

Carta abierta de la Alianza Brasileña de Organizaciones de la Sociedad Civil por la Vida en el Tránsito (Abrot) a la sociedad brasileña y los delegados de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel para la Seguridad Vial

Brasilia, 19 de noviembre 2015

Brasil está respaldado por una legislación avanzada en términos de seguridad vial. No obstante y teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el número de muertos y heridos sigue siendo elevado y creciente en el país. OMS estadísticas ponen a Brasil entre los cinco países más violentos del mundo en el tránsito, con 23,4 muertes por cada 100.000 habitantes.

La Alianza Brasileña de Organizaciones de la Sociedad Civil por la Vida en Tránsito (Abrot), que reúne a organizaciones no gubernamentales de todas las regiones, con motivo de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel para la Seguridad Vial, en Brasilia el 18 y 19 de noviembre 2015, por la presente expresan su preocupación por los resultados de Brasil en esta primera mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Si existen las leyes, ¿por qué no se aplican correctamente y porque falta fiscalización? Esto revela que no hay una capacidad profesional nacional de gestión coordinada y voluntad política dirigida a las acciones y soluciones posibles. En un país de dimensiones continentales y más de cinco mil ciudades donde la violencia del tránsito es parte de la vida diaria, es esencial que se crie y ejecute un plan en acción.

El Plan Nacional de Reducción de Accidentes de Tránsito, formulado de acuerdo con las recomendaciones sugeridas por la OMS, a principios de la década 2011-2020, tuvo una gran participación de la sociedad civil y de las esferas de gobierno. Fue sometido a consulta pública y finalmente entregado a la Presidencia de la Casa Civil de la República en mayo de 2011.

¿Por qué en el quinto año de la década, este plan aún no ha sido adoptado por las autoridades competentes?

La respuesta está en violación del primer pilar establecido por la OMS - Administración de Seguridad Vial - que recomienda la creación de una agencia nacional de coordinación que se basa en la cooperación de una amplia gama de sectores de la sociedad para implementar el plan de acción, con metas realistas, recursos suficientes y una evaluación constante.

Con respecto a los recursos, es inaceptable que los ingresos de las multas de tráfico no se apliquen exclusivamente en la señalización, ingeniería de tráfico, trabajos de campo, policia, vigilancia y educación vial, según lo dispuesto en el artículo 320 de la Ley 9.503 / 09, que estableció el Código de Tránsito Brasileño. También es incomprensible la rutina practicada por el Funset (Fondo Nacional de Seguridad y Educación Vial), cuando sabemos que es infinitamente superior el valor que se destina a cubrir el tratamiento de cientos de miles de víctimas, en detrimento de las inversiones en prevención y seguridad vial. Además del Funset, todavía hay 5% de los fondos recaudados por DPVAT seguro obligatorio que se aplicará en la ejecución de programas destinados a la prevención de accidentes, en

especial la educación vial. Recuerde que estos recursos no provienen del presupuesto del estado, sino que es paga sólo por los contribuyentes propietarios de vehículos automotores.

Logros raros y valiosos de la seguridad vial por carretera y la preservación de la vida en el tráfico, como el proyecto “Vida no Trânsito”, no vienen dando efecto. Esta situación de estancamiento conduce a paulatino empeoramiento de los síntomas, por un lado y a la falta de compromiso del gobierno por otro. También se observa la tolerancia y la pasividad de la propia sociedad ante este fenómeno absolutamente predecible y por tanto evitable.

Por lo tanto, la Alianza Brasileña de Organizaciones de la Sociedad Civil por la Vida en el Tránsito (Abrot) exige la participación de toda la sociedad y demanda de las autoridades acciones eficaces por lo que todavía es posible lograr la meta del decenio 2011-2020 de reducir en un 50% el número de muertos y heridos en el tránsito. Este hecho sólo puede basarse en dos elementos fundamentales: la voluntad política y las decisiones ejecutivas como un camino para la reducción de la violencia en el tráfico como una prioridad del gobierno y el compromiso urgente de la sociedad.

