

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Aunar esfuerzos para no perder vidas ni recursos

Esta herramienta de trabajo tiene como contexto el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, nombrado así por la Organización de las Naciones Unidas

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

LOS ACCIDENTES de tránsito en Cuba compiten con las enfermedades crónicas no transmisibles, al constituir la quinta causa de muerte entre la población, luego de los tumores malignos, las afecciones cerebrovasculares, la influenza y la neumonía. Por esta razón, los esfuerzos del país están dirigidos a disminuir tales sucesos.

Una acción importante en este sentido lo constituye la confección de un Plan Nacional de Seguridad Vial, idea que surge a partir de la necesidad de perfeccionar la administración de la seguridad vial en el país y que propone acciones para avanzar de forma sostenible en la reducción de los accidentes.

Para conocer más sobre el tema Granma conversó con el ingeniero Carlos Hernández Roque, uno de los primeros en estudiar las insuficiencias en el modo de administrar la seguridad vial a partir de la colaboración que estableció en el 2006 con el doctor en ciencias Eberto P. Gutiérrez Morales, del Centro de Estudios en Técnicas Avanzadas de Dirección, de la Universidad de Sancti Spiritus.

—¿En qué consiste este Plan?

“Muchos países han confeccionado este tipo de plan para reducir los accidentes de manera sostenible. El nuestro, con un carácter multidisciplinario y multisectorial, contempla la seguridad vial de una forma sistémica y con un enfoque integral, pues agrupa las acciones de cada organismo encargado de velar por esta y define las responsabilidades de cada uno con vistas a fortalecerla.

“El Plan posee sistemas de monitoreo diseñados para verificar que los organismos cumplan los objetivos que proponen, convirtiéndose en una estrategia y un plan de acción con responsables, fechas de ejecución y recursos necesarios para su cumplimiento.

“Al mismo tiempo, también enfoca la temática de la administración de la seguridad vial, donde se identifican determinadas funciones como la planificación, la organización, el mando (ejecución, dirección, coordinación) y el control.

“A diferencia de otros países, Cuba cuenta con una Comisión Nacional de Seguridad Vial, pero este es un organismo consultivo y coordinador, no administrativo. Debemos avanzar más en este aspecto, si bien nuestro país tiene la ventaja de tener una sociedad basada en el principio de la planificación, que facilita la toma de decisiones”.

—¿Cuáles son los organismos que forman parte de él?

“Los Ministerios de Transporte y del

Interior, y algunas de sus entidades, pues según la Ley 109 constituyen los organismos rectores de la seguridad vial. Al interior del primero podemos mencionar el Centro Nacional de Vialidad, la Empresa de Revisión Técnica, las Escuelas de Seguridad Vial y Conducción, el Grupo Nacional de Seguridad Vial, y dentro del Ministerio del Interior están el Registro de Vehículos, Ingeniería de Tránsito, la Dirección Nacional de Tránsito, entre otros.

“Igualmente, se consultan otros como Economía y Planificación, pues la seguridad vial también es una cuestión de financiamiento, el Ministerio de la Construcción, con el tema de las carreteras y su mantenimiento, y las universidades, motor impulsor de las investigaciones relacionadas con el tema. También tiene en cuenta los intereses del usuario de la vía y el actual reordenamiento del que es objeto el transporte en Cuba”.

—¿En qué fase de elaboración se encuentra?

“Actualmente, se confecciona el Plan Nacional, que definirá las principales líneas de trabajo, y que tendrá una estructura que bajará desde el nivel nacional hasta el local, o sea, planes provinciales de seguridad vial atemperados a las características de cada territorio.

“Basado en los principios de la dirección estratégica, está diseñado en dos fases. La primera, en la que estamos inmersos, es la parte conceptual. Incluye el diagnóstico estratégico, con las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades, que permite la definición del diseño estratégico.

“A partir de ahí, en una segunda etapa, se tienen que elaborar los diferentes proyectos o programas a los que se les definen presupuestos, pla-

nes de ejecución y sistemas de monitoreo para pasar a su implementación, siempre teniendo en cuenta el tema costo-beneficio y que sean proyectos cumplibles”.

—¿Qué beneficios traerá el Plan para la seguridad vial?

“La integración de las acciones de los organismos y el conocimiento de estas por los involucrados posibilitarán estar mejor preparados ante la ocurrencia de accidentes y dar un salto cualitativo en materia de enfrentamiento a esta epidemia.

“Al tenerse un enfoque integrador del sistema, se evitará el derroche de recursos, pues en conjunto se podrá determinar mejor las vías de financiamiento para el sistema de la seguridad vial, y darles un empleo más eficiente.

“Cuba tiene condiciones y fortalezas para avanzar mucho más si se logra una mejor administración del sistema, que permitiría una intensificación de la eficacia de las campañas de comunicación, la implementación de auditorías de seguridad vial, entre otros beneficios”.



Ingeniero Carlos Hernández Roque.

FOTO: CORTESÍA DEL ENTREVISTADO



Reducir los accidentes es una de las prioridades del Plan Nacional de Seguridad Vial.



La abundante sombra y la limpieza de su entorno, dos de los atributos de Rancho Querete. FOTO: VICENTE BRITO

Rancho Querete a la vista de Cuba

Paisajes del norte espirituario cautivan tanto por su encanto natural como por el celo con que son preservados

Juan Antonio Borrego

YAGUAJAY, Sancti Spiritus.—Rancho Querete, las cuevas de Valdés, la Solapa de Genaro y el Chalet Los Álamos, parajes virginales del norte de Sancti Spiritus, se están convirtiendo con el tiempo en foco de atracción turística permanente, tanto por las condiciones naturales de su entorno como por el esmero que ponen en preservarlos los hombres de la Empresa Nacional de Flora y Fauna.

Pertencientes al área protegida de recursos manejados de Jobo Rosado, en este municipio, dichos sitios se suman a otros no menos prometedores del territorio como la villa San José del Lago, en Mayajigua, los cayos de piedra —formaciones pétreas, únicas de su tipo en el país— y la reserva nacional Caguanes, distinguidos dentro del senderismo regional por la autenticidad de su flora y su fauna, y particularmente por la valía de su paisajismo.

Ubicados en una zona que fue reconocida como Reserva de la Biosfera por la UNESCO y muchos de ellos protegidos además por la Convención Ramsar, dado el valor de sus humedales, los espacios en cuestión vienen siendo explotados de manera controlada desde hace algún tiempo, en especial por el turismo nacional.

Hasta estos parajes llegaron el pasado año más de 200 turoperadores, agentes de viajes y representantes de una docena de países que participaron en el VIII Encuentro Internacional de Turismo de Naturaleza TURNAT 2011, celebrado en sitios emblemáticos de la región central del país, ocasión en la que convinieron en reconocer la valía de los trabajos de la Empresa Nacional de Flora y Fauna en la protección y explotación racional de estos recursos en Sancti Spiritus.

Rancho Querete, que debe su nombre a un antiguo trabajador de Flora y Fauna ya fallecido, fue severamente afectado por las intensas lluvias de mayo pasado; sin embargo, la pronta recuperación de sus áreas permitió recibir en el periodo estival a miles de turistas, fundamentalmente de la zona norte de Sancti Spiritus, Villa Clara y Ciego de Ávila, muchos de los cuales ya se han convertido en asiduos visitantes del lugar, verdadero oasis a las puertas de Yaguajay.