

PRINCIPIOS DE MADRID

1. La seguridad vial debe constituir una Política de Estado, inclusiva de sus tres poderes, Legislativo, Ejecutivo y Judicial, formulada con la participación y el consenso de las fuerzas políticas de cada país.
2. El Encuentro puso de manifiesto la voluntad de todos los actores participantes para avanzar en la construcción de un Espacio Común Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial.
3. Los países son responsables de promover sus capacidades en materia de seguridad vial lo cual implica contar con:

- Un organismo estatal responsable
- Un sistema fiable y objetivo de recogida y tratamiento de datos
- Una estrategia y un plan de acción
- Recursos adecuados
- Intervenciones multisectoriales y focalizadas que se refieran a infraestructuras seguras y al uso de cascos y cinturones de seguridad, y prevengan la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, así como el exceso de velocidad
- Reforzamiento de las capacidades nacionales y de la cooperación internacional

En el Encuentro se presentaron algunos ejemplos de historias de éxito en varios de los ámbitos señalados.

4. Se anima a los países a que aborden la seguridad vial con base en la idea de “sistemas seguros”, que involucren tanto al usuario como a la carretera y al vehículo, con el propósito de minimizar los daños, con independencia de la eventual comisión de errores humanos
 - Parte principal de este método es la evaluación sistemática y mejora de la capacidad viaria.
 - La seguridad vial debe ser un factor primordial en el planeamiento, el diseño, la construcción y el mantenimiento de las carreteras.
5. El período 2010-2020 debería ser declarado Década Mundial de la Seguridad Vial. Las actividades que en ella se desarrollen deberían conducir a una reducción sustancial de las tasas de mortalidad previstas. Se anima a los países a poner en marcha esas acciones para alcanzar las metas de reducción del 50 % del incremento esperado en víctimas fatales por siniestros viales en 2020. Adicionalmente, sería oportuno que los países establecieran metas alcanzables a medio plazo, tal como ha propuesto Naciones Unidas.
 6. Las organizaciones multilaterales globales y regionales deberían reconocer que la seguridad vial constituye un aspecto crítico del desarrollo de la Región, por lo cual debe ser incorporada a sus agendas regionales con carácter prioritario. A esos efectos, es necesario asegurar que la Facilidad Global para la Seguridad Vial cuente con los recursos necesarios.

7. A los efectos de disponer de recursos adecuados para la seguridad vial, es de relevancia el llamamiento formulado por la Comisión de la Seguridad Vial Global de invertir un mínimo del 10% de todos los costes de infraestructuras de transporte, en seguridad vial.
8. La seguridad vial es una materia multisectorial que debe ser tratada por los Gobiernos, y las Administraciones locales, regionales y federales, con la participación de la sociedad civil y el sector privado.
9. Los sistemas de autoridad eficaces constituyen un elemento fundamental de las políticas de seguridad vial. La percepción de las sanciones como lógicas y razonables, la igualdad de todos ante la ley, así como el evitar la sensación de impunidad y de falta de transparencia del sistema, son factores de vital importancia para su aceptación por parte de los ciudadanos.
10. Los medios de comunicación juegan un papel fundamental en la concienciación y generación de voluntad política para una mayor seguridad vial. Reconociendo sus capacidades, les animamos a desempeñar un papel más activo y eficaz para informar responsablemente sobre esta epidemia a los ciudadanos y los poderes públicos.
11. 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.
12. Considerando que los siniestros viales son una importante y urgente amenaza en los países de la región, animamos a los gobiernos, a las Organizaciones internacionales, a la sociedad civil y al sector privado a que apoyen y participen activamente en el desarrollo de formas de colaboración que faciliten el trabajo conjunto de la Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial y la Comisión Transitoria de Seguridad Vial para América Latina y el Caribe, y fortalezcan las capacidades nacionales y regionales para disminuir la siniestralidad y las víctimas. Esto representa un paso importante para nuestra región, por lo que instamos a la plena participación de todos los actores aludidos.
13. Se anima a los países de la Región a participar activamente en la Reunión Ministerial Global de Moscú organizada por las Naciones Unidas, y a implementar las recomendaciones que surjan de la misma. Al efecto, se insta a los países iberoamericanos y caribeños a coordinar posiciones.
14. Es necesario procurar que la actual crisis financiera y económica internacional no impacte negativamente en los recursos destinados a la seguridad vial.
15. Los participantes manifiestan a la Secretaría General Iberoamericana y al Comité Organizador su reconocimiento por la excelente preparación y desarrollo de este encuentro, y proponen la celebración de una segunda edición en 2011, con el objetivo de seguir protegiendo vidas.

PRINCÍPIOS DE MADRID

1. A segurança viária deve constituir uma Política de Estado, inclusiva dos seus três poderes, Legislativo, Executivo e Judicial, formulada com a participação e o consenso das forças políticas de cada país.
2. O Encontro pôs de manifesto a vontade de todos os actores participantes para avançar na construção dum Espaço Comum Ibero-americano e do Caribe de Segurança Viária.
3. Os países são responsáveis de promover as suas capacidades em matéria de segurança viária o qual implica contar com:

- Um órgão estatal responsável

- Um sistema fiável e objectivo de recolha e tratamento de dados

- Uma estratégia e um plano de acção

- Recursos adequados

- Intervenções multissetoriais e focalizadas que façam referência a infra-estruturas seguras e à utilização de capacetes e cintos de segurança e previnam a condução sob os efeitos do álcool e as drogas, assim como o excesso de velocidade

- Reforço das capacidades nacionais e da cooperação internacional

No Encontro foram apresentados alguns exemplos de Histórias de Sucesso em várias das áreas indicadas.

4. Anima-se aos países a que abordem a segurança viária com base na ideia de “sistemas seguros”, que envolvem tanto ao utente como à estrada e ao veículo com o intuito de minimizar os danos, com independência da eventual comissão de erros humanos

- Parte principal deste método é a avaliação sistemática e melhora da capacidade viária

- A segurança viária deve ser um factor primordial no planeamento, desenho, construção e manutenção de estradas.

5. O período 2010-2020 deveria ser declarado Década Mundial da Segurança Viária. As actividades que nela sejam desenvolvidas deveriam conduzir para uma redução substancial das taxas de mortalidade previstas. Anima-se aos países a pôr em funcionamento essas acções para chegar às metas de redução do 50 % do incremento esperado em vítimas mortais por acidentes viários em 2020. Adicionalmente, seria oportuno que os países estabelecessem metas realísticas a meio prazo, como tem proposto as Nações Unidas.

6. As organizações multilaterais globais e regionais deveriam reconhecer que a segurança viária constitui um aspecto crítico do desenvolvimento da Região, pelo que deve ser adicionada às suas agendas regionais com carácter prioritário. A esses efeitos é preciso assegurar que a Facilidade Global para a Segurança Viária conte com os recursos necessários.

7. Aos efeitos de dispor de recursos adequados para a segurança viária, é relevante o chamado formulado pela Comissão da Segurança Viária Global de investir um mínimo de 10% de todos os custos de infra-estruturas de transporte, em segurança viária.
8. A segurança viária é uma matéria multisectorial que deve ser tratada pelos Governos, e as Administrações locais, regionais e federais, com a participação da sociedade civil e o sector privado.
9. Os sistemas de autoridade eficazes constituem um elemento fundamental das políticas de segurança viária. A percepção das sanções como lógicas e razoáveis, a igualdade de todos perante a lei, ao igual que evitar a sensação de impunidade e de falta de transparência do sistema, são factores de vital importância para a sua aceitação por parte dos cidadãos.
10. Os meios de comunicação têm um papel fundamental na sensibilização e geração da vontade política para uma maior segurança viária. A reconhecer estas capacidades animamo-los a ter um papel mais activo e eficaz para informar responsabilmente sobre esta epidemia aos cidadãos e os poderes públicos.
11. As vítimas são uma parte essencial da segurança viária. Apoiamos a iniciativa de promover a criação duma Federação Ibero-americana e do Caribe das associações de vítimas dos sinistros de trânsito e celebrar um encontro nesse sentido ainda neste ano.
12. A considerar que os sinistros viários são uma importante e urgente ameaça nos países da região, animamos aos governos, às Organizações internacionais, à sociedade civil e ao sector privado a que apoiem e participem activamente no desenvolvimento de maneiras de colaboração que facilitem o trabalho conjunto da Associação Ibero-americana de Segurança Viária e a Comissão Transitória de Segurança Viária para América Latina e o Caribe, e fortaleçam as capacidades nacionais e regionais para diminuir a sinistralidade e as vítimas. Isto representa um passo importante para a nossa região, pelo que instamos à plena participação de todos os actores aludidos.
13. Anima-se aos países da Região a participar activamente na Reunião Ministerial Global de Moscovo organizada pelas Nações Unidas, e a implementar as recomendações que derivem da mesma. Ao efeito, insta-se aos países ibero-americanos e do Caribe a coordenar posições.
14. É preciso tentar que a actual crise financeira e económica internacional não impacte negativamente nos recursos destinados à segurança viária.
15. Os participantes manifestam à Secretaria-Geral Ibero-Americana e ao Comité Organizador o seu reconhecimento pela excelente preparação e desenvolvimento deste encontro, e propõem a celebração duma segunda edição em 2011, com o intuito de continuar protegendo vidas.

MADRID PRINCIPLES

1. Road safety must be a State Policy included within the three powers, Legislative, Executive and Judicial formulated with each country's political forces participation and consensus
2. The Meeting stated all participants' will to advance towards the construction of a Latin American and Caribbean Road Safety Common Space
3. Countries are responsible to promote their capacities regarding road safety which means considering:
 - A responsible state body
 - Reliable and objective data gathering and treatment system
 - Strategy and action plan
 - Adequate resources
 - Multisector and focused interventions referring to safe infrastructures; the use of helmets and safety belts; avoiding driving under the effects of alcohol and drugs and speeding
 - Reinforcement of domestic capacities and international cooperation

Some Success Stories in the aforementioned areas were included at the Meeting.

4. Countries are encouraged to approach road safety as a "safe guard system" which includes the user, the road and the vehicle so as to minimize damage independently of human error.
 - A very important part of this system is the road capacity.
 - Road safety must be a key factor in road planning, designing, constructing and maintaining.
5. 2010-2020 period must be declared World Road Safety Decade. Activities within this decade must lead to an important decrease in forecasted mortality list. Countries are encouraged to initiate these actions to reach 50% reduction goals on forecasted increase in 2020 road fatalities. Furthermore, countries should establish realistic midterm goals as proposed by the United Nations.
6. Global and regional multilateral organizations must recognize that road safety is a critical aspect regarding the Region's development and therefore consider it as a priority in their regional agendas. In so doing it is necessary to ensure that Global Road Safety Facility has the necessary resources.
7. In order to have the appropriate resources for road safety it is important to highlight Global Road Safety Committee's appeal of investing a minimum 10% of all transportation infrastructure cost in road safety.
8. Road safety is a multisector matter which must be dealt with by Governments and local, regional and federal Administrations jointly with civil society and private sector.

9. Effective authority systems are a key element in road safety policies. Perception of fines as logical and reasonable, of equality under the law as well as sense of impunity avoidance and lack of system's transparency are factors of paramount importance so they are accepted by the citizens.
10. Media have a significant role in public awareness and political will generation for greater road safety. Recognizing their ability we encourage them to assume a more active and effective role to responsible inform about this epidemic both to citizens and public powers.
11. Victims are an essential part of road safety. We support the idea to promote the creation of a Latin America and Caribbean Federation of Associations of road-traffic accidents and held a meeting in this respect within this year
12. Bearing in mind that road accidents are an important and urgent threat for countries in the region we encourage governments, international Bodies, civil society and private sector to actively support and participate in the development of a cooperation system that facilitates the joint work of Road Safety Latin American Association and the Transitional Commission for Road Safety for Latin America and the Caribbean and strengthens domestic and regional capacities to decrease accident rates and victims. This represents an important step for our region therefore we urge to the full participation of all parties.
13. We encourage the region's countries to actively participate in the United Nations Global Ministerial Meeting in Moscow and to implement the recommendations from said meeting. To this effect Latin American and Caribbean countries are urged to coordinate positions.
14. It is necessary to try and achieve that current international financial and economic crises have no negative impact on resources regarding road safety
15. Participants state to the Ibero-American General Secretariat and Organizing Committee their appreciation on this Meeting's excellent preparing and developing and propose a second edition in 2011 with the goals of continuing Saving Lives