

EL LEGADO DEL FONDO DE PREVENCIÓN VIAL: 19 AÑOS DE TRABAJO INTEGRAL EN SEGURIDAD

Alexandra Rojas, Directora de la Fundación Fondo de Prevención Vial

El Fondo de Prevención Vial lleva 19 años comprometido con proteger la integridad de las personas que circulan por las calles y carreteras de Colombia, sin importar el medio que escojan para moverse. Ante su cercana liquidación, es propicio compartir algunos de sus logros durante estos años.

Como antecedente, el sector asegurador inició un trabajo en seguridad vial, con un programa denominado Acción Vial Preventiva, financiado exclusivamente con sus recursos, donde desarrollaron iniciativas con el sector público. Posteriormente, en 1995, comienza a funcionar el Fondo de Prevención Vial, por mandato de la Ley 100 de 1993.

Colombia ha avanzado en seguridad vial y el FPV ha contribuido a este avance. Los incidentes en las vías están directamente relacionados con la exposición al riesgo, cuya expresión más obvia es el número de vehículos que circulan en las vías. En estos 19 años, los vehículos que circulan se han multiplicado más de cinco veces y el número de personas que fallece ha disminuido en un 30%. Adicionalmente, el indicador de

número de personas fallecidas por número de vehículos ha disminuido en este período en un 80%.

El FPV planteó trascender la noción de que los problemas de seguridad vial se resuelven exclusivamente educando a las personas. Por supuesto que la educación juega un importante papel y el FPV ha ejecutado iniciativas en este sentido. Sin embargo, es importante entender que los seres humanos se equivocan y son vulnerables al intercambio de energía de un choque. Por estas razones, el enfoque ha sido buscar que un error en las vías no cueste la vida.

El FPV también se propuso despojarse de preconcepciones y hacerse preguntas para entender la problemática de la seguridad vial.



Imágenes tomadas de: www.fpv.org.co

Nuestro mayor legado es la noción de que, para ser efectivas, las campañas de prevención vial deben intervenir todo el sistema de movilidad: **infraestructura** que perdone los errores; **equipos y vehículos** que protejan la integridad y la vida; **institucionalidad** que genere sistemas seguros y **comportamiento humano** en el que la pedagogía vaya acompañada de un ejercicio consistente del control.

Infraestructura

Se realizó la evaluación de la calidad en términos de seguridad vial de 11.000 kilómetros de la red vial nacional pavimentada, mediante el International Road

Assessment Program (IRAP), con la que se encontraron los riesgos que más se presentan en las vías colombianas, y se plantearon propuestas para resolverlos. También para identificar los riesgos de las vías, se realizaron auditorías e inspecciones de seguridad vial. Se propusieron documentos técnicos para mitigar los riesgos identificados. Se entregó la *Guía de pacificación de tráfico*, para que la infraestructura urbana privilegie y proteja la vida. También, guías para establecer velocidades en carreteras y en ciudades.

Para fortalecer la formación de ingenieros y arquitectos, se capacitó a más de 26 000 profesionales en diplomados, jornadas universitarias y seminarios técnicos.



Institucionalidad

Se desarrollaron herramientas para que las entidades públicas responsables de la información conformaran bases de datos, fundamentales para el entendimiento del problema. En este proceso, el FPV se convirtió en referente del análisis de la seguridad vial.

Se difundió el estado del arte de la seguridad vial, en eventos y capacitaciones con expertos internacionales, por ejemplo, de Traffic Injury Research Foundation y Federal Highway Administration. Con el Ministerio de Educación y el Icfes, se midieron las competencias ciudadanas en seguridad vial de los niños de los grados 5° y 9°, a través de las pruebas Saber. Se hizo una caracterización del motociclista y una del mototaxismo. Se estimó la prevalencia de consumo de alcohol y conducción y se realizó un metaanálisis del efecto del alcohol en la conducción.

Se realizaron dos estudios de comportamiento y seguridad vial, para entender en realidad la gente qué piensa, qué hace y qué sabe en relación con la seguridad vial.

Se desarrolló un portafolio para llevar iniciativas de seguridad vial a más de 600 empresas, que incluye desde dinámicas de intercambio de excusas, hasta indicadores de operación segura, una herramienta para que la seguridad vial fuera un factor de rentabilidad en el sector productivo.

Se desarrolló una agenda para los medios de comunicación que promoviera la atención a las causas y las soluciones de esta problemática, más allá del cubrimiento de las dolorosas tragedias que nos impactan a todos.

Equipos y vehículos

Se estimuló el transporte público de calidad como una política de seguridad vial, porque las estadísticas muestran que es el modo de transporte más seguro en Colombia.

Se identificaron asimetrías de información en estos mercados y se desarrollaron documentos para identificar las debilidades y fortalecer los elementos de un sistema de aseguramiento de la calidad de los



Campaña inteligencia vial. Imágenes tomadas de: www.fpv.org.co

cascos para motocicletas. Se elaboraron documentos de priorización de reglamentos técnicos de seguridad para motocicletas y vehículos.

Comportamiento humano

El enfoque de este pilar se basó en que es tan importante educar y promover mejores comportamientos, como ejercer controles de manera consistente para incrementar la percepción de control de la ciudadanía.

Se pusieron al aire campañas publicitarias que han ayudado a construir una cultura distinta de la seguridad vial y están en el *top of mind* de los colombianos: «La tengo viva», «Entregue las llaves», «Conductor elegido» y «Estrellas negras», entre otras.

En el proceso de usar las comunicaciones para incentivar un cambio cultural, se acudió a otras ramas del conocimiento: psicología, antropología, teoría de acción colectiva, publicidad. Con esos elementos, se utilizaron emociones positivas para construir una plataforma cultural que fuera la antítesis del uso de

excusas y que permitiera proponer un comportamiento distinto, de una manera aspiracional. Esto fue la propuesta de «Inteligencia vial», que hoy es un concepto apropiado por los colombianos.

Además de estos esfuerzos de pedagogía y persuasión, fuimos muy persistentes en apoyar controles en las vías para construir comunidad y proteger, con énfasis en las conductas que generan más riesgos.

El FPV entendió el reto de hacer campañas de prevención vial como un trabajo integral en seguridad vial. Esperamos que este enfoque se mantenga en la nueva Agencia Nacional de Seguridad Vial y que se construya sobre el legado que deja esta organización.

Colombia ha avanzado mucho. Es importante comprender los componentes de ese avance para continuarlos y, al mismo tiempo, reconocer que las miles de víctimas de cada año son un testimonio de que aún hay mucho trecho por caminar y mucho que aprender. 