INSTITUCIONES - Gestión de la Seguridad Vial



- **Conocimiento amplio sobre lo que funciona y lo que no**
 - Identificar una agencia líder en el gobierno para guiar los esfuerzos para la seguridad vial.
 - Evaluar el problema, las políticas y las instituciones relacionadas con lesiones viales y la capacidad para prevenirlas en cada país.
 - Preparar una estrategia y un plan de acción nacional de seguridad vial.
 - Dirigir recursos financieros y humanos para solucionar el problema.
 - Implementar acciones específicas para prevenir los choques, minimizar lesiones y sus consecuencias y evaluar el impacto de esas acciones.
 - Apoyar el desarrollo de la capacidad nacional y la cooperación internacional.

Alcanzar tan pronto sea posible los niveles de seguridad obtenidos por los países de altos ingresos, con un enfoque en la **integración de seguridad vial con la inversión de infraestructura**, a través de:

- **La mejor incorporación** de consideraciones de seguridad en proyectos de caminos y transporte urbano
- Apoyando el **fortalecimiento del marco institucional para el manejo** de seguridad vial como parte de la implementación del proyecto
- **Avance del conocimiento y su difusión** a través del Global Road Safety Facility (GRSF) en colaboración con otros organismos multilaterales
- **Respuestas intersectoriales** ayudan a ampliar el alcance del programa, a mejorar la colaboración con sectores de salud y otros sectores y a difundir conocimientos.

- **“Primera Generación” proyectos de éxito limitado**
 - Inadecuadas estructuras institucionales
 - Fallas en la coordinación interinstitucional e intersectorial
 - La falta de financiación sostenible
 - La falta de voluntad política y "creencia" que las cosas podrían cambiar para mejor
 - La falta de resultados de enfoque
- **Proyectos de “Segunda Generación”**
 - Análisis de razones para el éxito en países de altos ingresos
 - Acepta la complejidad y multi-sectorialidad como punto de partida para una solución
 - Debe tener la estructura institucional y los requisitos de financiación por adelantado
 - Basado en objetivos y enfocado en resultados
 - La respuesta de transporte tiene que cubrir todas las bases - Sistemas de Seguridad - vehículo, conductor, infraestructura

Producir Seguridad Vial: Enfoque de Sistema

- ❑ La seguridad vial **se produce**, como cualquier bien o servicio
- ❑ Tres niveles: (i) las **funciones institucionales** producen (ii) **intervenciones**, las que a su vez producen (iii) **resultados**.
- ❑ Foco en resultados es la función primaria que proporciona **liderazgo**, estrategia y propiedad de agenda.
- ❑ Una buena organización institucional permite que el desempeño alcance lo que técnicamente es posible alcanzar con un programa de intervenciones dado
- ❑ Reconocimiento rol crucial **agencia líder** para dirigir esfuerzo nacional a nivel de funciones institucionales

Tres elementos esenciales de un sistema de gestión dirigido a producir resultados



El enfoque de SISTEMAS SEGUROS

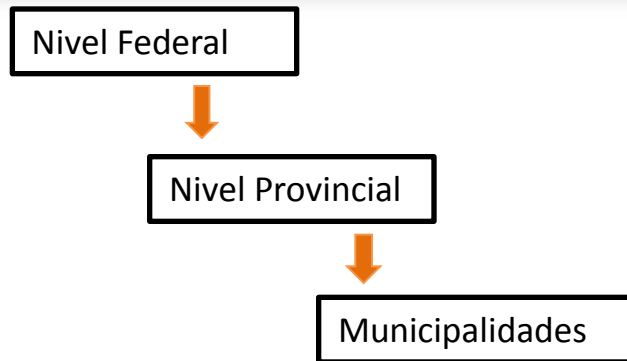
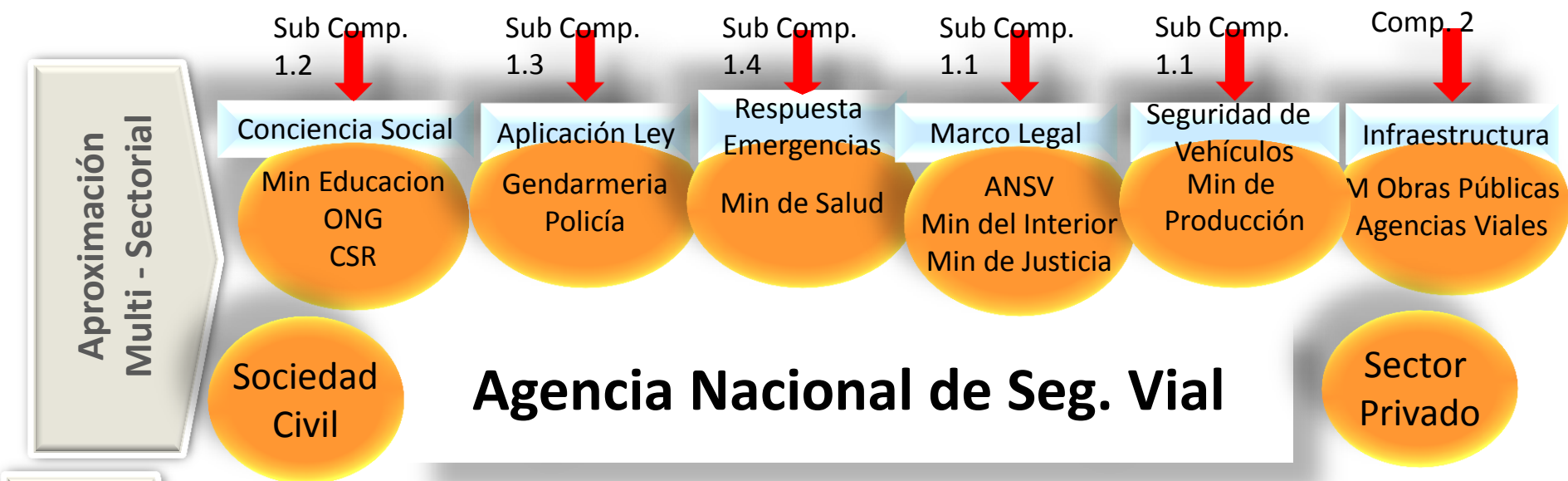


- Este enfoque cambia el paradigma: traslada el foco de la culpabilidad de la víctima al manejo de la performance en seguridad
- La responsabilidad de reducir el riesgo la comparten los usuarios y los proveedores del sistema. De las 3 Es a planes de acción sobre **5 pilares**: (a) capacidad de gestión; (b) infraestructura segura; (c) seguridad del vehículo; (d) conducta de usuarios; (e) cuidado post-siniestro.
- Proveer un sistema vial que da cuenta del error humano, pero orientado a reducir la gravedad de la lesión y evitar la muerte (red de seguridad. Ejemplo: IRAP)

- Préstamo Programático de US\$50 millones en 2 Fases
- **Cambio de Paradigma:** Stand-alone + Sistema Seguro + Enfasis en Gestión de la Seg. Vial
- Aprobado por Directorio del BM el 6 de Abril de 2010
- **Plazo de ejecución Fase 1:** 4 años 2010 a 2014
- **Objetivos:**
 - Reducir la tasa de mortalidad y discapacidad asociados a accidentes viales
 - Fortalecer la eficiencia de las estrategias de seguridad vial lideradas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial orientándolas hacia una gestión por resultados, mejorando la capacidad institucional de la ANSV para (i) establecer prioridades, (ii) coordinar acciones a nivel multisectorial y con los diferentes niveles de gobierno, y (iii) monitorear y evaluar las intervenciones en este área

- **Fortalecimiento de la capacidad institucional de Agencia Lider**
 - 1. Apoyo al establecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Licencia Nacional, Código Único de Infracciones)
 - 2. Sensibilización de la población a través de acciones de Educación y comunicación social (Campañas, Apoyo a ONGs y RSE)
 - 3. Emergentología
 - 4. Fortalecimiento agencias de control y aplicación
- **Implementación de un programa integral de seguridad vial en zonas pilotos de demostración**
 - 1. Acciones integrales en zonas piloto seleccionadas
 - 2. Fondo estímulo para la implementación de políticas y prácticas de seguridad vial del Observatorio de Seguridad vial
- **Monitoreo y evaluación de las políticas y acciones de la Seguridad Vial a través de la puesta en funcionamiento del Observatorio de Seguridad vial (Acuerdo IRTAD – DGT)**

El "Sistema Seguro" en la Práctica



Componente 3 – OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
 Acciones orientadas a Resultados

Evolución de Siniestralidad Vial en Argentina

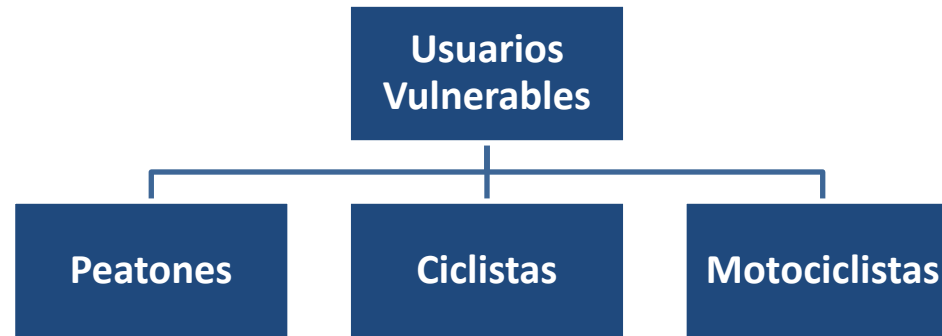
TABLA 2 Víctimas mortales registradas, colisiones con traumatismo e índices 2005 – 2011

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011	
								% cambio	
								2010	2005
Muertes en carretera	4391	4995	5428	5759	5219	5094	5040	-6.89%	+8.02%
Muertes /100,000 habitantes	11.4	12.8	13.8	14.5	13.0	12.6	11.6	-7.94%	+1.75%
Muertes /10,000 vehículos	3.43	3.75	3.76	3.72	3.18	2.88	2.48	-13.89%	-27.70%
Motorización (vehículos motorizados/1000 habitantes)	332	342	367	390	411	437	467	6.87%	40.66%

- **Contar con datos confiables es esencial para priorizar cuestiones de salud pública, monitorear tendencias y evaluar intervenciones.**
- **Aquellos países que no cuentan con sistemas de información adecuados, generan dificultades para dimensionar la plena naturaleza del problema.**
- **Las áreas en las cuales los sistemas de datos de seguridad vial suelen encontrar problemas son:**
 - Fuentes de los datos;
 - Tipos de datos recolectados;
 - Uso inapropiado de indicadores;
 - Datos no estandarizados;
 - Definiciones de muertes y heridos en siniestros viales;
 - Subestimación de las cifras;
 - Escasa coordinación y vinculación entre las fuentes de información.
- *World Report on Road Traffic Injury Prevention.* World Health Organization and The World Bank, 2004

Gestión del conocimiento en América Latina

Usuarios vulnerables



- Son aquellos que menos se benefician de las políticas actuales, diseñadas principalmente para el transporte motorizado
- En paralelo, sufren las consecuencias negativas de los niveles crecientes de motorización (contaminación, accidentología, separación de comunidades, etc.)
- Casi la mitad de los que mueren en siniestros viales son peatones, ciclistas, o motociclistas
- Esto se debe principalmente a la gran variedad e intensidad en el tránsito, particularmente a la mezcla sin separación entre usuarios vulnerables que se movilizan de forma lenta, con aquellos vehículos motorizados a altas velocidades.
- *Road Injuries in 18 countries*. Global Road Safety Facility and Harvard School of Public Health, 2011.

Muchas gracias

Andrés Gartner

vraffo@worldbank.org

