



Journal Title: Actualidades de la UIT

Journal Issue: no. 4 (2013)

Article Title: Premio Mundial de las Telecomunicaciones y la Sociedad de la Información 2013:
Presentación de los Galardonados

Page number(s): pp. 7-19

This electronic version (PDF) was scanned by the International Telecommunication Union (ITU) Library & Archives Service from an original paper document in the ITU Library & Archives collections.

La présente version électronique (PDF) a été numérisée par le Service de la bibliothèque et des archives de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à partir d'un document papier original des collections de ce service.

Esta versión electrónica (PDF) ha sido escaneada por el Servicio de Biblioteca y Archivos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a partir de un documento impreso original de las colecciones del Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT.

(ITU) للاتصالات الدولي الاتحاد في والمحفوظات المكتبة قسم أجراه الضوئي بالمسح تصوير نتاج (PDF) الإلكترونية النسخة هذه والمحفوظات المكتبة قسم في المتوفرة الوثائق ضمن أصلية ورقية وثيقة من نقلاً

此电子版（PDF版本）由国际电信联盟（ITU）图书馆和档案室利用存于该处的纸质文件扫描提供。

Настоящий электронный вариант (PDF) был подготовлен в библиотечно-архивной службе Международного союза электросвязи путем сканирования исходного документа в бумажной форме из библиотечно-архивной службы МСЭ.

Presentación de los galardonados

Los premios de la UIT se han concedido a Ueli Maurer, Presidente de Suiza; Volkmar Denner, Presidente del Consejo de Administración de Robert Bosch; y Jean Todt, Presidente de la Federación Internacional del Automóvil



Ueli Maurer



Volkmar Denner



Jean Todt

Ueli Maurer



El Presidente de la Confederación Suiza, Ueli Maurer, tiene su domicilio en Hinwil, donde comenzó su carrera política en 1978 al ser elegido concejal. Hinwil es uno de los centros de la industria automovilística suiza y cuna de la escudería de Fórmula 1 Sauber.

El Sr. Maurer ha demostrado un profundo interés en el deporte, la salud, la seguridad social y la protección civil. En 2008, fue elegido miembro del Consejo Federal y ha sido titular del Departamento Federal de Defensa, Protección Civil y Deporte. De 1995 a 2003, fue miembro de la Comisión de Finanzas y, a partir de 2007, de la Comisión de Seguridad Social y Salud. De 1996 a 2008, fue presidente del Partido Popular Suizo.

Suiza

Suiza es uno de los países con mayor seguridad vial del mundo y ha experimentado un importante descenso de los accidentes mortales de tráfico durante el periodo 2001–2010. El Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes ha colaborado activamente con la UIT en la elaboración de normas sobre sistemas de ayuda a la conducción y sistemas inteligentes para la prevención de accidentes en carretera.



UIT/R. Farrell

Programa de Suiza para reducir los accidentes mortales en carretera

Embajador Alexandre Fasel

En representación del Presidente de la Confederación Suiza, Ueli Maurer

El Presidente de la Confederación Suiza, Ueli Maurer, ganador del Premio Mundial de las Telecomunicaciones y la Sociedad de la Información de 2013, estuvo representado en la ceremonia de entrega de los mismos, que tuvo lugar en la sede de la UIT el 17 de mayo, por el Embajador Alexandre Fasel, Representante Permanente de Suiza ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales de Ginebra.

«Las tecnologías de la información y la comunicación están anunciando en estos momentos el surgimiento de soluciones innovadoras en el ámbito de la seguridad vial, inimaginables no hace mucho tiempo. Me refiero especialmente a la comunicación entre vehículos, entre éstos y las infraestructuras y al denominado automóvil «inteligente», que puede circular autónomamente con toda seguridad y que podría estar listo para finales del decenio, según nos aseguran los fabricantes.»

«En Suiza, la seguridad vial ha mejorado en los últimos 40 años. En 1971 —nuestro año más negro— murieron 1.773 personas en las carreteras de nuestro país. Desde entonces esta cifra se ha reducido en un 80%. En comparación con otros países, Suiza ocupa una buena posición, situándose en séptimo lugar detrás del Reino Unido, los Países Bajos, Suecia, Noruega, Islandia y Dinamarca.»

El Embajador Fasel manifestó, en nombre del Presidente Maurer, su agradecimiento por el premio recibido, que, según declaró, también honra a Suiza como país. Recordó que el periodo 2011–2020 ha sido declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas Decenio de Acción para la Seguridad Vial y felicitó a la UIT por haber seleccionado el lema «Las TIC y la mejora de la seguridad vial» para señalar el Día Mundial de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información, y rindió homenaje a la labor que está llevando a cabo la Unión.

«Las tecnologías de la información y la comunicación están anunciando en estos momentos el surgimiento de soluciones innovadoras en el ámbito de la seguridad vial, inimaginables no hace mucho tiempo. Me refiero especialmente a la comunicación entre vehículos, entre éstos y las infraestructuras y al denominado automóvil «inteligente», que puede circular autónomamente con toda seguridad y que podría estar listo para finales del decenio, según nos aseguran los fabricantes», declaró el Embajador Fasel. Además reconoció que a veces la utilización de las TIC puede actuar en detrimento de la seguridad vial. Esto es lo que ocurre, por ejemplo, cuando las personas llaman

por teléfono, consultan sus teléfonos inteligentes o se envían mutuamente mensajes SMS mientras conducen.

Acto seguido, el Embajador Fasel continuó bosquejando las prioridades de las autoridades suizas en política de seguridad vial. Dado que en Suiza no se fabrican automóviles, se refirió especialmente al modo en que las autoridades suizas proyectan aplicar eficazmente *soluciones inteligentes* para la seguridad vial basadas, entre otras cosas, en las TIC.

En Suiza, la seguridad vial ha mejorado en los últimos 40 años. En 1971 —nuestro año más negro— murieron 1.773 personas en las carreteras de nuestro país. Desde entonces, esta cifra se ha reducido en un 80%. En comparación con otros países, Suiza ocupa una buena posición, situándose en séptimo lugar detrás del Reino Unido, los Países Bajos, Suecia, Noruega, Islandia y Dinamarca.

El programa «Via Secura»

En 2010, el Consejo Federal estableció el objetivo de reducir el número de muertes en un 25% adicional en el plazo de 10 años en el marco del programa «Via Secura» mediante la adopción de un planteamiento más amplio que el existente hasta la fecha. «Via Secura» se centra principalmente en medidas de sensibilización de la población,

«Por asombrosos que parezcan los avances de las TIC en relación con los sistemas de ayuda a la conducción, creo que nada podrá sustituir la educación, la formación y la sensibilización de los conductores —y peatones— para que se comporten como ciudadanos responsables en la carretera y al volante.»



Dispositivo
equipado con
un sensor para
detectar la
conducción
en estado de
embriaguez

de la mejora del comportamiento de los usuarios al volante y de la seguridad de los vehículos y la infraestructura viaria. Este programa no introduce nuevas propuestas. Se centra en la mayor efectividad de la aplicación de las reglas y normas que ya están en vigor. A tal efecto, existen cinco categorías de medidas que se implantarán en varias etapas hasta 2015.

En primer lugar están las medidas preventivas. En segundo lugar, las medidas que garantizan la mayor eficacia del cumplimiento de las normas existentes. Entre éstas figurarán, por ejemplo, el permitir que los infractores habituales por conducción en estado de embriaguez sólo conduzcan (a partir de 2015) vehículos equipados con un mecanismo de bloqueo sensible al alcohol y el prohibir el suministro de servicios de alerta y mecanismos de detección de los controles de velocidad del tráfico comercial o público.

En tercer lugar se encuentran las medidas coercitivas dirigidas especialmente a los conductores temerarios, que estarán obligados a equipar su vehículo con una caja negra

que registre los datos de utilidad para las autoridades. En cuarto lugar se encuentran las medidas de mejora de la infraestructura viaria. En último lugar figuran las medidas destinadas a optimizar las estadísticas de los accidentes en carretera mediante la introducción de un sistema de información polivalente. Éstas son, pues, las características principales del programa «Via Secura».

La sociedad de la información está haciendo posible que el sector del automóvil experimente un enorme y rápido progreso en el ámbito de la seguridad vial. Como parte de este proceso, los Estados tienen que estar preparados para modernizar sus infraestructuras viarias a fin de mantenerse al día del desarrollo tecnológico. Suiza, por ejemplo, ha asumido este reto.

Por último, por asombrosos que parezcan los avances de las TIC en relación con los sistemas de ayuda a la conducción, creo que nada podrá sustituir la educación, la formación y la sensibilización de los conductores —y peatones— para que se comporten como ciudadanos responsables en la carretera y al volante.

Volkmar Denner



Volkmar Denner es el Presidente del Consejo de Administración de Robert Bosch GmbH. Además, ocupa el cargo de director técnico y entre sus responsabilidades empresariales se encuentran la investigación y la ingeniería avanzada, la coordinación técnica, las estrategias y las comunicaciones empresariales. También es el responsable de las unidades de Innovación de Software y Telemedicina Sanitaria de Bosch.

El Sr. Denner se licenció en Física por la Universidad de Stuttgart en 1981. Tras pasar un periodo como investigador en Estados Unidos, en 1985 se doctoró en Física por la Universidad de Stuttgart.

Acerca de Robert Bosch GmbH

Robert Bosch GmbH fue uno de los primeros signatarios de la Carta Europea de la Seguridad Vial. Bosch es una empresa multinacional de ingeniería y electrónica fundada en 1886, con sede cerca de Stuttgart (Alemania). Es uno de los principales proveedores de componentes de automoción, entre ellos los sistemas de inyección de carburante para los motores de combustión interna. Además, Bosch lideró la innovación en el campo de los sistemas de seguridad de los vehículos, sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos, así como

de ayuda a la conducción y otras funciones de orientación.

Durante más de 30 años, los sistemas de seguridad activa desarrollados por Bosch han contribuido de forma importante a la reducción del número de accidentes en carretera. Entre las innovaciones de la empresa se encuentran el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el sistema de control de la tracción (TCS) y el programa de estabilidad electrónica (ESP®), todos ellos diseñados para intervenir antes de que ocurra un accidente.



Soluciones innovadoras para una conducción más segura

Volkmar Denner

Presidente del Consejo de Administración de Robert Bosch GmbH

En su discurso de aceptación del Premio Mundial de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información de la UIT de 2013, Volkmar Denner, Presidente del Consejo de Administración de Robert Bosch GmbH, rindió homenaje a los más de 5.000 ingenieros de Bosch que trabajan por todo el mundo en el campo de la seguridad vial y la ayuda a la conducción.

Señaló lo mucho que ya se ha conseguido y citó el ejemplo de Alemania, donde el número de víctimas mortales por accidentes de tráfico se redujo de 15.000 en 1980 a menos de 4.000 en 2012. El mejor comportamiento de los

«Comparto este prestigioso premio con los más de 5.000 ingenieros de Bosch que trabajan por todo el mundo en el campo de la seguridad vial y la ayuda a la conducción, y que han conseguido unos resultados extraordinarios a la hora de hacer la conducción más segura y menos estresante. Ellos son los verdaderos campeones de la seguridad vial.»

«En Alemania el número de víctimas mortales por accidentes de tráfico se redujo de 15.000 en 1980 a menos de 4.000 en 2012.»

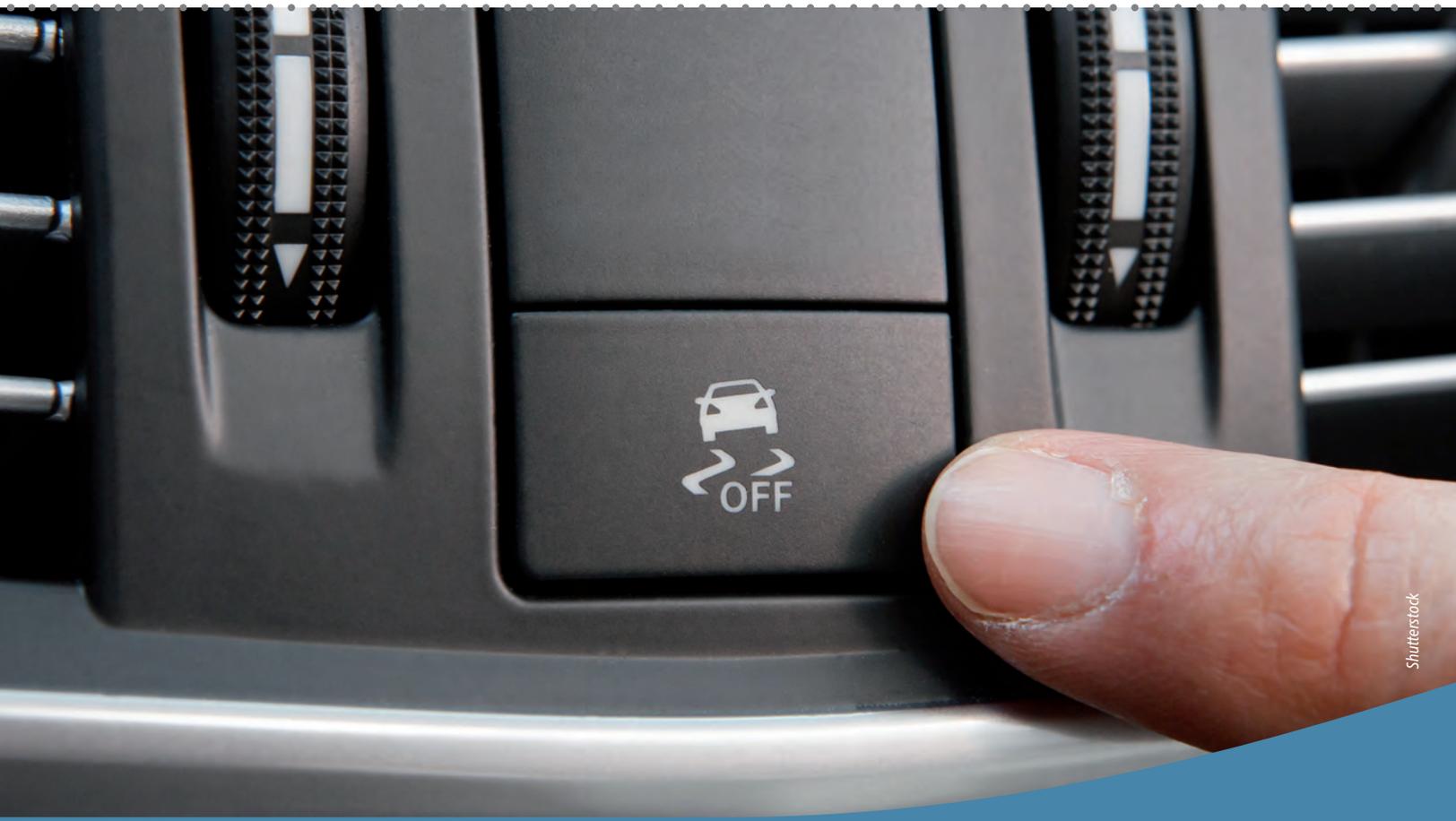
vehículos en caso de choque ha contribuido, sin duda alguna, a esta reducción, especialmente por la mayor rigidez de las carrocerías. También hay que reconocer el ahorro en vidas humanas gracias a los sistemas de seguridad activos y pasivos. Los estudios realizados a nivel internacional ponen de manifiesto que el 40% de los accidentes de tráfico mortales, como mínimo, se deben a los derrapes. Los sistemas de control de la estabilidad electrónica podrían evitar hasta el 80% de los accidentes por derrape. Bosch ha desarrollado el programa de estabilidad electrónica ESP®, siendo la primera empresa en comercializarlo en 1995. Desde entonces, Bosch ha entregado más de 75 millones de sistemas ESP®. Hoy en día, uno de cada dos vehículos vendidos en todo el mundo viene equipado con este sistema.

Y, sin embargo, la tasa de mortalidad de los accidentes de carretera en todo el mundo sigue creciendo, por desgracia, año tras año. «La pérdida de una sola vida ya resulta excesiva, por lo que el imperativo estratégico de Bosch es 'Inventado para la vida'. En todo el mundo, y especialmente en los mercados emergentes, prestamos una atención especial a los sistemas de protección medioambiental, eficiencia energética y seguridad. En resumidas cuentas, nuestros ingenieros en tecnología de automoción no sólo trabajan para Bosch y sus clientes, ya que, después de todo, los dos principales objetivos de su labor de desarrollo — hacer coches más seguros y más ecológicos — benefician asimismo de forma manifiesta a toda la sociedad. Es urgente reducir el número de accidentes de tráfico mortales. Vamos a presentar soluciones técnicas a varios programas políticos, bien sea de la Unión Europea, de los países emergentes o de Naciones Unidas», declaró el Sr. Denner.

El próximo avance tecnológico para mejorar la seguridad vial, según el Sr. Denner, lo constituyen los sistemas de ayuda a la conducción y los sistemas de seguridad más potentes y, muy especialmente, los sistemas de seguridad predictivos. Bosch ya ha introducido en el mercado un sistema predictivo de frenado de emergencia que reacciona ante los vehículos delanteros. Este sistema se basa en los sensores de 77 GHz diseñados por la propia empresa y funciona como un sistema de reacción progresiva. En primer lugar, avisa al conductor de la inminencia del impacto. Si el conductor reacciona, le ayuda ajustando la presión del freno de modo que el vehículo se detenga delante del objetivo. Si el conductor no reacciona, la frenada automática minimiza el impacto de la colisión. Bosch proyecta, además, comercializar un sistema de frenado automático en 2014 que protegerá a los peatones y contribuirá aún más a salvar vidas en nuestras vías públicas.

Todos estos sistemas dependen de la tecnología de la información. «Ésta es una de las muchas áreas en las que la UIT desempeña un papel crucial para la seguridad de los sistemas», declaró el Sr. Denner, mencionando el ejemplo de los sistemas de seguridad predictivos, que utilizan radares vehiculares de alta resolución para detectar obstáculos, peatones y otros vehículos.

«Los estudios realizados a nivel internacional ponen de manifiesto que el 40% de los accidentes de tráfico mortales, como mínimo, se deben a los derrapes. Los sistemas de control de la estabilidad electrónica podrían evitar hasta el 80% de los accidentes por derrape.»



Shutterstock

«La necesidad de atribuir la gama de frecuencias 76–81 GHz a las aplicaciones relacionadas con la seguridad de la automoción, a título primario. Este importante tema figura en el orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2015 y constituye una de las muchas áreas de actividad de Bosch como Miembro de Sector de la UIT.»

«Es indispensable atribuir gamas de frecuencias armonizadas y disponibles mundialmente para las aplicaciones del radar a la automoción». Por razones obvias, los sistemas de frenado de emergencia no deben ser perturbados por dispositivos de radiofrecuencia que funcionen en la misma gama de frecuencias. Imagínense lo que sucedería si un sistema de frenado de emergencia se desactivase en una situación crítica debido a la interferencia causada, por ejemplo, por una infraestructura de tráfico o por sistemas de detección de intrusiones», declaró. Para evitar esto, consideró la necesidad de atribuir la gama de frecuencias 76–81 GHz a las aplicaciones relacionadas con la seguridad de la automoción, a título primario. Este importante tema figura en el orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2015 y constituye una de las muchas áreas de actividad de Bosch como Miembro de Sector de la UIT.

Jean Todt



Jean Todt es el Presidente de la Federación Internacional del Automóvil (Fédération Internationale de l'Automobile o FIA). Es muy conocido en el mundo del automovilismo, puesto que cuando fue el Director General de Ferrari, la Scuderia Ferrari ganó 14 títulos mundiales de Fórmula 1 —cinco de ellos conseguidos consecutivamente por Michael Schumacher— y 106 Grandes Premios.

Desde su nombramiento como Presidente de la FIA en octubre de 2009, el Sr. Todt ha hecho de la seguridad vial un asunto prioritario para la Federación. En abril de 2009, el Sr. Todt fue nombrado Presidente de la campaña «eSafetyAware».

Jean Todt también es Vicepresidente de la fundación Institut du cerveau et de moelle épinière (Instituto del cerebro y la médula espinal — centro de investigación que reúne a pacientes, médicos e investigadores bajo el mismo techo para acelerar el tratamiento de las lesiones que afectan al sistema nervioso).

Acerca de la Federación Internacional del Automóvil

La FIA es el órgano rector del mundo de la automoción y la federación de las organizaciones automovilísticas más importantes del mundo. La FIA, cuya sede se encuentra en París, es una asociación sin fines lucrativos creada en 1904.

En ella se integran más de 230 organizaciones automovilísticas y deportivas nacionales de más de 135 países de los cinco continentes. Sus clubes de miembros representan a millones de pilotos y a sus familias.

La FIA va a colaborar con la UIT durante los próximos siete años para contribuir al logro de los objetivos del «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» de las Naciones Unidas.



UIT/R. Farrell

Invertir más para salvar vidas en nuestras carreteras

Jean Todt

Presidente de la Federación Internacional del Automóvil

En su discurso de aceptación del Premio Mundial de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información; Jean Todt, Presidente de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), alabó la labor de la UIT en el campo de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y de la seguridad vial.

El Sr. Todt señaló que el número de accidentes mortales de carretera que se producen cada año, y que se estima en 1,3 millones, mata al doble de personas que el paludismo, el mismo número que la tuberculosis y casi el mismo que el SIDA. Advirtió que «de no hacerse algo al respecto, para 2020 morirán anualmente dos millones de personas en las carreteras de todo el

«El número de accidentes mortales de carretera que se producen cada año, y que se estima en 1,3 millones, mata al doble de personas que el paludismo, el mismo número que la tuberculosis y casi el mismo que el SIDA. Advirtió que «de no hacerse algo al respecto, para 2020 morirán anualmente dos millones de personas en las carreteras de todo el mundo, lo que supera a cualquiera de las citadas pandemias importantes. Esto sin tener en cuenta los 50 millones de personas que sufren lesiones graves cada año...»

«Se estima que el 90% de los accidentes viarios se producen en los países emergentes y en desarrollo. Calculamos que su coste para los países en desarrollo ya alcanza los 100.000 millones USD al año, lo que equivale al importe de las ayudas internacionales que reciben estos países.»

mundo, lo que supera a cualquiera de las citadas pandemias importantes. Esto sin tener en cuenta los 50 millones de personas que sufren lesiones graves cada año, y que aumentarán hasta 80 millones para 2020 si no se adopta alguna medida al respecto».

El Sr. Todt continuó su exposición señalando que la seguridad vial no es sólo un problema humano, sino también un reto para el desarrollo económico. Indicó que «se estima que el 90% de los accidentes viarios se producen en los países emergentes y en desarrollo. Calculamos que su coste para los países en desarrollo ya alcanza los 100.000 millones USD al año, lo que equivale al importe de las ayudas internacionales que reciben estos países».

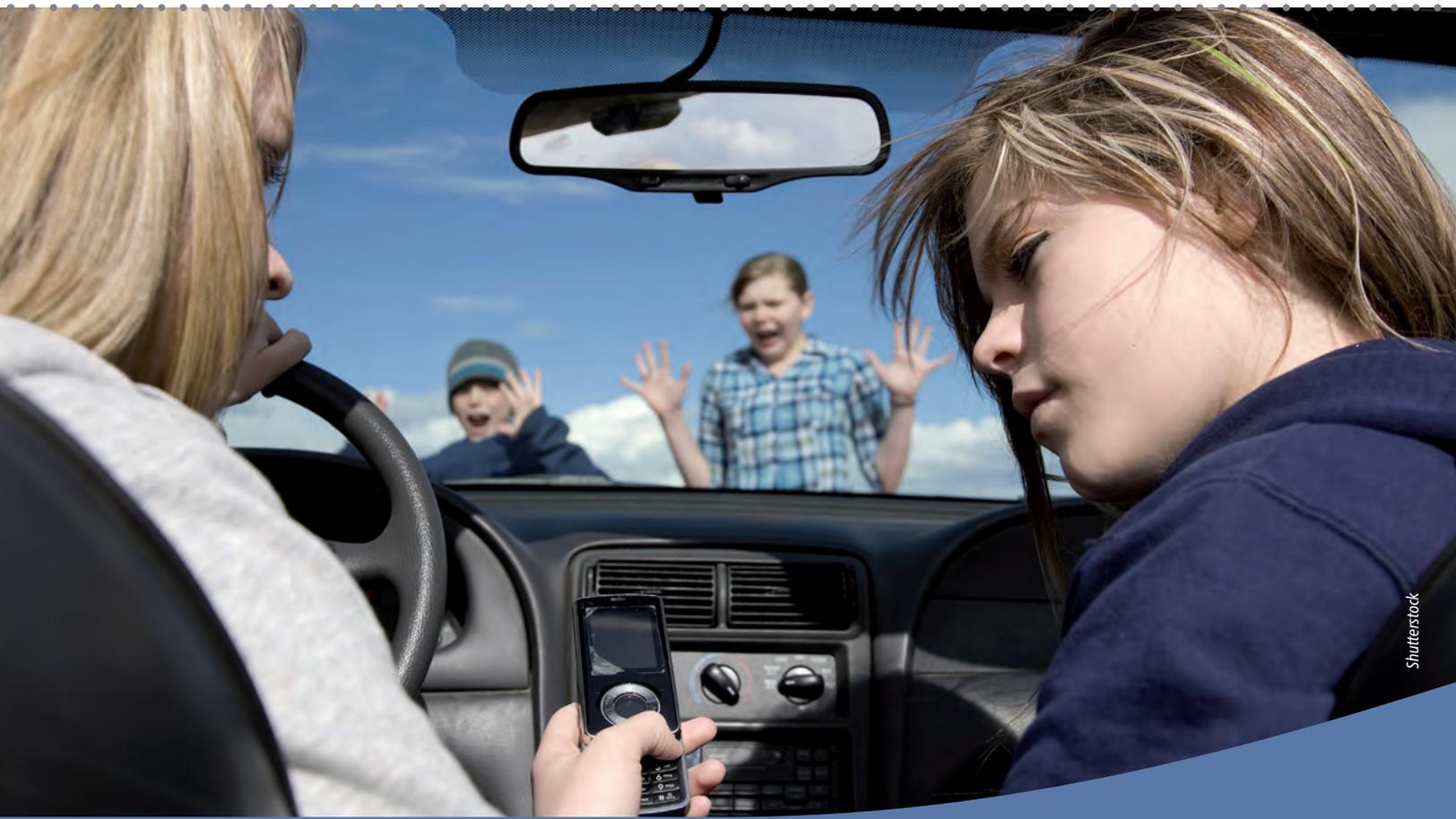
Por desgracia, estas cifras tan terribles siguen siendo ignoradas en gran medida. «La seguridad vial sigue siendo considerada principalmente un asunto nacional, aunque se haya convertido en un auténtico problema mundial. Por ello, la comunidad internacional debe movilizarse más resueltamente. Las Naciones Unidas han sentado las bases para la solución de este problema con el lanzamiento, hace dos años, del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Sin embargo, es necesario que aceleremos y extendamos nuestro progreso. Debe otorgarse a la seguridad vial el lugar que merece en la agenda internacional entre las prioridades de mayor importancia», declaró el Sr. Todt, y propuso que la seguridad vial se integre en los Objetivos

de Desarrollo Sostenible posteriores a 2015 que se definan a tenor de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Hizo hincapié, además, en la necesidad de buscar recursos adicionales para combatir los accidentes de carretera, que calificó como uno de los problemas más graves y más acuciantes de nuestro tiempo. «La comunidad internacional hace bien en gastar miles de millones USD en hacer frente a problemas importantes, tales como el del medio ambiente, las pandemias, la crisis alimentaria, etc. Sin embargo, dedica muy poco dinero a esta batalla, que es tan importante como las otras. Esto tiene que cambiar». Su firme convicción de que las TIC pueden mejorar de forma sustancial la seguridad vial se apoya en la mejora de la seguridad vial experimentada durante los últimos 10–15 años, gracias al perfeccionamiento de las normas de ensayo de choques, las zonas de deformación, airbags, etc.

Declaró además lo siguiente: «La nueva generación de sistemas de seguridad que suele utilizar las TIC puede incluso impedir que lleguen a ocurrir los accidentes. Las tecnologías de automoción inteligentes están produciendo vehículos con una seguridad sin precedentes. Aplicaciones tales como el control de la estabilidad electrónica, los sistemas de alerta y de frenado de emergencia, los sistemas

«Sólo en la Unión Europea, se calcula que si todos los vehículos utilizaran el control electrónico de la estabilidad podrían salvarse al año un mínimo de 4.000 vidas y evitarse 100.000 lesiones. Estas 4.000 vidas representan el 10% de las 40.000 muertes que se producen en las carreteras europeas cada año.»



Shutterstock

de seguimiento de carril, la supervisión de los puntos ciegos, los faros adaptables y, por supuesto, las alarmas de velocidad pueden evitar miles de accidentes y salvar miles de vidas». Sólo en la Unión Europea, se calcula que si todos los vehículos utilizaran el control electrónico de la estabilidad podrían salvarse al año un mínimo de 4.000 vidas y evitarse 100.000 lesiones.

El Sr. Todt destacó el problema de la insuficiente sensibilización de los poderes públicos y de los usuarios de los vehículos, no ya en cuanto a la posibilidad de utilizar las TIC para mejorar la seguridad vial, sino también respecto al peligro de la utilización al volante de dispositivos electrónicos, tales como los teléfonos móviles, teléfonos inteligentes, etc. Mencionó un reciente estudio norteamericano en el que se indicaba que la composición de mensajes durante la conducción ha sustituido a la embriaguez como primera causa de los accidentes viales de los adolescentes en Estados Unidos. Manifestó su agrado por el lanzamiento por parte de la UIT, en colaboración

con la FIA, de una campaña mundial específica sobre los peligros del envío de mensajes de texto mientras se conduce.

Por último, el Sr. Todt declaró lo siguiente: «La sensibilización es un primer paso, pero además tenemos que encontrar la manera de que estos dispositivos electrónicos perturben lo menos posible. Por ejemplo, ¿por qué no colaborar con los fabricantes de teléfonos en el desarrollo de un 'modo automóvil', al igual que ya existe el 'modo avión'? Éste sería un primer paso para que los conductores responsables que no quisieran ser distraídos durante la conducción se decidieran, por ejemplo, a bloquear las llamadas y eliminar la posibilidad de enviar mensajes mientras conducen. El paso siguiente consistiría en desarrollar interfaces persona-máquina que hiciesen que estos dispositivos electrónicos resultaran lo menos perturbadores posibles. Todo ello, junto con la vigilancia del estado de atención de los conductores, son importantes novedades para el futuro.»