

— Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial

Avances y retos
desde la visión de
las asociaciones
de víctimas viales
en Iberoamérica



Fundación
MAPFRE



—Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial

Avances y retos desde la visión
de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica



Fundación
MAPFRE

Título:

Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial. Avances y retos desde la visión de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica

Editores:

**Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial - FICVI
Fundación MAPFRE**

Autor:

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial - FICVI

Somos miembros de:

Global Alliance for Road Safety

Comité de Cooperación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)

Latin NCAP

United Nation Road Safety Collaboration (UNRSC)

Adherimos a:

**Década de Acción por la Seguridad Vial
Objetivos de Desarrollo Sostenible**

Equipo de trabajo:

FICVI

Jeanne Picard Mahaut

Rosa Gallego Galeano

Fundación MAPFRE

Ángela Sordo

Jesús Monclús

Diseño gráfico: Estudio Bilder / Buenos Aires

Maquetación y producción editorial: Cyan, Proyectos Editoriales, S.A.

Depósito legal: M-38310-2019

ISBN: 978-84-9844-748-4

Los contenidos de este trabajo son responsabilidad de sus autores y no representan necesariamente la opinión de Fundación MAPFRE.

Los contenidos de este estudio se pueden utilizar indicando su fuente del siguiente modo: *Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial. Avances y retos desde la visión de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica.* © Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) y Fundación MAPFRE, 2019

Fecha de publicación: diciembre de 2019

© Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), Fundación MAPFRE, 2019.

Prólogo

A pesar de considerarme una persona muy afortunada e intentar tener una actitud positiva, tengo que reconocer que hay muchas cosas en la vida que no me gustan, y este trabajo es una de ellas. Y no me gusta porque creo que, a pesar de algunos logros evidentes, no hemos avanzado lo suficiente. Casi “duele” revisar la Declaración de Medellín del año 2010, justo al inicio de la década, y sus exigencias para comprobar cómo el camino que queda por delante es mucho más largo que el trayecto ya recorrido. Aunque muchos, y aquí incluyo muy particularmente a Fundación MAPFRE y las personas que en ella trabajamos, hemos intentado contribuir en la medida de nuestras posibilidades, pienso que los únicos que han cumplido realmente a lo largo de esta década son, precisamente, la FICVI y las asociaciones de víctimas cuando, en aquella declaración, indicaban que “se comprometían a colaborar con responsabilidad y espíritu constructivo en todos los programas y acciones que se pongan en marcha en favor de la seguridad vial y también a actuar como conciencia crítica de la sociedad frente al drama de los siniestros de tránsito y sus inaceptables consecuencias”.

Quiero, sin embargo, destacar algunos avances clave de los citados en este informe. En primer lugar, hay que reconocer que, según el último informe de la Organización Mundial de la Salud, en el mundo fallecen actualmente en torno a 1,35 millones de personas por siniestros de circulación, y que la previsión al inicio de la década era que dicha cifra podía alcanzar incluso los 1,9 millones. Una diferencia importantísima.

A continuación, creo que otro de los hitos destacados de esta década en la región latinoamericana fue la creación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), un observatorio regional como tal en el mundo (dejando al margen los proyectos de investigación desarrollados en Europa) y que ahora está siendo modelo para la puesta en marcha de otros observatorios regionales en Asia o África. Fundación MAPFRE, por cierto, apoyó decididamente la creación de dicho organismo y varios de sus primeros encuentros, así como la Dirección General de Tráfico (DGT) española y otras entidades como el Banco Mundial o la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB). El reciente anuncio por parte precisamente de la SEGIB de avanzar en un programa regional de seguridad vial coliderado con el OISEVI es sin duda una nueva “puerta a la esperanza”.

Otro de los ejemplos más destacados es el esfuerzo realizado por la Fundación Mónica Licona en Panamá, entidad con quien colabora Fundación MAPFRE en actividades educativas, junto a otras entidades de dicho país para conseguir que todos los candidatos a la presidencia de la nación firmaran al unísono un pacto con acciones concretas de seguridad vial, como se indica en este trabajo de evaluación. Es sin duda un ejemplo a nivel mundial de logros alcanzados gracias al trabajo coordinado de la sociedad civil y las asociaciones de víctimas, que ojalá prolifere en los próximos años. Esperemos ahora que los gobiernos estén a la altura de su sociedad civil.

La puesta en marcha del programa Latin NCAP es otro de los avances evidentes de esta Década de Acción en la región, de nuevo un programa que desde el inicio contó con el apoyo sin fisuras de

Fundación MAPFRE. Aunque, por otro lado, y sin abandonar este pilar de acción, la inacción de muchos países, por no decir todos, a la hora de adoptar normativas internacionales de seguridad de los vehículos es realmente descorazonadora.

Algo similar podemos decir en relación con los sistemas de acceso a las licencias de conducción en la región, y aquí simplemente reproduzco una de las frases incluidas en esta evaluación, que procede del informe de situación 2016 sobre esta materia: “Han pasado 7 años, unos países han empezado a caminar y otros siguen en el punto de salida. También hay alguno que avanza en sentido contrario al acordado”. Sin palabras cuando se trata de un tema tan fundamental como este.

O qué podemos decir del pilar 5 de la Década de Acción, que trata la asistencia posterior al siniestro. Se ha definido como el pilar olvidado, el pilar incompleto..., y hasta los años más recientes no se ha asumido la dimensión más amplia de su necesario abordaje. En este sentido, la *Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito*, elaborada por FICVI y Fundación MAPFRE, ha supuesto una de las mayores contribuciones mundiales en este apartado. La promoción en los distintos países, con el ejemplo destacado de Argentina, de las unidades de atención integral a víctimas de tránsito es sin duda otro de los mayores logros de la FICVI en la década que pronto clausuraremos.

Hay otros muchos ejemplos de retos aún por cumplir y de inmensos logros conseguidos por los miembros de FICVI. Como decimos en España, olé por todos vosotros. Dejo al lector que descubra por sí mismo el resto de éxitos alcanzados. Confiamos en que este documento se haga oír alto y claro en todo el mundo y en particular, en la III Conferencia Ministerial de Seguridad Vial que se celebra el próximo mes de febrero en 2020 en Estocolmo, Suecia (www.roadsafetysweden.com).

Es fundamental que sus conclusiones se conozcan y sirvan para construir un mundo mejor en los siguientes años. El petitorio con el que se cierra esta evaluación regional tiene que ser asumido por todos los actores y países de la región, y tiene que trasladarse al día a día de modo inmediato, sin dilación. Porque cualquier retraso supone seguir sumando víctimas.

La próxima década, decenio, o como la llamemos, no puede ser una década incompleta, fallida en muchos aspectos, tiene que ser la década que nos lleve hasta el Objetivo Cero, única meta éticamente aceptable, como perfectamente saben las personas que forman parte de la FICVI y sus asociaciones. Tiene que ser la “década de los logros, en vez de la década de acción”. Si todos nos concienciamos de ello, habremos conseguido otro gran paso para la humanidad.

En cualquier caso, quiero que las últimas palabras de este agrídulce prólogo sean de reconocimiento para la FICVI, sus asociaciones y todas las personas que las conforman. Si la proyección era que pudieran fallecer hasta 1,9 millones al año en tragedias de tránsito, y el último informe de la OMS las cifra en 1,35 millones, esto significa que más de medio millón de vidas se salvan cada año por vuestro trabajo, por el nuestro y por el de todos.

Jesús Monclús
Director de Prevención y Seguridad Vial
Fundación MAPFRE

Resumen ejecutivo

Se ha tardado más de un siglo en reconocer la tragedia humana existente en el tránsito. Muy reciente es la toma de conciencia a nivel mundial.

Fue solo en el año 2004 cuando el director general de la Organización Mundial de la Salud (OMS) denunciaba la pandemia exhortando a los países: “La seguridad vial no es accidental. Tenemos los conocimientos necesarios para actuar ya. Es una cuestión de voluntad política”.

En 2009 en Moscú, la I Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial reconocía el movimiento asociativo como un interlocutor válido y necesario para participar en el debate sobre la seguridad vial. Y el 11 de mayo de 2011, en México D.F., durante el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial que marcaba la ruta a seguir, la FICVI tuvo el inmenso privilegio de llevar la bandera de la sociedad civil. Fue un acto cargado de emoción y de gran relevancia en presencia de numerosas autoridades internacionales, un día que representó para nosotros una gran esperanza y un compromiso de futuro. Estas fueron nuestras palabras: “Creemos firmemente que solamente con una acción solidaria lo evitaremos. Nos comprometemos a colaborar con responsabilidad y espíritu constructivo en todos los programas y acciones que se pongan en marcha en favor de la seguridad vial. Nos comprometemos también a actuar como conciencia crítica de la sociedad frente al drama de los siniestros de tránsito y sus inaceptables consecuencias”.

Ese mismo día la FICVI y el Instituto de Seguridad Vial de Fundación MAPFRE firmaban su primer convenio para desarrollar conjuntamente diversos proyectos, un apoyo que ha seguido prestando durante todos estos años y representa el compromiso inquebrantable de Fundación MAPFRE con la seguridad vial y las víctimas.

Esto nos ha permitido cumplir nuestros compromisos y trabajar a lo largo de estos años sobre el pilar 5 con la publicación de cuatro informes, siendo la *Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* un documento relevante reconocido por la UNRSC y distribuido en más de 20 países, traducido al inglés y portugués.

Sin embargo, a pesar de nuestros esfuerzos y dedicación, al finalizar el Decenio nos encontramos con muy malos resultados: no se han conseguido las metas marcadas ya que el último informe de la OMS estima que son más de 1.355.000 las personas fallecidas en el año 2018 y más de 50 millones resultaron heridas graves en el tránsito.

El presente informe busca realizar, desde la visión de las víctimas, una imagen basada en datos proporcionados por los gobiernos y nuestra propia experiencia, que permita conocer si ha habido avances o no en materia de seguridad vial en la región iberoamericana para reflexionar conjuntamente en la búsqueda de soluciones.

Analizar la situación actual en los países que forman parte de la FICVI nos abre un nuevo horizonte para modificar errores y aportar medidas urgentes y necesarias que logren alcanzar nuevas metas.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS) representan un reto para la sociedad a nivel mundial, pero sobre todo obligaciones y compromisos de los gobiernos.

Lo volvemos a repetir: *solo con voluntad política alcanzaremos nuestro objetivo Cero Víctimas en el Tránsito.*

Las asociaciones de víctimas en Iberoamérica se han fortalecido durante el Decenio de Acción y han mantenido su espíritu crítico y constructivo desarrollando su labor voluntaria que, en algunos países como Chile, por ejemplo, han logrado incidir en las políticas públicas con la Ley Emilia y el proyecto CATI.

Otras se han posicionado como referente de la sociedad civil en seguridad vial como APASIT en Guatemala y en Panamá, por ejemplo, donde la Fundación Mónica Licona contribuyó a la firma del Pacto Nacional por la Seguridad Vial, entre otras actividades.

Asimismo, la creación de una Red Federal de Atención a Víctimas de Siniestros de Tránsito en Argentina, impulsada por la FICVI en colaboración con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), es el ejemplo más significativo de la labor conjunta de la sociedad civil y del compromiso concreto de una institución del Estado.

Exigimos esta necesaria colaboración porque mantenemos la confianza en el firme compromiso *cívico, ético y político* de todos los actores para conseguir los objetivos marcados; sabemos que los siniestros de tránsito son evitables, y es nuestra responsabilidad como sociedad civil y la de quienes nos gobiernan comprometerse a poner en marcha acciones de solidaridad, convivencia y respeto a la vida en el tránsito.

YO ME COMPROMETO Y ¿TÚ?

Jeanne Picard Mahaut
Presidente de la FICVI

Contenidos

El informe	11
Objetivo	11
Objetivos específicos	12
Metodología	12
Resultados esperados	13
Antecedentes	15
La visión de las víctimas sobre la seguridad vial	15
Situación global de la siniestralidad vial en Iberoamérica	17
Iniciativas globales	18
Década de Acción para la Seguridad Vial	21
Marco para el Decenio	21
Finalidad y objetivos específicos	23
Actividades e indicadores	23
La situación en Iberoamérica	25
Pilar 1: Gestión de la seguridad vial	26
Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras	39
Pilar 3: Vehículos más seguros	43
Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros	49
Pilar 5: Respuesta tras los siniestros	70
Conclusiones	79
Petitorio	83
Reflexiones finales	85
Sobre los autores	87
Bibliografía y enlaces	91
Anexos	97
Anexo I. Indicadores básicos y opcionales para cada uno de los pilares propuestos	98
Anexo II. Actividades para cada uno de los pilares propuestos	101

Porque no aceptamos lo inaceptable, hemos decidido unir nuestras fuerzas en una acción conjunta en la región iberoamericana, creyendo firmemente que la sociedad civil es un actor fundamental para denunciar la ausencia de políticas públicas de seguridad vial y que puede ejercer una importante presión contra el olvido de las instituciones y el silencio en el cual se encuentran sumidas las víctimas de violencia vial.

Dentro de una realidad global como la que estamos viviendo, la respuesta de la sociedad civil debe ser globalizadora y esto quiere decir trabajar juntos y en coordinación.

El informe

Los países desarrollados llevan años aplicando medidas de seguridad vial. Gracias a ellas, no solo disponemos de un valioso conocimiento sobre cuáles son las medidas que mejor funcionan, sino también de ejemplos concretos de los que otros países pueden aprender. Aun así, la cifra de defunciones en siniestros viales se ha mantenido bastante constante desde 2007. El hecho de que todavía no se haya observado un descenso en los siniestros viales de todo el mundo (1) pone de relieve la necesidad de encontrar formas de fortalecer la ejecución de intervenciones eficaces.

Los siniestros de tránsito son una realidad cotidiana, pero también son predecibles y evitables, tal como demuestra el importante acervo de datos disponibles sobre los principales factores de riesgo y las medidas eficaces de seguridad vial que funcionan en la práctica.

Respondiendo a una invitación realizada desde Fundación MAPFRE, el presente documento aborda desde la mirada de las asociaciones de víctimas viales, en la región de Iberoamérica, la situación actual en cuanto a los avances logrados durante la presente Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y los retos que aún debemos superar de cara al cumplimiento de los objetivos propuestos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.

Objetivo

Identificar los avances logrados y las oportunidades aún presentes en el marco de las actividades desarrolladas en los cinco pilares de la Década de Acción para la Seguridad Vial en Iberoamérica, desde la visión de las asociaciones conformadas por víctimas viales que forman parte de la FICVI.

Objetivos específicos

1. Identificar las mejores prácticas implementadas en los países de Iberoamérica representados en la FICVI (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela), en el marco de la Década de Acción.
2. Identificar las oportunidades de acción a partir de los objetivos propuestos por la Década de Acción en cada uno de sus pilares y los ODS 2030.
3. Formalizar una serie de conclusiones y recomendaciones para la adopción de futuras acciones.
4. Elaborar un documento petitorio basado en el informe, para presentar en la III Conferencia Mundial de Ministros en 2020.

Metodología

1. Análisis de los informes de la Organización Mundial de la Salud (2009, 2013, 2015 y 2018) a nivel global y de la Organización Panamericana de la Salud (2009 y 2018) a nivel de las Américas, dado que estos se estructuran a partir de los datos que proporcionan los gobiernos.
2. Análisis de las acciones destacadas a través de los portales oficiales de los gobiernos, asociaciones civiles y organizaciones privadas.
3. Testimonios de las asociaciones FICVI.

En el marco de este trabajo, se han considerado testimonios de las asociaciones civiles en relación con su experiencia en las situaciones vividas en el transcurso de los siniestros viales de los que formaron parte.

●● He cambiado totalmente; antes era una mujer feliz que tenía una familia, ahora con la muerte de Ariel, me he quedado sin nada, pienso que ya no tengo familia. Me siento triste, impotente, ya no tengo a alguien por quien luchar.



Marta, madre de Ariel. Ecuador

Notas

1. Los cuadros simples y comparativos que aparecen en este informe son de elaboración propia a partir de los datos publicados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en sus Informes sobre Estado de la Seguridad Vial Global 2009, 2013, 2015 y 2018, así como los publicados por la Organización Panamericana de la Salud (PAHO) para los años 2009 y 2018. En ambos casos, los datos, según los citados organismos, fueron proporcionados por un coordinador nacional identificado por cada país. Por tal, los autores deslindan cualquier responsabilidad respecto de la veracidad de los mismos.
2. Los datos publicados por la OMS en 2018 tienen las siguientes consideraciones. En la elaboración de este informe se utilizaron tres fuentes principales de datos: a) los datos recogidos de las encuestas autoadministradas para las que se recibieron respuestas de 175 Estados miembros; b) los datos

recopilados a través de bases de datos de acceso público, incluida la base de datos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre convenciones de tránsito, sitios web gubernamentales, así como entidades especializadas como el Programa Global para la Evaluación de Vehículos Nuevos y datos de inspección en carretera recopilados por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras para medir el nivel de seguridad de los diferentes usuarios de la carretera, y c) las estimaciones de la salud mundial generadas por el Departamento de Información, Pruebas e Investigación de la OMS. Para este informe, se utilizaron los datos de 2018 para la revisión de las normas de los vehículos; los datos de 2017 se utilizaron para la revisión de la legislación, las normas de circulación y las normas de seguridad vial; la atención posterior al accidente y las estimaciones de mortalidad se basaron en datos de 2016 (2).

Resultados esperados

1. Documento diagnóstico sobre la situación de Iberoamérica en relación con los cinco pilares propuestos por la Década de Acción para la Seguridad Vial.
2. Documento-petitorio con los puntos que reivindican las asociaciones que conforman la FICVI de cara a la III Conferencia de Ministros.

El primer borrador fue enviado a revisión en julio y el documento final en septiembre.

El informe será publicado en febrero de 2020, durante la III Conferencia Global de Ministros por la Seguridad Vial en Estocolmo, Suecia.

Antecedentes

La visión de las víctimas sobre la seguridad vial

Los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que provocan inmensas tragedias familiares cuando muere un ser querido o queda malherido de por vida.

Los siniestros de tránsito son sobre todo catástrofes individuales y familiares, olvidadas y silenciadas, que la mayoría de las veces no encuentran respuesta por el olvido del poder político y la indiferencia de la sociedad, que añade dolor al de quienes lo padecen. Ante la impotencia, el desamparo y la falta de información, las familias afectadas no encuentran el apoyo necesario de la justicia y de los servicios sociales y sanitarios.

En el año 2010, quince asociaciones de la sociedad civil, formadas en su mayoría por víctimas de siniestros de tránsito de Iberoamérica, se reunieron en el 1.º Encuentro Iberoamericano en Medellín (Colombia) y decidieron fundar la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI).

Declaratoria de Medellín (3)

Los mal llamados accidentes de tránsito y sus *inaceptables* consecuencias constituyen uno de los principales *problemas socioeconómicos y de salud pública* en Iberoamérica. Por cada persona fallecida hay al menos cinco con heridas graves y con secuelas para toda su vida.

La sociedad iberoamericana en el siglo XXI no debe seguir sometida a esta pandemia. Los avances técnicos y científicos, así como las actuaciones oportunas y formas de organización social en otros países, nos han demostrado que los siniestros de tránsito *son evitables*.

En consecuencia, la lucha contra los siniestros de tránsito debe constituir un firme compromiso cívico, ético y político de todos los actores sociales.

Conocemos el drama que hay detrás de cada siniestro y queremos movilizarnos para *alcanzar nuestro principal objetivo: CERO VÍCTIMAS*, para lograr que nadie más tenga que sufrir el dolor de este flagelo.

Nos hemos reunido en la ciudad de Medellín con la finalidad de hacer un llamado a la acción urgente a todas las personas y responsables de los distintos gobiernos y a toda la sociedad para luchar contra la violencia vial.

1. Exigimos que nuestros gobiernos se comprometan a que la seguridad vial sea *una política de Estado prioritaria*.
2. Exigimos a nuestros gobiernos la creación de *observatorios nacionales de seguridad vial* en cada país, que la sociedad civil disponga de datos fiables e información para la toma de decisiones y acciones de prevención.
3. Exigimos que nuestros gobiernos incorporen la *educación vial* en todos los niveles de enseñanza.
4. Exigimos a nuestros *gobiernos un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir*.
5. Exigimos que las autoridades controlen y castiguen con severidad a los *conductores temerarios* que ponen en riesgo la vida de las demás personas, aunque sus actuaciones no hayan ocasionado siniestros de tránsito.
6. Exigimos que se contemple en el Código Penal un capítulo para los *delitos cometidos contra la seguridad vial* que permitan aplicar penas ejemplarizantes para educar al ciudadano, prevenir los accidentes y disuadir la conducción temeraria.
7. Exigimos que nuestros gobiernos destinen los *recursos económicos* necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura y sostenible.
8. Exigimos de nuestros gobiernos un *protocolo eficaz de atención sanitaria* inmediata y posthospitalaria.
9. Exigimos de nuestros gobiernos que mejoren la *seguridad de las infraestructuras*, establezcan y regulen las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos.

Creemos firmemente *que todas las personas fuimos, somos o podemos ser víctimas* y que solamente con acción solidaria lo evitaremos. Nos comprometemos a colaborar con responsabilidad y espíritu constructivo en todos los programas y acciones que se pongan en marcha en favor de la seguridad vial. Nos comprometemos también a actuar como conciencia crítica de la sociedad frente al drama de los siniestros de tránsito y sus inaceptables consecuencias.

Para ello nos proponemos crear una federación iberoamericana de organizaciones de la sociedad civil contra los siniestros de tránsito y convocamos a toda la sociedad a sumarse en este compromiso.

En 2013, en ocasión del III Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial (EISEVI) celebrado en Buenos Aires, Argentina, los días 8 y 9 de mayo, la FICVI presentó el petitorio *Si se pueden evitar, no son accidentes* (4) a las autoridades de seguridad vial, que reivindica y ahonda en sus antecesores.

En 2015, en el marco de la II Conferencia Global de Alto Nivel sobre Seguridad en el Tránsito, celebrada en Brasilia los días 18 y 19 de noviembre, la FICVI presentó su petitorio *Compromiso por la vida* (5).

Hoy, diez años después, tanto nuestra Declaración de Medellín como los petitorios siguientes están más vigentes que nunca, porque creemos que *es un deber y una obligación moral de los gobiernos lograr que nadie más tenga que sufrir el dolor de esta pandemia que nos azota a todos y en todos los lugares sin discriminación, pero que se acentúa trágicamente sobre todo en los países de bajos ingresos,*

donde los más vulnerables acaban padeciendo más pobreza. Debemos priorizar la movilidad de los ciudadanos con seguridad sobre cualquier otra consideración.

Situación global de la siniestralidad vial en Iberoamérica

El “Informe sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018”, publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) (6) en diciembre de 2018, destaca que el número de muertes anuales causadas por el tránsito ha alcanzado los 1,35 millones.

Las lesiones relacionadas con el tránsito son ahora la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años. La carga la asumen desproporcionadamente los peatones, los ciclistas y los motociclistas, en particular los que viven en países en desarrollo.

Las trágicas consecuencias que provoca la movilidad son inadmisibles, especialmente porque existen medidas eficaces para evitar estas muertes. Entre ellas se incluyen estrategias para abordar la velocidad y el consumo de alcohol y la conducción, entre otros comportamientos; creación de infraestructura más segura como carriles dedicados para ciclistas y motociclistas; normas mejoradas para los vehículos, como las que exigen el control electrónico de la estabilidad, y una mejora en la atención médica a las víctimas. Se necesita tomar acción de forma drástica para implementar estas medidas para cumplir con cualquier objetivo global que pueda establecerse en el futuro y salvar vidas.

En la región de las Américas, que incluye también países como Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, un 11 % del total de las muertes son causadas por el tránsito, lo que representa casi 155.000 defunciones. Esta cifra corresponde al 13 % del total de la población mundial y al 25 % del número total de vehículos registrados. Esta región tiene la segunda tasa de muerte a causa del tránsito más baja de las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por 100.000 habitantes.

Un 34 % de las muertes causadas por el tránsito son de ocupantes de automóviles, mientras que otro 23 % de ellas son de motociclistas. El porcentaje de muertes de peatones es del 22 %, mientras que los ciclistas representan un 3 % y el restante 18 % de las defunciones corresponden a “otras categorías o no especificadas”.

●● Realmente el núcleo familiar queda indefenso, como navegando en medio del océano. ●●

Edit Rissi, madre de Florencia, Argentina

Iniciativas globales

En los últimos 40 años se han puesto en marcha numerosas iniciativas regionales y mundiales de seguridad vial. En el Día Mundial de la Salud celebrado en 2004 (7), la publicación del “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito” (8) de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial contribuyó a catalizar la acción. En el informe se hace hincapié en el papel de muchos sectores en la prevención de las lesiones causadas por siniestros de tráfico, se describen los conceptos fundamentales de su prevención, la magnitud y las consecuencias de las lesiones, los principales determinantes y factores de riesgo, y se ofrecen estrategias de intervención eficaces. El informe sirve de instrumento de promoción y de documento técnico, y contiene seis recomendaciones principales sobre qué pueden hacer los países para abordar el problema de las lesiones causadas por siniestros de tráfico.

En mayo de 2004 la Asamblea Mundial de la Salud aprobó la resolución WHA 57.10 (9), en la que aceptaba la invitación de la Asamblea General para que la OMS coordinara las cuestiones de seguridad vial. En la resolución sobre la seguridad vial y la salud se instaba también a los Estados miembros a que dieran *prioridad a la seguridad vial como una cuestión de salud pública* e hicieran lo necesario para aplicar medidas que hubieran demostrado su eficacia en la reducción de las lesiones causadas por siniestros de tráfico.

En octubre de 2005 la Asamblea General aprobó la resolución 60/5 (10) en la que puso de relieve la importancia de que los Estados miembros prestaran especial atención a la prevención de los traumatismos causados por el tránsito. En la resolución, la Asamblea invitó a las comisiones regionales y a la OMS a que organizaran conjuntamente la primera *Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial* e invitó a los Estados miembros y a la comunidad internacional a que reconocieran el tercer domingo de noviembre de cada año como el *Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Siniestros de Tráfico*.

El 31 de marzo de 2008 la Asamblea General aprobó la resolución 62/244 (11), titulada “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, la tercera resolución importante sobre la cuestión, en la que se reafirmó la importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial, y de aumentar el apoyo financiero conexas, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. En la resolución, la Asamblea también acogía favorablemente el ofrecimiento del Gobierno de la Federación de Rusia de actuar como anfitrión en 2009 de *la primera conferencia mundial de alto nivel (ministerial) sobre seguridad vial*. La Asamblea pedía además al secretario general que le informara, en su sexagésimo cuarto período de sesiones, sobre los avances realizados en el mejoramiento de la seguridad vial.

En el año 2011, la FICVI llevó la bandera, en representación de las organizaciones de la sociedad civil, en el lanzamiento del *Decenio de Acción en México D.F.* (12). Ese fue un día lleno de esperanzas porque por fin se marcaban las rutas a seguir a nivel mundial y se definieron en cinco pilares los compromisos adquiridos y por cumplir, para lograr la disminución de fallecidos y lesionados en el tránsito. Sin embargo, en el año 2015, la Declaración de Brasilia (13) reconoce el fracaso del Decenio de Acción: “Aún queda mucho por hacer, porque a mitad del camino, aún no se han conseguido los objetivos marcados”. Por esta razón, se amplía la fecha hasta el 2030, incluyendo dentro de los *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)* (14) los objetivos y metas 3.6 y 11.2, que incorporan la seguridad vial junto con el desarrollo de las ciudades, en un marco mucho más amplio y ambicioso de trabajo global.

- La muerte de Luis Fernando nos afectó emocionalmente, fue un cambio total; nos mudamos de ciudad, cambio de escuelas, de trabajo. Después del accidente yo no podía caminar ni manejar, ni escribir. Se me olvidaban las cosas; sentía que me quería morir.

Marta, madre de Luis Fernando. México

FIGURA 1. JEANNE PICARD, COMO PRESIDENTE DE LA FICVI, RECIBE LA BANDERA DE LA DÉCADA DE ACCIÓN



Fuente: Banco de imágenes de la FICVI.

FIGURA 2. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y METAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD VIAL

Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas relacionadas con la seguridad vial



ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades

Meta 3.6: De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo



ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

Fuente: Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Los Estados miembros han adoptado medidas para reforzar la legislación, mejorar la recopilación de datos y elaborar estrategias y programas nacionales y locales de seguridad vial.

Pese a esto, la seguridad vial sigue siendo una cuestión de salud pública y de desarrollo desatendida y cada vez más importante. En este contexto, las víctimas de siniestros de tránsito han sido ignoradas y siguen siendo las víctimas olvidadas por el poder político en muchos países de la región.

Década de Acción para la Seguridad Vial

Marco para el Decenio

Los principios rectores en que se basó el Plan para el Decenio de Acción son los que se incluyen en el enfoque sobre un “sistema seguro”, que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano.

El enfoque de sistema seguro (*figura 3*) proporciona un marco viable para examinar desde una perspectiva holística los factores de riesgo de los traumatismos causados por el tránsito y las intervenciones relacionadas.

FIGURA 3. SISTEMA SEGURO

Fuente: *Salve vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial*, OMS, 2017.

Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan siniestros de tránsito. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los siniestros viales no causen lesiones humanas graves. El enfoque considera que las limitaciones humanas –la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir– constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones.

Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la seguridad vial.

Este enfoque supone traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los que destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la policía, los políticos y los órganos legislativos. No obstante, hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos.

El Plan para el Decenio reconocía asimismo la importancia de la implicación local y nacional, y de la participación de varios sectores y organismos. Las actividades encaminadas a lograr la finalidad del Decenio deberían ejecutarse en el nivel más apropiado y debería alentarse la participación de diversos sectores (transporte, salud, policía, justicia, planificación urbana, etc.). Se deberían incluir las organizaciones no gubernamentales, la sociedad civil y el sector privado en el desarrollo y ejecución de actividades nacionales e internacionales tendentes a la consecución de la finalidad del Decenio.

Finalidad y objetivos específicos

La finalidad general del Decenio fue estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Esto se lograría mediante:

- la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los siniestros de tránsito antes de 2020, basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
- el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- el seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

Actividades e indicadores

Se propuso que las actividades durante el Decenio tuvieran lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hizo hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional. Se alentó a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecutaran las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes.

FIGURA 4. PILARES DEL PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020



Fuente: *Salve vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial*, OMS, 2017.

En el plano nacional, se alentó a los países a que aplicaran los cinco pilares propuestos sobre la base de las recomendaciones del citado "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito".

Los países deberían considerar estas cinco áreas en el marco de su propia estrategia nacional de seguridad vial, su capacidad en esta materia y sus sistemas de recopilación de datos.

Adicionalmente, el Plan se propuso realizar el seguimiento de los avances para cumplir la finalidad del Decenio estableciendo una serie de indicadores básicos y otros opcionales para cada uno de los pilares propuestos (*ver anexo I*), al tiempo que establecieron tres medidas de evaluación contemplando:

- 1.** el seguimiento de los indicadores;
- 2.** el rastreo de los hitos vinculados al Decenio;
- 3.** la evaluación del Decenio a la mitad y al final del período.

La situación en Iberoamérica

Según los objetivos y acciones planteados por la Década de Acción para la Seguridad Vial, realizaremos un repaso de las actividades propuestas en cada pilar (*ver anexo II*) y su nivel de cumplimiento en cada uno de los países relevados desde la visión de las víctimas viales y sus familiares.

A partir de la revisión del trabajo realizado, podemos arribar a dos conclusiones:

1. El principal objetivo de la Década de Acción no se ha cumplido; las cifras globales de fallecidos y lesionados no solo no han disminuido, sino que han aumentado.
2. Los gobiernos de la región tienen aún una labor muy importante en cuanto a la implementación de medidas de probada eficacia para que se logre disminuir el número de fallecidos y lesionados a causa de siniestros viales.

Como representantes de asociaciones de víctimas de siniestros viales y sus familiares, consideramos que el tema no se ha tomado con la seriedad y el rigor que su gravedad requiere. Sobran los ejemplos en relación con la posibilidad de los gobiernos de implementar acciones de bajo costo y alto impacto que podrían haber contribuido a evitar más vidas perdidas o lesionadas en forma permanente y poco se ha hecho.

FIGURA 5. RECORDATORIO DE UNA VÍCTIMA VIAL EN CHILE



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Emilia Silva Figueroa.

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

Este pilar se propuso: “Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia”.

En mayo de 2014 el ministro de Salud de Brasil invitó a la FICVI, en el ámbito de la 68.^a Asamblea Mundial de Salud, en Ginebra, a movilizar a los ministros de Salud sobre seguridad en el tránsito: “Les pedimos colocar esta catástrofe mundial en el centro de las políticas prioritarias de estado de todos los países: el Ministerio de Salud no solo debe curar sino trabajar desde la prevención y las urgencias, mejorar el postsi-niostro porque el pilar 5 lo llaman el *pilar olvidado*; el Ministerio de Educación, trabajar los valores sociales; el Ministerio de Infraestructuras, construir carreteras que perdonan; el de Economía, trabajar para eliminar este enorme costo inasumible del 4 % del PIB en la región de las Américas; sin olvidar al Ministerio de Justicia, que no protege a las víctimas. Y entre sus prioridades pongan por delante los valores de comportamientos cívicos que ayudarán a transformar las palabras en actos y nos harán a todos partícipes”.

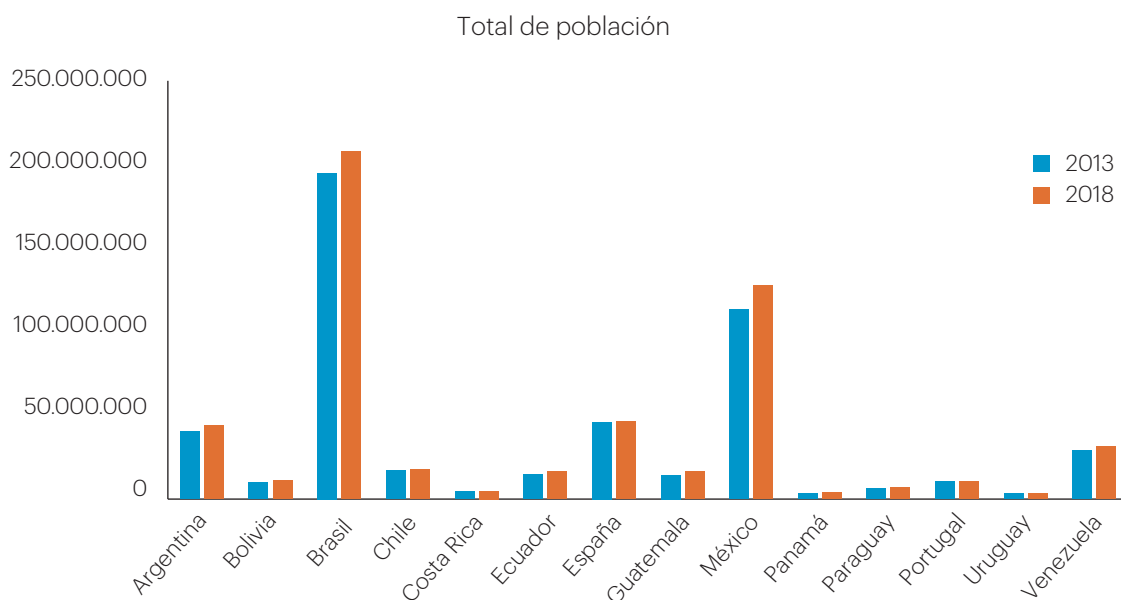
Información general

Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años en la región de las Américas. Casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponden a usuarios vulnerables de las vías de tránsito: peatones, ciclistas y motociclistas. Los motociclistas y los peatones representan el 23 y el 22 % de las muertes causadas por el tránsito, respectivamente (15).

Los usuarios vulnerables de las vías de tránsito (peatones, ciclistas y motociclistas) representan casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito. Varios factores influyen en su situación de vulnerabilidad. A menudo, los diseños de los vehículos y las vías de tránsito priorizan el desplazamiento de los vehículos sobre la seguridad de los peatones, ciclistas y motociclistas. Por lo tanto, estos grupos vulnerables están menos protegidos que los ocupantes de los automóviles y, a menudo, no tienen otra elección que usar infraestructuras viales inseguras: por ejemplo, sin carriles separados ni cruces peatonales y con aceras inadecuadas o inexistentes (16).

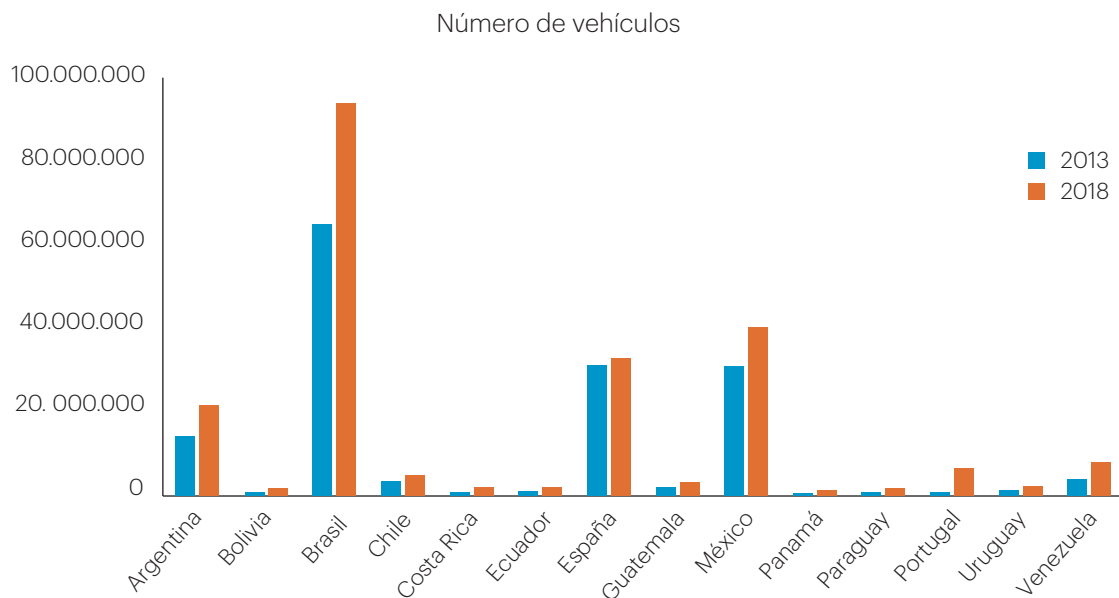
En los cuadros 1 y 2, a continuación, se puede apreciar un comparativo de la situación en cuanto al total de población y total de vehículos registrados en los catorce países que forman parte de este informe (ver metodología).

CUADRO 1. COMPARATIVO DEL TOTAL DE POBLACIÓN 2013-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la OMS 2013-2018.

CUADRO 2. COMPARATIVO DEL TOTAL DE VEHÍCULOS REGISTRADOS 2013-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la OMS 2013-2018.

Organismos coordinadores

Resultados

En este contexto constatamos que once países (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) de los catorce analizados han cumplido con la creación de organismos coordinadores en materia de seguridad vial (*ver cuadro 3*), también en dos de ellos (Bolivia y Guatemala) continúan en manos de la autoridad policial y en uno (México) depende del Ministerio de Salud (*ver cuadro 4*).

- ☺ **POSITIVO:** once de catorce países del estudio cuentan con organismos coordinadores en materia de seguridad vial.
- ☹ **NEUTRO:** en el caso de México, la estrategia de seguridad vial es coordinada desde el Ministerio de Salud, ámbito desde el que se puede tener una visión más amplia de la problemática. La calificación de “neutro” deriva de que, si bien no se creó un organismo rector específico, al menos el ministerio al que se le asignó la tarea definió una estrategia de trabajo e impulsó varias acciones.
- ☹ **NEGATIVO:** Bolivia y Guatemala manejan la seguridad vial desde la autoridad policial. Si bien, al igual que México, estos dos países tampoco crearon organismos rectores específicos, la diferencia que los deja con resultado “negativo” es que la autoridad policial que quedó a cargo del tema no definió una estrategia de trabajo o impulsó acciones acordes a la problemática existente.

CUADRO 3. DETALLE DE LOS PAÍSES QUE CREARON ORGANISMOS COORDINADORES

País	Denominación	Sitio web
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)	https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial
Brasil	Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN)	https://portalservicos.denatran.serpro.gov.br/#/
Chile	Consejo Nacional Seguridad Vial (CONASET)	https://www.conaset.cl/
Costa Rica	Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	https://www.csv.go.cr/inicio
Ecuador	Agencia Nacional de Tránsito (ANT)	https://www.ant.gob.ec/
España	Dirección General de Tráfico (DGT)	http://www.dgt.es/es/
Panamá	Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ANTT)	http://www.transito.gob.pa/
Paraguay	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV)	http://www.antsv.gov.py/
Portugal	Autoridad Nacional de Seguridad Vial (ANSR)	http://www.ansr.pt/Pages/default.aspx
Uruguay	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)	http://unasev.gub.uy/
Venezuela	Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT)	http://www.intt.gob.ve/intt/?p=26324

Fuente: Elaboración propia a partir de la información disponible por país.

CUADRO 4. DETALLE DE PAÍSES QUE NO CREARON ORGANISMOS COORDINADORES ESPECÍFICOS

País	Denominación	Sitio web
Bolivia	Viceministerio de Seguridad Ciudadana	www.policia.bo
Guatemala	Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil	https://transito.gob.gt/seguridad-vial-para-todos/
México	Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA)	http://conapra.salud.gob.mx/

Fuente: Elaboración propia a partir de la información disponible por país.

Los aportes de la sociedad civil

Conduciendo a Conciencia (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina) (17)

El 8 de octubre de 2006 un bus con alumnos, profesores y directivos del colegio Ecos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina) regresaba hacia Buenos Aires.

En el kilómetro 690 de la Ruta Nacional 11 en la Provincia de Santa Fe, un camión con su carga completa, conducido por un chófer alcoholizado, embiste frontalmente al bus provocando la muerte de nueve alumnos, una profesora, el camionero y su acompañante.

Siete matrimonios, padres de chicos fallecidos y el viudo de la profesora fallecida en la tragedia formaron un grupo y publicaron un petitorio a los tres poderes de gobierno: Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

En dos meses lograron reunir unas 400.000 firmas y se solicitó una entrevista con el entonces presidente de la nación. A partir de esa reunión se impulsó la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (18), que comenzó a funcionar en Argentina con recursos asignados por ley en el año 2008, dos años después de la tragedia.

FIGURA 6. LOGOTIPO DE LA ASOCIACIÓN CIVIL CONDUCIENDO A CONCIENCIA (ARGENTINA)



Fuente: Banco de imágenes de Conduciendo a Conciencia.

Fundación Mónica Licona (Ciudad de Panamá, Panamá) (19)

El pasado 3 de abril de 2019 los candidatos presidenciales firmaron el primer Pacto Nacional para la Educación y Seguridad Vial en Panamá impulsado por la Red Pro Cultural Vial (REPROCUVI), de la cual forma parte la Fundación Mónica Licona. En el mismo, se hace un llamado de atención a las autoridades para que tomen medidas en materia de promoción en la educación y la seguridad vial en Panamá y se reitera a los candidatos presidenciales *el compromiso sobre la educación y seguridad vial en nuestro país como agenda de Estado*.

FIGURA 7. INVITACIÓN A LA FIRMA DEL PACTO NACIONAL PARA LA EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL EN PANAMÁ



Fuente: Banco de imágenes de la Red Pro Cultura Vial (Panamá).

La firma del pacto supone un avance sustancial en el abordaje de la seguridad vial en el país, e incluye propuestas muy puntuales para los candidatos presidenciales para el período 2019-2024, donde se busca el compromiso de promover una cultura vial responsable y hacer cumplir las normas legales existentes con relación al tránsito y movilidad urbana sustentable en la República de Panamá.

En el mismo se establecen 14 puntos que deberán comprometerse a cumplir los candidatos presidenciales durante el período 2019-2024, con el fin de alcanzar la movilidad urbana sustentable que se desea, entre los que destacamos:

1. Cumplir con la aplicación de las normativas viales con certeza del castigo.
4. Crear fiscalías especializadas en materia de tránsito.
5. Crear centros de atención especializados a víctimas de siniestros viales a nivel nacional.
8. Incorporar al currículo del sistema educativo nacional la educación y seguridad vial.
9. Adoptar y velar por el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad de importación de vehículos.
11. Considerar el fomento de iniciativas como las ciclorutas para promover el uso de las bicicletas.

Víctimas de la Violencia Vial A.C. (Guadalajara, México) (20)

El día 11 de febrero de 2019 fue presentada la propuesta para una “Ley General de Seguridad Vial” a legisladores de la República para su presentación, discusión y, en su caso, aprobación, con el fin de avanzar en una estrategia nacional para reducir las muertes y lesiones graves por siniestros viales en las calles y carreteras del país. La iniciativa fue construida por diversas organizaciones de la sociedad civil¹, activistas, familiares de víctimas y especialistas en movilidad, transporte y seguridad vial y el sector privado, en un esfuerzo de más de cuatro años para construir una legislación que permita la coordinación entre diferentes ámbitos de gobierno para garantizar el derecho de los mexicanos a la vida y a la salud durante su tránsito por calles y carreteras del país.

La ley tiene como objetivo la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, mediante un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros, y que abone al cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos por México como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 promovido por la Organización Mundial de la Salud y la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible impulsada por las Naciones Unidas.

Las organizaciones involucradas consideran que esta ley es un primer paso para reducir la tasa de mortalidad vial en México, que asciende a 16 mil personas fallecidas al año en promedio, convirtiéndose en una de las primeras causas de muerte en el país y en un grave problema de seguridad y salud pública.

Cabe destacar que los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte de niños y niñas mexicanas entre los 5 y 9 años y las lesiones por siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte entre jóvenes mexicanos entre los 20 y 29 años, además de representar pérdidas de hasta el 1,7 % del producto interior bruto (PIB) nacional.

Durante la entrega de esta propuesta a las legisladoras y legisladores de diversos grupos parlamentarios, las organizaciones civiles hicieron un llamado para que la sociedad se involucrara en el tema y apoyara su aprobación e implementación ya que, mencionaron, “desafortunadamente, hoy nadie está

1. Organizaciones civiles participantes: Bicitekas A.C., Céntrico, El Poder del Consumidor, ITDP México, Reacciona por la Vida, WRI México, AMTM, Automex, Biciverde, CADENA Puebla, Camina A.C., Chemalink, CESVI México, CityEs!, Click, Cruz Roja, Ensenada Se Mueve, Entorno Industrial, Fundación Tláloc, Fundación Xihmai, Libre Acceso A.C., Manu Vive, México Previene A.C., MOVAC, Movilidad y Desarrollo México, Movilidad Lab, Movilidad para Todos, Mujeres en Movimiento, Red Urbana Capitulo Puebla, Refleacciona, Ruedas del Desierto, Salud Crítica, Víctimas de Violencia Vial A.C.; con el apoyo de las organizaciones internacionales Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Organización Panamericana de la Salud (OPS), así como decenas de organizaciones civiles en los estados de la República.

exento de sufrir un percance vial en el que pueda morir o resultar gravemente lesionado. Solo con medidas muy claras de prevención contenidas en esta ley y políticas públicas lograremos salvar miles de vidas”.

La iniciativa se presentó en el Senado y se hicieron ocho foros regionales; ya está formalmente en el proceso de análisis y, en su caso, pendiente de aprobación en el Senado.

Financiamiento de organismos coordinadores y estrategia nacional

Una de las actividades que propone el pilar 1 es trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades propuestas.

Resultados

De acuerdo con los datos disponibles, de los organismos rectores existentes, trece de ellos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) cuentan con una estrategia nacional de las cuales cuatro (Argentina, Costa Rica, España y Venezuela) están plenamente financiadas, mientras que nueve (Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay y Portugal) están parcialmente financiadas y uno (Uruguay) no proporciona datos.

- ☉ **POSITIVO:** mejora respecto de 2013 tanto a nivel de financiamiento para el organismo rector como para las estrategias a implementar.
- ☉ **NEUTRO:** en el caso de Costa Rica, si bien el reporte OMS de 2009 así como el de 2018 presentan que el COSEVI no cuenta con financiamiento propio tanto para el organismo rector como para la estrategia a aplicar, fuentes del organismo costarricense declaran que COSEVI cuenta con un financiamiento que ronda los USD 50 millones.
- ☉ **NEUTRO:** si bien Venezuela declara contar con una estrategia plenamente financiada, es llamativo el dato considerando la situación económica por la que está atravesando, que es de público conocimiento.
- ☉ **NEUTRO:** en el caso de Bolivia y Guatemala, llama la atención que declaren contar con una estrategia parcialmente financiada, cuando no cuentan con organismos rectores específicos de la seguridad vial.
- ☉ **NEGATIVO:** se redujo la asignación de financiamiento en Brasil para la estrategia de total a parcial.

Adicionalmente, Colombia, que *no forma parte de este estudio porque no tiene una asociación que la represente en la FICVI*, cuenta con un organismo rector y una estrategia plenamente financiada, lo cual es positivo (ver “Buenas prácticas en el financiamiento” más abajo).

Tomando como ejemplo la situación planteada por Costa Rica (donde los reportes OMS publican que el organismo rector NO cuenta con financiamiento, mientras que el COSEVI sí dice contar con financiamiento), la FICVI, como entidad regional, entiende que es *urgente y prioritario* actuar sobre la recopilación de datos objetivos, considerando estos como un componente crítico para el logro de cualquier objetivo futuro.

Buenas prácticas en el financiamiento

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de Colombia fue creada por la Ley 1702 de 2013 e inició operaciones a mediados de diciembre del año 2015. Con su creación, este organismo se convirtió en la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional en Colombia.

El artículo 7 de la ley de creación de la ANSV “creó el *Fondo Nacional de Seguridad Vial* para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual sustituye al Fondo de Prevención Vial² creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, cuya liquidación se ordena con arreglo a la presente ley.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial se integrará con los recursos correspondientes al 3 % de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito - SOAT³.

...El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que únicamente podrá destinar hasta una tercera parte de los recursos del fondo para sus gastos de funcionamiento”.

El hecho de que la propia ley de creación del organismo rector establezca las formas de financiamiento del mismo garantiza la independencia de la gestión y las políticas a implementar, respecto de los vaivenes en la asignación de recursos propios y de la falta de políticas de Estado sólidas en relación con la seguridad vial.

● ● ...Como si tuviésemos una “dolencia contagiosa”,
pues las personas nos tratan con pena.



Diógenes y Jacqueline Casagrande. Brasil

Gestión de datos

Los indicadores son instrumentos de medida que pueden ser usados para describir y comprender cómo funciona la calidad de un sistema o una actividad en concreto. En el área específica de la salud, nos brindan información relativa a varios aspectos de la salud de la población. Intentan medir u objetivar en forma cuantitativa o cualitativa sucesos colectivos (especialmente sucesos biodemográficos) para así poder respaldar acciones políticas, evaluar logros y metas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) los ha definido como “variables que sirven para medir los cambios”.

Los indicadores son un elemento esencial en la producción de evidencia en salud.

Lamentablemente el progreso en la gestión de datos e indicadores de siniestralidad vial no es uniforme en todas las regiones y niveles de ingresos. Los avances realizados en los últimos años en la reducción de las muertes por siniestros de tráfico varían considerablemente de una región a otra y de un país a otro del mundo.

2. La Corporación Fondo de Prevención Vial, una entidad privada que se creó en 1993 y operó desde 1995, cumplió un papel importante en la protección de la vida de los usuarios de las vías, aunque por su carácter privado no tenía las posibilidades y competencias para ejercer como autoridad del Estado, ni para coordinar las acciones de las entidades relacionadas con la planificación, gestión, aplicación y control de las acciones para garantizar la seguridad vial en nuestra red vial urbana y rural.

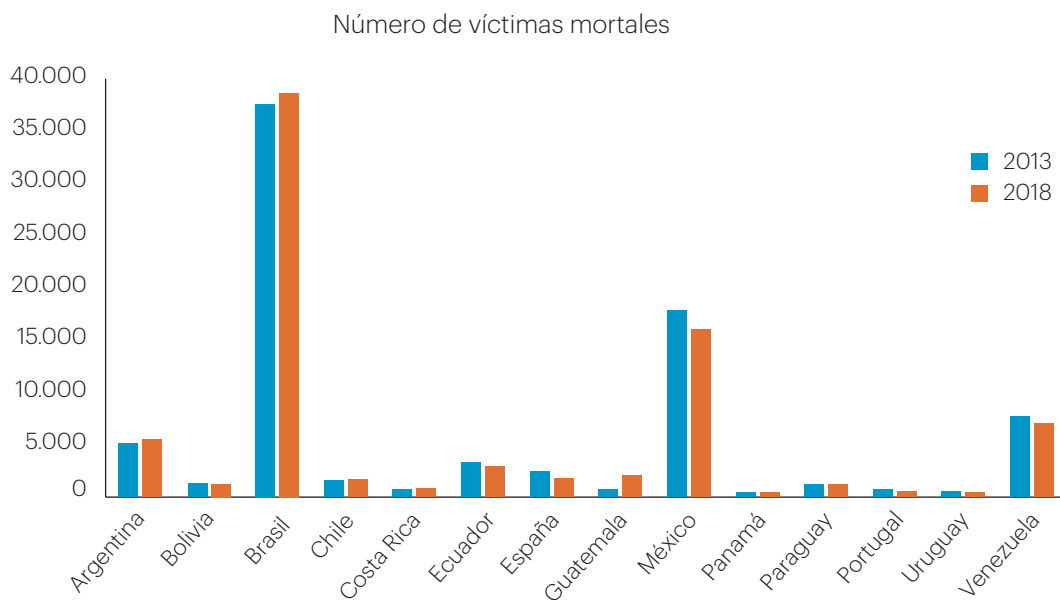
3. SOAT es el seguro obligatorio de accidentes de tránsito; es obligatorio para todos los vehículos que transiten a nivel nacional en territorio colombiano y se encarga de amparar las lesiones que se causen en accidentes de tránsito e incluye peatones, conductores y pasajeros.

En los países considerados en este informe, durante 2013 se produjeron 81.239 fallecidos y en 2018, 80.390 fallecidos.

Según el cuadro 5, los países que más contribuyeron a la disminución de fallecidos en orden de mayor a menor fueron: México (-1.781), España (-668), Venezuela (-686), Ecuador (-425), Portugal (-178), Uruguay (-110), Bolivia (-35) y Paraguay (-4).

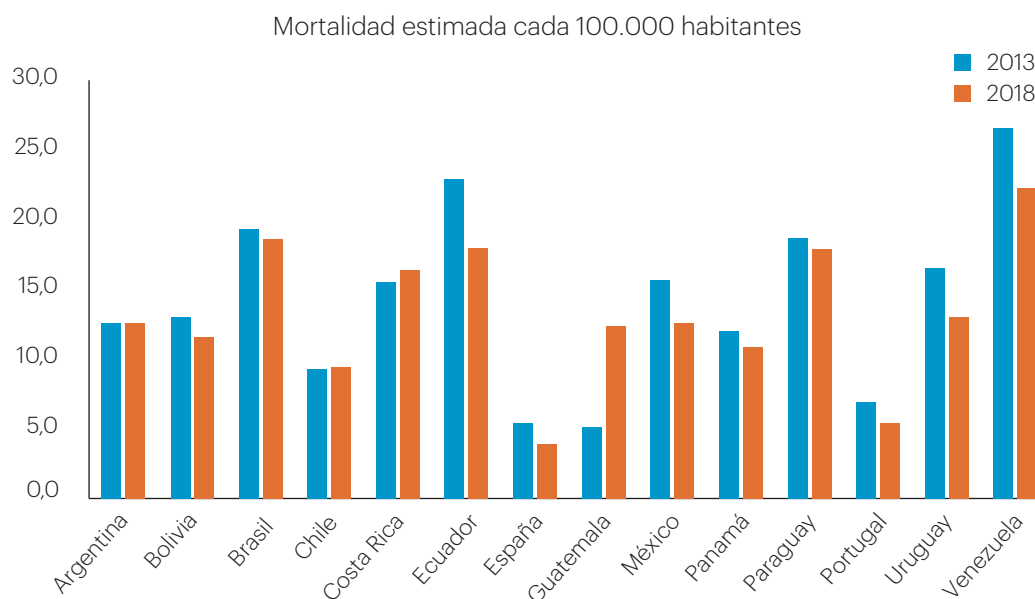
Los que más contribuyeron al aumento de fallecidos en orden de mayor a menor fueron: Guatemala (+1.321), Brasil (+1.057), Argentina (+436), Chile (+80), Costa Rica (+74) y Panamá (+18).

CUADRO 5. COMPARATIVO DEL NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES 2013-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la OMS 2013-2018.

CUADRO 6. COMPARATIVO DE MORTALIDAD ESTIMADA CADA 100.000 HABITANTES 2013-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la OMS 2013-2018.

Resultados

- ⊗ **NEUTRO:** México, Venezuela, Ecuador, Portugal, Uruguay, Bolivia y Paraguay muestran disminución en el total de fallecidos en la comparación 2013-2018. Esta información la consideramos neutra porque no es posible auditar en forma externa los datos presentados.
- ⊗ **NEGATIVO:** Guatemala, Brasil, Argentina, Chile, Costa Rica y Panamá muestran aumento en el total de fallecidos en la comparación 2013-2018.
- ⊗ **NEGATIVO:** pese a los esfuerzos realizados por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) (18) para unificar criterios y formar a los referentes en manejo de datos, no se ha logrado que la calidad de estos mejore de forma uniforme en los países que integran el organismo regional.
- ⊗ **NEGATIVO:** varios países aún no logran mejorar la calidad de los datos sobre siniestralidad; a modo de ejemplo, el mismo Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) de México (21) estima que existe un subregistro en las estadísticas relacionadas con siniestros viales de aproximadamente el 40 %, por lo que se evidencia que estos datos muestran de forma parcial la realidad (22).

Consideramos que la gestión de datos DEBE mejorar para poder aplicar políticas públicas eficaces.

Los datos del *Estado de la Seguridad Vial en la región de las Américas*, publicado en junio de 2018 por la Organización Panamericana de la Salud (OPS), indican que los aspectos relacionados con la gestión y legislación en materia de seguridad vial, así como con la atención posterior a una colisión de tránsito, han mejorado en algunos países (23).

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) (24)

La creación del observatorio supuso una nueva forma de trabajar, de manera más profesional y coordinada, en la recolección de datos y la sistematización de los mismos bajo criterios compartidos.

El OISEVI es un instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros. Nace formalmente y se establece como su fecha fundacional el 17 de noviembre de 2011, día en que la Comisión Gestora firmaba el acuerdo que daba nacimiento al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, necesario para su incorporación al International Traffic Safety Data and Analysis Group - IRTAD (25).

El objetivo central del OISEVI está basado en la coordinación de estrategias e iniciativas en seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya efectivamente a lograr una reducción en la siniestralidad vial en el territorio iberoamericano, en el marco del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020.

Actividades:

- Ejercer una vigilancia crítica de las políticas nacionales de seguridad vial y propiciar su difusión.
- Brindar un espacio para el análisis de las políticas públicas en seguridad vial al más alto nivel de decisión en los países integrantes, persuadiendo principalmente la atención de sus autoridades de gobierno, así como los actores responsables de tránsito y seguridad vial, en favor de la vida reduciendo los índices de siniestralidad vial.
- Impulsar la formulación de políticas públicas en seguridad vial, la creación de agencias nacionales líderes u organismos rectores y observatorios nacionales.
- Estandarizar y difundir la recolección, procesamiento y análisis de datos de tránsito. Contribuir a la generación de informes de monitoreo de avance de indicadores estadísticos en seguridad vial en la región.
- Fortalecer una base de datos iberoamericana que permita reflejar la evolución estadística en seguridad vial de los países integrantes y su comparabilidad para la evaluación de acciones.
- Promover la participación de los diversos organismos de cooperación técnica o financiera y concretar ese apoyo para la conquista de los objetivos, programas y proyectos del OISEVI a favor de los países integrantes.
- Coordinar encuentros periódicos de responsables de tránsito y seguridad vial de los países miembros tanto a nivel de decisores políticos como de las áreas técnicas específicas.

Recientemente, en mayo de 2019, se realizó la asamblea anual del OISEVI, donde los países participantes (26):

- Se comprometen a aprobar en un plazo de 30 días recomendaciones sobre los siguientes temas tratados en la asamblea:
 - Fiscalización vial eficiente.
 - Seguridad de los peatones.
 - Seguridad de los motoristas.
 - Alcohol y conducción.
- Aprueban y autorizan al presidente a la firma de adhesión del OISEVI a la Carta Internacional de los Derechos del Peatón. Asimismo, recomiendan a todas las Administraciones, asociaciones, organismos y sociedad civil la adhesión a la misma.
- Autorizan y mandatan al presidente y al Comité de Dirección a realizar cuantas gestiones se consideren necesarias y oportunas para la convergencia del OISEVI con el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial (27), promovido por la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB).

Los aportes de la sociedad civil

Vida Urgente (Porto Alegre, Brasil) (28)

La Ley 13614, del 11 de enero de 2018 (29), crea el Plan Nacional de Reducción de Muertes y Lesiones en Tráfico (PNATRANS) y agrega una disposición a la Ley 9503, del 23 de septiembre de 1997 (Código de Tráfico de Brasil), para establecer un régimen de objetivos para reducir el número de muertes en tráfico por grupos de población y el número de muertes en tráfico por grupos de vehículos. La Fundación jugó un papel importante en el apoyo a PNATRANS, participando en actos oficiales en diferentes ciudades de Rio Grande do Sul.

FIGURA 8. LOGOTIPO DE LA FUNDACIÓN THIAGO DE MORAES GONZAGA. VIDA URGENTE (BRASIL)



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Thiago de Moraes Gonzaga. Vida Urgente (Brasil).

No a conducir ebrio - NACE (Monterrey, México)

El Decreto 2018 publicado en el *Periódico Oficial* el 12 de enero del 2018 (30), del estado de Nuevo León, modifica la ley vigente para integrar en el Instituto de Control Vehicular al Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial (OCISEVI).

La iniciativa de ley fue presentada ante el Congreso a nombre de cinco ciudadanos, promovida por el Consejo de Participación Ciudadana del Instituto de Control Vehicular que es presidido por Ricardo Cantú, presidente de NACE.

El OCISEVI es un órgano de participación ciudadana que tiene por objeto coadyuvar con el Instituto de Control Vehicular en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos.

FIGURA 9. BANNER PRINCIPAL DE LA PÁGINA WEB DE OCISEVI (MÉXICO)



Fuente: Banco de imágenes de OCISEVI. Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial.

Datos presentados por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes - STCONAPRA (31) del 2013 revelan que nuestro Estado ocupa el primer lugar a nivel nacional en “accidentes viales”, teniendo como resultado el deceso de cerca de 647 personas por año y más de 12.000 heridos. Además, los principales afectados son los denominados “usuarios en situación de vulnerabilidad en la vía pública”, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Datos inadmisibles que son reversibles.

E/ Exigimos

- Que nuestros gobiernos se comprometan a que la seguridad vial sea *una política de Estado prioritaria* al igual que lo es la salud pública o la educación.
- A nuestros gobiernos, que el *manejo de datos sobre siniestralidad vial sea objetivo real y unificado* a nivel nacional, implementando sistemas de auditoría externos para asegurar que en cada país se disponga de datos fiables e información para la toma de decisiones y acciones de prevención.

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

Este pilar se propuso: “Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad”.

Las características de diseño de una red vial de carreteras y calles están indudablemente relacionadas con una movilidad segura y sostenible. Por lo tanto, la evaluación de la calidad de la seguridad de las carreteras es de gran importancia para las políticas de seguridad. Existen varias metodologías para evaluar la calidad de la seguridad de la infraestructura vial existente. Algunos utilizan el historial de colisiones en la infraestructura vial (por ejemplo, para identificar sitios de alto riesgo o para crear funciones/factores de modificación de choque). Otros utilizan sustitutos para los riesgos relacionados con la carretera: por ejemplo, indicadores clave de rendimiento de seguridad (SPI, por sus siglas en inglés) para carreteras basadas en la inspección de caminos (32).

En este sentido, creemos que con las herramientas puestas a disposición de los países, se podría haber hecho mucho más para asegurar que las vías de tránsito y la movilidad de sus usuarios fueran más seguras.

Resultados

Programa IRAP (33)

El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (IRAP, por sus siglas en inglés) busca mejorar la seguridad de las carreteras, por lo que se encuentra dirigido a la sociedad en general. Por sí mismo no logra una reducción de la accidentalidad, sino que proporciona un inventario sobre el estado de las carreteras, lo que permite establecer una priorización de las intervenciones para la mejora de la seguridad vial. La metodología IRAP se desarrolla en tres etapas:

1. *Recopilación de información:* mediante un vehículo especial se inspeccionan sistemáticamente las vías y se recoge información digital que se complementa con información de fuentes secundarias.
2. *Análisis de la información:* los datos recolectados se procesan en una sola base de datos con un software específico.
3. *Reporte final:* constituye un inventario del estado actual de las carreteras en materia de seguridad vial. Incluye recomendaciones de tramos prioritarios para intervención de acuerdo con el nivel de riesgo, así como una propuesta preliminar de contramedidas o acciones.

De acuerdo con el *Estado de la Seguridad Vial en la región de las Américas* publicado en junio de 2018 por la Organización Panamericana de la Salud (OPS), se observan avances claros en el trazado de vías seguras, con un aumento de los países que usan la herramienta IRAP. Once países (*Argentina, Barbados, Belice, Bolivia, Canadá, Cuba, Ecuador, Granada, Jamaica, México y Paraguay*) están llevando a cabo evaluaciones sistemáticas o clasificaciones por estrellas de las vías de tránsito existentes y otros dieciocho (*Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Venezuela*) están evaluando las nuevas vías para

garantizar que las normas de diseño satisfagan específicamente las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, es decir, el desplazamiento seguro de los peatones, ciclistas y motociclistas (34)⁴.

Metodología para elaborar planes de seguridad para motocicletas

En 2013 la Corporación Andina de Fomento (CAF) (34) –actualmente denominado Banco de Desarrollo de América Latina– publicó este documento, cuya metodología fue utilizada para elaborar planes de seguridad de motociclistas en países como Costa Rica, Ecuador y Guatemala, y en ciudades como Bogotá, Buenos Aires, Resistencia y Corrientes.

La motocicleta ha sido durante el transcurso de la Década de Acción un fenómeno de importancia creciente en el ámbito urbano. La evolución del parque de motocicletas en Latinoamérica se incrementa año tras año y en algunos países ya representa un porcentaje significativo del total del parque, en ciertos casos superior al 50 %.

En los sistemas de transporte de las ciudades latinoamericanas las motocicletas van tomando un protagonismo creciente como consecuencia de varios factores:

1. El crecimiento urbano que no siempre se ha acompañado de una adecuada planificación y provisión del transporte público accesible, lo cual fomenta el transporte individual.
2. Las ventajas que este modo de desplazamiento ofrece frente a los modos alternativos: rapidez en desplazamientos evitando embotellamientos, desplazamiento puerta a puerta gracias a la facilidad de parqueo y bajo consumo de combustible.
3. Otro de los factores de la rápida penetración de las motocicletas es su costo y facilidad de compra. Al comprarla a crédito, la cuota diaria a pagar es menor que el precio del pasaje para montar en un autobús de transporte público.

Guía de buenas prácticas internacionales para motociclistas. Medidas de seguridad vial

El incremento del parque de motos en Latinoamérica es similar al ocurrido en otras regiones. En los años 80, el Sudeste Asiático tuvo un crecimiento acelerado que alrededor del año 2000 se expandió a Oriente Medio y África; posteriormente, se da el mismo fenómeno en Latinoamérica. En 2017 la CAF publicó esta guía de buenas prácticas (35) en este momento en que Latinoamérica se encuentra en la primera década del problema. El Banco Mundial brindó apoyo financiero y ambos bancos se proponen promoverla con la intención de que los interesados en la seguridad vial puedan aprovechar las lecciones aprendidas en otros países y regiones.

En este trabajo de investigación y compilación de experiencias se ha buscado mostrar los temas más importantes a resolver para reducir la siniestralidad, las lesiones y la mortalidad de los motociclistas, adheridos a la idea de que las causas de esta problemática son múltiples y no deben imputarse a un solo sector.

El objetivo fue seleccionar aquellas prácticas que tuvieran evidencias de resultados positivos a modo de brindar herramientas concretas para ser adaptadas a cada realidad y reproducidas con expectativas de éxito.

En el documento, de suma importancia para la región, se presentan 25 medidas para mejorar la seguridad de los motociclistas. En cada una se describe el diagnóstico de situación y se incorporaron informes de evaluación de resultados cuando se han podido identificar. En total se han seleccionado 58 buenas prácticas y se mencionan más de 150 experiencias.

4. Se resaltan en cursiva los países participantes de este informe.

Buenas prácticas en la gestión de la movilidad

Montevideo, Uruguay: Centro de Gestión de Movilidad (CGM) (36)

Consiste en la puesta en marcha de diversos sistemas inteligentes de transporte aplicados a la administración, gestión y control del tránsito y del transporte de la ciudad de Montevideo, que actúan en tiempo real. Funciona a través de una red de equipamiento tecnológico compuesta por controladores de semáforos centralizados, cámaras para censos de tránsito, cámaras para circuito cerrado de televisión y paneles de mensajería variable que se han instalado, en una primera etapa, en los seis ejes viales principales de Montevideo. Estos cambios se trasladan a una mejora en la calidad de vida de la ciudadanía, porque permite contar con información exacta y en tiempo real sobre el flujo y el estado del tránsito en la ciudad. Esto permite mejoras en la dinámica del tránsito y nuevos sistemas de información y comunicación para la ciudadanía.

Adicionalmente, desde el CGM y mediante equipos electrónicos, se realiza el control de las infracciones de tránsito que se cometen en Montevideo.

La vigilancia del tránsito es una herramienta básica de la política de seguridad vial que se complementa con la educación, normativa e ingeniería de tránsito, e implica la conjunción de la fiscalización.

Chile: CATI (Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones) (37)

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está tramitando un proyecto de ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). En el mes de junio de 2019, se aprobó en la Cámara de Diputados (pendiente de aprobación por el Senado a la fecha de redacción del presente informe).

Este sistema no busca infraccionar para recaudar fondos, sino más bien prevenir y así generar un cambio conductual para no lamentar siniestros por velocidad que puedan tener consecuencias fatales. En países donde se ha implementado esta tecnología se han observado reducciones de hasta un 40 % en las muertes por siniestros viales, el mismo objetivo al que apunta esta iniciativa.

Las cámaras se instalarán en puntos de mayor riesgo de siniestros de tránsito y su instalación utilizará una metodología de carácter objetivo y público, que determinará la localización de los equipos automatizados, fijos o móviles. Estos equipos tecnológicos estarán debidamente señalizados, tanto en la vía como en un sitio web, para que los conductores estén informados de los lugares donde estarán instaladas las cámaras de fiscalización.

¿Por qué la creación de un CATI? Porque cerca del 30 % de las personas que mueren en siniestros de tránsito en Chile se relacionan con excesos de velocidad. Actualmente en el país la fiscalización de la velocidad se realiza exclusivamente con capital humano: carabineros de Chile e inspectores fiscales. Así se logra detectar solo 3 de 10 mil infracciones de tránsito relacionadas con velocidad.

La velocidad excesiva e inadecuada es el principal problema de seguridad vial en muchos países. Por ello, las políticas de gestión de velocidad tendientes a detectar la infracción a los límites establecidos se han convertido en materia de alta prioridad para los gobiernos.

Argentina: Ministerio de Transporte (38)

A junio de 2019 hay más de 1.400 kilómetros de autopistas en construcción, más de 1.000 kilómetros de pavimentaciones y más de 10.000 kilómetros de repavimentaciones. El plan de obras de infraestructura de transporte impulsado a principios de 2016 es el más ambicioso de los últimos 50 años y tiene por objetivo reducir los altos costos de logística, los siniestros y ampliar las zonas productivas en el interior del país.

Entre las principales obras concluidas están: 1) Obras de ampliación de la autopista de circunvalación de Rosario; 2) Terminación de la autopista de circunvalación de la ciudad de Córdoba; 3) Transformación en autopista de la séptima ruta más peligrosa de Buenos Aires, se trata del tramo de la RN 7 a la altura de San Andrés de Giles. La nueva autopista que bordea esta localidad evita que el tránsito pasante y de cargas tenga que atravesarla, beneficiando a más de 9.000 usuarios al día. Forma parte de la autopista Luján-Junín.

Este tramo se ubica séptimo en el índice de peligrosidad de Buenos Aires: en promedio en los últimos cuatro años hubo dos siniestros viales por mes y tres víctimas. Estos números se encuentran tres veces por encima de los del resto de la Ruta 7 en Buenos Aires.

Además, después de décadas sin mantenimiento ni inversión, se reactivaron algunos corredores de trenes de carga con importantes proyectos de renovación de vías y material rodante.

El tren Belgrano Cargas completó 700 kilómetros de renovación de vías sobre 1.700 kilómetros totales con mejoras en acceso a puertos de Rosario y Timbúes y una nueva circunvalación ferroviaria de la ciudad de Santa Fe. Se redujo el tiempo de viaje desde Salta hasta Rosario en un 60 % con respecto al 2015 y aumentó la carga transportada en casi un 100 %, reemplazando parcialmente el más costoso y peligroso transporte por camiones.

Se firmó un convenio con la empresa CRCC de China para la renovación y puesta a punto del tren de cargas de la línea San Martín que une a través de más de 1.000 kilómetros de vías la región de Cuyo con los puertos de Rosario y Buenos Aires.

Más importante en cuanto a la reducción de siniestros es la construcción de 9 kilómetros de vías de tren urbano elevadas, que eliminaron 19 pasos a nivel en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (39).

Los aportes de la sociedad civil

FICVI, Fundación Emilia, Movimiento contra el Exceso de Velocidad (Chile) (40)

En el año 2013 la Comisión Nacional de Seguridad en el Tránsito (CONASET) invitó a la presidenta de la FICVI y al exsubdirector de la Dirección General de Tráfico (DGT), el Sr. Ramón Ledesma, responsable de la implantación de los radares en España, para impulsar el tema desde la sociedad civil.

El objetivo de este encuentro fue transmitir las experiencias exitosas conseguidas en España relativas al control de la velocidad con las instalaciones de los radares con sanción inmediata. “Los radares no son para recaudar dinero, los radares recaudan vidas”, comentó la presidenta de la FICVI durante la reunión mantenida en la Cámara de Diputados. Aunque no se lograron los votos necesarios en el año 2013, actualmente el Movimiento contra el Exceso de Velocidad y la Fundación Emilia ejercen la presión social necesaria para conseguir su aprobación (el anteriormente mencionado proyecto de ley, CATI).

E/ Exigimos

- Que nuestros gobiernos destinen los *recursos económicos* necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura y sostenible.

Pilar 3: Vehículos más seguros

Este pilar se propuso: “Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías”.

La vida de quienes transitan con un automóvil depende de múltiples factores. Uno de ellos, fundamental, es el de los sistemas de seguridad que el mismo posea. Se consideran elementos de seguridad activa aquellos que sirven para prevenir siniestros, ya que contribuyen a proporcionar mayor eficacia y estabilidad al vehículo.

FIGURA 10. TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE QUITO (ECUADOR)



Fuente: Diario *El Universo* (Ecuador), febrero de 2019.

El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) es un grupo de trabajo de la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa - CEPE (41). Este se encarga de crear un sistema uniforme de reglamentos de las Naciones Unidas para el diseño de vehículos que facilite el comercio internacional. El foro trabaja en las regulaciones que cubren la seguridad del vehículo, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la resistencia al robo.

FIGURA 11. BANNER PRINCIPAL DE LA PÁGINA WEB WORLD FORUM FOR HARMONIZATION OF VEHICLE REGULATIONS



Fuente: Naciones Unidas.

Los sistemas de homologación de tipo de vehículo existentes en los países de la región son parciales, documentales en la mayoría de los casos y no poseen la robustez requerida por los acuerdos de la CEPE. Por su parte, las normas de seguridad vehicular de la ONU y el sistema de evaluación por estrellas que realiza NCAP son abordajes complementarios y necesarios para que los vehículos vendidos en América Latina cumplan con un nivel mínimo de garantía de integridad física de los pasajeros y de control de las emisiones de los vehículos.

Mención aparte merece la *importación de vehículos usados*. En un estudio realizado por la FICVI en 2018 y presentado a Latin NCAP en su asamblea anual, se reportaba que de los catorce países que forman parte de este estudio, siete (Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, España, Portugal y Uruguay) tienen leyes que prohíben la importación de vehículos usados. Bolivia exige que el vehículo usado a importar tenga entre 1 y 5 años de antigüedad. Costa Rica permite la importación de vehículos usados, siempre que se cumpla con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 9078 del 4 de octubre del 2012⁵. México, por su parte, admite la importación temporal y permanente de vehículos usados, siempre que se cumpla con el pago de los aranceles establecidos para cada caso, sin mayores restricciones. Panamá permite la importación de vehículos usados, siempre que presenten, entre otros documentos, el certificado de control ambiental. Por su parte, Guatemala y Paraguay no tienen ninguna restricción para la importación de vehículos usados. Finalmente, se desconoce cuál es la reglamentación vigente en Venezuela.

Resultados

- ⊗ **NEGATIVO:** a pesar de que la siniestralidad vial representa una de las causas principales de muerte en la región con efectos incuantificables sobre las víctimas y sus familias y que impone altos costos sociales y económicos a la sociedad, *América Latina es una de las únicas dos regiones del mundo donde ningún país ha firmado y/o adoptado los reglamentos desarrollados dentro del marco de los acuerdos del WP.29 (acuerdos de 1958 y 1998) (42).*
- ⊗ **NEGATIVO:** sumado a esto, al menos seis países de los analizados en este estudio permiten aún la importación de vehículos usados en diferentes condiciones.

Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP)

Este programa (43) brinda a los consumidores información independiente y transparente acerca de los niveles de seguridad que ofrecen los diferentes modelos de vehículos del mercado.

5. Se prohíbe la importación para la inscripción de vehículos que: a) hayan sido declarados pérdida total; b) presenten uniones estructurales del chasis no autorizadas; c) hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis; d) hayan sido sacados de circulación en su país de exportación; e) incumplan el requisito general para la circulación, establecido en el inciso d) del artículo 32, relativo a la ubicación del volante de conducción.

FIGURA 12. LOGOTIPO LATIN NCAP

Fuente: Banco de imágenes Latin NCAP.

Latin NCAP comenzó en el año 2010 como una iniciativa privada entre organizaciones dispuestas a promover la seguridad vehicular y en 2014 fue establecida como una asociación bajo el marco de una entidad legal. El programa evalúa la versión más básica en seguridad de los modelos disponibles en el mercado y basa sus pruebas en métodos internacionalmente reconocidos, calificando entre 0 y 5 estrellas la protección que brindan los vehículos para ocupantes adultos y para ocupantes niños.

Objetivos

- Brindar a los consumidores de LAC evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los vehículos nuevos.
- Alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región LAC.
- Alentar a los gobiernos de LAC a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros.

Resultados

Como afectados por siniestros viales, muchos de los cuales fueron a consecuencia de falta de elementos de seguridad en los vehículos, compartimos que “cualquier medida dirigida a mejorar la implementación de dispositivos de seguridad en los vehículos desde la perspectiva legal debe realizarse con una total prioridad y de acuerdo con los gobiernos, quienes deben adherir y apoyar estas iniciativas para mejorar su desarrollo, ejecución y, en la medida de lo posible, la reducción de los largos plazos para la penetración total en el mercado de los vehículos” (44).

Por ello saludamos con fervor el surgimiento en 2010 de una iniciativa como el *Programa Latin NCAP* y nos sumamos como socios del mismo en 2014, cuando fue establecido como entidad legal.

Gracias al trabajo realizado por Latin NCAP, desde el año 2010 se han testeado más de 100 vehículos en diez fases de prueba. En estos años de trabajo, el programa ha logrado *evidenciar la doble moral de muchas empresas fabricantes* que se aprovechan de la debilidad normativa de algunos países de América Latina y el Caribe para producir autos con dos estándares diferentes: seguros para exportar a Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia y Europa e inseguros para vender en América Latina y el Caribe. Esto les permite mantener sus márgenes de ganancias a costa de la seguridad de la población de América Latina y el Caribe, ofreciendo como “adicionales” (con un precio agregado a la base) elementos de seguridad que en otros mercados son considerados “básicos” para asegurar a los ocupantes del vehículo e incluso a los peatones con los que puedan interactuar en la vía.

Al mismo tiempo, Latin NCAP también ha demostrado que la seguridad puede ser un factor de diferenciación para los fabricantes en el momento de elegir un vehículo por parte de los consumidores. Por esto, muchos de ellos han apostado por mejorar los niveles de seguridad de sus vehículos e incluso retirar del mercado algunos modelos o versiones que no cumplieran con los requisitos mínimos de seguridad.

(Los sistemas de seguridad deben integrarse como equipamiento de serie y no como extras u opcionales.

Los gobiernos deben asumir un papel activo en la promoción de estos sistemas, estableciendo normativas mucho más estrictas. Un estudio reciente de Global NCAP y el Banco Interamericano de Desarrollo demostró que la adopción de regulaciones que exijan estos equipamientos básicos de seguridad vehicular podría llegar a evitar hasta 40.000 muertes y 400.000 lesiones graves en toda la región durante los próximos quince años y le ahorraría 143 mil millones de dólares a las economías latinoamericanas.

**FIGURA 13. IMAGEN DE LA CAMPAÑA
“LA SEGURIDAD VEHICULAR NO ES
CARA”**

**LA SEGURIDAD VEHICULAR
NO ES CARA**

CON TAN SOLO **\$350**¹ UN FABRICANTE PUEDE DOTAR UN VEHÍCULO CON LOS EQUIPAMIENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD²

AIRBAGS
Absorben la energía producida en la colisión y amortiguan el golpe.

CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESC)
Una tecnología vital para evitar choques ya que detiene el derrape del automóvil. En Estados Unidos, donde es obligatorio desde 2012, se estima que ya se han salvado más de 6.000 vidas.

FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS)
Evitan que los neumáticos patinen durante una frenada fuerte.

CINTURONES DE SEGURIDAD
Los pretensores que se activan en frenado fuerte evitan lesiones y reducen a la mitad el riesgo de muerte.

A LAS EMPRESAS FABRICANTES, LA SEGURIDAD LES CUESTA POCO,
TU VIDA VALE MUCHO MÁS.

**TU SEGURIDAD NO ES UNA MERCANCÍA,
TU VIDA NO ES UN NEGOCIO.**

#EXIJOAUTOSEGURO

LATIN NCAP

1. Datos Latin NCAP.
2. La ONU establece que todos los vehículos deben estar equipados de serie con cinturones de seguridad, airbags y sistemas activos de seguridad, como el sistema de frenado antibloqueo (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESC). Declaración de Brasilia, 2015.

Fuente: Banco de imágenes de Latin NCAP.

A pesar de la evidencia disponible, poco se ha avanzado desde la autoridad pública. El caso de Argentina en relación con el ESP o ECP (control de estabilidad)⁶ es un ejemplo de esta situación: en noviembre de 2013 el Gobierno argentino y las automotrices firmaron un acuerdo donde todas las marcas se comprometían a ofrecer el control de estabilidad (ESP) de serie en los nuevos modelos lanzados a la venta a partir de enero de 2018.

Pero en 2017, y mediante un nuevo acuerdo, la fecha se extendió hasta 2022, pese a que el costo del ESP para el fabricante es de USD 60 o menos y es tan importante como los *airbags* y los cinturones de seguridad. El bajo costo que tiene la incorporación de este elemento no subiría el precio de los automóviles, pero sí aumentaría la seguridad.

Al no colocarlo las automotrices desde la fabricación lo ofrecen como opción de seguridad a un precio mucho más elevado. En este caso, si implementan la frase de *marketing*: “es para la seguridad tuya y de tu familia”, fabricarían autos con las medidas de seguridad fundamentales incluidas de serie.

Si la tendencia se mantiene, debemos tener presente, como hizo referencia, que esta prórroga afectará la seguridad de entre 1 y 2 millones de argentinos que en los próximos cuatro años comprarán un nuevo vehículo.

Desde las asociaciones de víctimas no solo esperamos que el Gobierno argentino cumpla con su palabra, sino que el resto de los países de la región se adhieran voluntariamente a los protocolos de seguridad vehicular propuestos por el Foro WP.29 de Naciones Unidas.

Los aportes de la sociedad civil

Fundación Gonzalo Rodríguez (Montevideo, Uruguay) (45)

El 18 de octubre de 2010 los países de América Latina y el Caribe asistieron al lanzamiento de “Latin NCAP”, un revolucionario programa independiente de testeo de choque para la seguridad vial. Por primera vez, los consumidores de América Latina y el Caribe podrían comparar el desempeño en seguridad de autos nuevos de marcas líderes a nivel mundial.

El desembarco del programa en la región se produjo a instancias de la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR), quien a partir del desarrollo de su programa “EDU-CAR” (46) comprobó que un alto porcentaje de los vehículos que se comercializaban en la región no contaban con elementos mínimos de seguridad ni estaban preparados para una correcta instalación de los sistemas de retención infantil (SRI).

Por ello, organizaciones internacionales de gran relevancia han aunado fuerzas con la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) para formar Latin NCAP; ellas son: la Federación Internacional del Automóvil (FIA), Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, Banco Interamericano de Desarrollo (BID) e International Consumer Research and Testing (ICRT).

Nani Rodríguez, presidente de la FGR, dijo: “Con Latin NCAP los consumidores de América Latina y el Caribe podrán, por primera vez, ver exactamente cuán seguros son sus autos. Queremos aumentar

6. La importancia del ESP es fundamental ya que es un sistema capaz de frenar las ruedas por separado y evita derrapes. Muchos siniestros ocurren por exceso de velocidad en curvas o por maniobras bruscas para evitar un choque o por pavimento resbaladizo o por impericia del conductor. El ESP/ESC sirve para evitar estas situaciones, por lo que aumenta la seguridad del vehículo y sus ocupantes. La normativa europea los incluye desde la fábrica desde el 1 de noviembre de 2014.

los estándares de seguridad vial para mejorar los niveles de protección otorgados a los conductores, ocupantes y niños. Queremos salvar vidas en las carreteras en nuestra región y Latin NCAP es crucial para lograrlo”.

FIGURA 14. LANZAMIENTO DEL PROGRAMA LATIN NCAP EN MONTEVIDEO (URUGUAY)



Fuente: Banco de imágenes de Latin NCAP.

Actualmente Latin NCAP está integrado por: ASPEC, Automóvil Club Boliviano*, Automóvil Club de Chile*, Automóvil Club de Colombia*, Automóvil Club de Costa Rica*, Automóvil Club del Uruguay*, Centro para la Defensa del Consumidor, CESVI Argentina, CESVI Brasil, CESVI Colombia, CESVI México, Consumidores Argentinos*, El Poder del Consumidor, Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI)*, FIA Región IV*, Fundación Gonzalo Rodríguez*, Fundación MAPFRE*, FUNDECOM, International Consumer Research & Testing (ICRT)*, OMDAI, ODECU* y PROTESTE*.

Por otra parte, sabido es que los *sistemas de inspección vehicular* aparecen en las legislaciones de los países de América Latina y el Caribe desde hace varios años; sin embargo, poco se ha conseguido en la mayor parte de los países por las limitaciones de su puesta en marcha de manera sistemática y la falta del diseño de un proceso global (47).

E/ Exigimos

- De nuestros gobiernos que mejoren la seguridad de las infraestructuras, adopten las normativas de Naciones Unidas en cuanto a los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos e implementen las inspecciones técnicas vehiculares con regularidad y a nivel nacional.

* Socios fundadores.

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Este pilar se propuso: “Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo”.

Situación sobre los factores de riesgo

Los principales factores de riesgo comportamentales en relación con los traumatismos causados por el tránsito son: conducir bajo los efectos del alcohol, no llevar casco, no usar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil, las distracciones al volante y el exceso de velocidad.

El exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol aumentan sustancialmente el riesgo de sufrir un siniestro vial, mientras que no usar el cinturón de seguridad, el casco o los sistemas de retención infantil tiene una gran repercusión sobre la gravedad de las consecuencias de un siniestro de tránsito. Por su parte, las distracciones, como las causadas por el uso de teléfonos móviles, están detrás de hasta un 30 % de los siniestros graves o mortales.

Promulgar leyes que aborden estos factores de riesgo y vigilar su cumplimiento es una medida eficaz para reducir las defunciones causadas por el tránsito y los traumatismos asociados al mismo (48).

La promulgación y aplicación de legislación sobre factores de riesgo son componentes críticos de una estrategia integrada para prevenir muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito.

A pesar de los progresos realizados en la mejora de la legislación en todos los países para los cinco factores de riesgo, la aplicación de la ley sigue siendo uno de los más importantes desafíos en la mayoría de los países (49).

“Los gobiernos deben promulgar y hacer cumplir leyes integrales. Esta legislación debe asegurar que se eviten lagunas jurídicas que podrían eximir de su cumplimiento a determinados usuarios de las vías de tránsito. Los esfuerzos para hacer cumplir la legislación deben ser bien visibles, difundirse bien, sostenerse y aplicarse por medio del uso de medidas y sanciones apropiadas en caso de infracción. Las organizaciones no gubernamentales y otros grupos de la sociedad civil pueden desempeñar un papel importante en el impulso del apoyo público y político a las medidas de seguridad vial basadas en resultados” (50).

FIGURA 15. FACTORES DE RIESGO Y CRITERIOS DE PRÁCTICAS ÓPTIMAS EN LEGISLACIÓN VIAL

Velocidad	Ley nacional en vigor sobre la velocidad	Límites de velocidad ≤ 50 km/h en vías urbanas	Las autoridades locales tienen competencias para modificar los límites de velocidad fijados a nivel nacional				
Conducción bajo los efectos del alcohol	Ley nacional en vigor sobre la conducción bajo los efectos del alcohol	La ley sobre la conducción bajo los efectos del alcohol se basa en la alcoholemia (CAS)* o en la concentración de alcohol en el aire espirado	Límite de alcoholemia de $\leq 0,05$ g/dl para la población general	Límite de alcoholemia de $\leq 0,02$ g/dl para conductores noveles o jóvenes			
Cascos de motociclista	Ley nacional en vigor sobre el uso del casco de motociclista	La ley se aplica a los conductores de motocicletas y a los pasajeros adultos	La ley se aplica en todos los tipos de vías	La ley se aplica con todos los tipos de motores	La ley exige que el casco esté debidamente abrochado	La ley exige que el casco cumpla una norma nacional o internacional	
Cinturones de seguridad	Ley nacional en vigor sobre el cinturón de seguridad	La ley se aplica a los conductores y a los pasajeros de los asientos delanteros	La ley se aplica a todos los pasajeros de los asientos traseros				
Sistemas de retención infantil	Ley nacional en vigor sobre los sistemas de retención infantil	La ley se basa en la edad, el peso o la altura, o en una combinación de esos factores	La ley restringe la posibilidad de que los niños por debajo de determinada edad o estatura se sienten en los asientos delanteros				

Nota: *Concentración de Alcohol en Sangre.
Fuente: basado en la referencia (1).

Fuente: *Paquete de medidas técnicas de seguridad vial 2017*, OMS.

Promulgar leyes de tránsito es un paso vital, pero las leyes por sí solas no bastan para conseguir la reducción esperada de las víctimas mortales causadas por el tránsito.

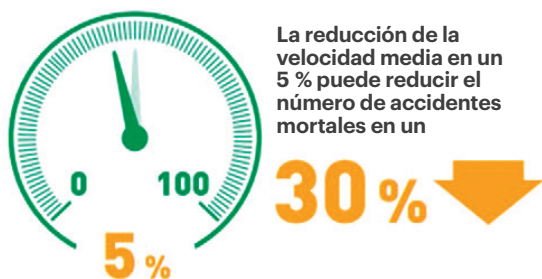
Es preciso garantizar que estas leyes se cumplan y que se impongan las sanciones adecuadas para disuadir a los conductores y otros usuarios de las vías de cometer infracciones o reincidir en ellas, e incrementar el potencial de las leyes para salvar vidas.

El número de países que cumplen las normas basadas en las mejores prácticas en su legislación sobre la seguridad vial y en su aplicación es inadmisiblemente bajo (51).

Velocidad

Por su parte, y en relación con los factores de riesgo, el exceso de *velocidad*, bien sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o por velocidad inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas y los programas de control de la velocidad tienen un papel clave en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial.

FIGURA 16. REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD MÁXIMA URBANA



Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013, OMS.

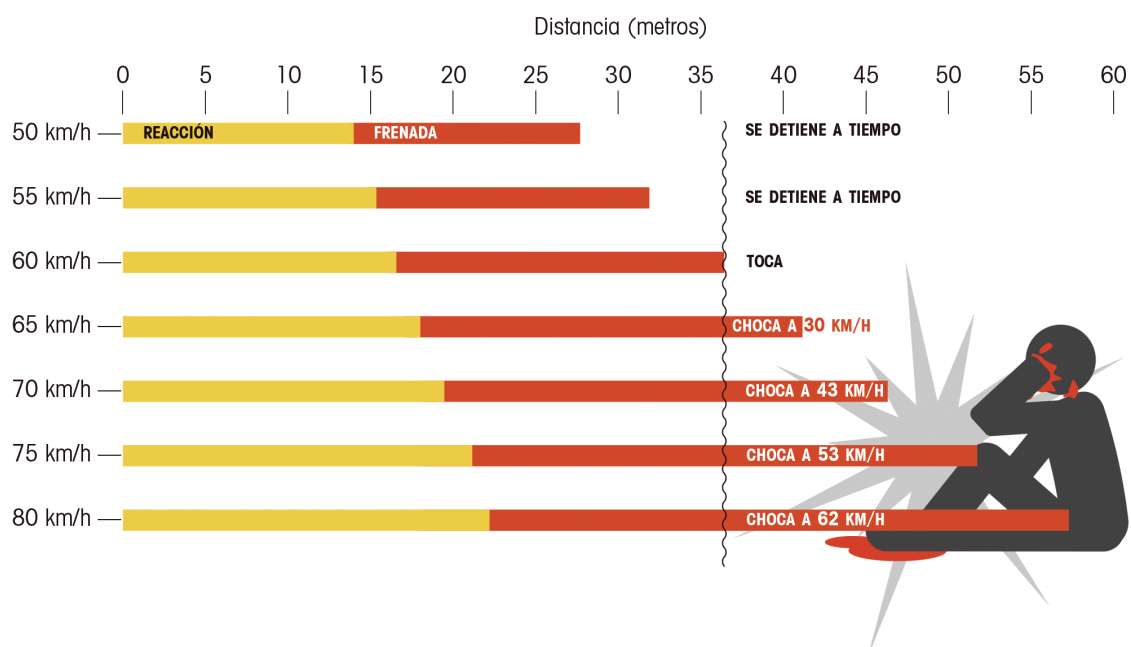
CUADRO 7. COMPARATIVO VELOCIDAD MÁXIMA EN ZONAS URBANAS 2009-2018

PAÍS	Velocidad máxima (km/h)	
	Urbano	
	2009	2018
Argentina	40-60	60
Bolivia	40	40
Brasil	60-80	80
Chile	60	50
Costa Rica	40	50
Ecuador	50	60
España	50	50
Guatemala	10-90	60
México	40-80	20-70
Panamá	80	80
Paraguay	50	50
Portugal	50	50
Uruguay	70	45
Venezuela	40	-

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la OMS 2009-2018.

El cuadro 7 presenta un comparativo que muestra que, de los catorce países analizados en relación con la *velocidad*, si bien en 2009 y 2018 los catorce países cuentan con legislación al respecto, en estos años solo siete tienen límites de velocidad iguales o menores a 50 km/h en zonas urbanas y en 2018 se da la preocupante situación de que tres de los países que ajustan sus velocidades lo hacen por encima de 50 km/h.

FIGURA 17. DISTANCIA DE DETENCIÓN A DIFERENTES VELOCIDADES (CONTANDO CON UN TIEMPO DE REACCIÓN DE UN SEGUNDO APROXIMADAMENTE)



Fuente: Paquete de medidas técnicas de seguridad vial 2017, OMS.

FIGURA 18. REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD MÁXIMA URBANA



Fuente: BICICULTURA.CL.

Resultados

- ☉ **POSITIVO:** Chile y Uruguay ajustaron sus velocidades a 50 km/h o menos en sus zonas urbanas. Nota: si bien no aparece en el reporte de la OMS, España ha ajustado sus velocidades en varias ciudades a 30 km/h y a 90 km/h en carreteras secundarias.
- ⊗ **NEGATIVO:** Ecuador, que contaba con la velocidad recomendada, la aumentó a 60 km/h.
- ⊗ **NEGATIVO:** tanto Guatemala como México, que realizaron ajustes a sus velocidades máximas en relación con el reporte 2009, no lo hicieron dentro del límite recomendado.

El riesgo de fallecer en un atropello se reduce entre cinco y ocho veces cuando la velocidad de impacto con el peatón pasa de los 50 a los 30 km/h.

Los aportes de la sociedad civil

Stop Accidentes (España) (52)

A instancias de la sociedad civil, el 28 de diciembre de 2018, el Consejo de Ministros aprobó la modificación del artículo 48 del Reglamento General de Circulación referido a los límites de velocidad en las carreteras convencionales, *estableciéndola en 90 km/h*, con el fin principal de reducir la siniestralidad vial y cumplir el objetivo establecido en la estrategia de seguridad vial 2011-2020 de bajar de 37 la tasa de fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes. En 2018 la tasa fue de 39 (53).

Por otra parte, Bilbao o Madrid, entre otras, han sido las últimas ciudades en establecer un límite máximo de velocidad de 30 km/h en el 80 % de sus calles (aquellas de un solo carril). Estas iniciativas se suman a las de Valencia, Barcelona o Sevilla (en sus centros históricos). También a la experiencia de Vitoria-Gasteiz, que recibió el premio Ciudad que Camina por su fuerte apuesta por las zonas 30, o San Sebastián, como municipio pionero en implantar soluciones, y Pontevedra, reconocida internacionalmente por su apuesta por peatonalizar la ciudad. Todas estas modalidades obedecen a los mismos objetivos: calmar el tráfico, conseguir reducir la accidentalidad, reducir el ruido ambiental, mejorar la calidad de vida y la movilidad de sus ciudadanos. Para que esto se consiga, la mayoría de expertos coinciden en que debe formar parte de una estrategia general de movilidad; ser aprobadas con el mayor consenso posible y venir acompañadas de otras medidas para reducir el número de vehículos privados en esas zonas.

Alcohol

¿Qué es el *alcohol*? Es una droga; la más consumida en nuestro entorno sociocultural, de la que más se abusa y la que más problemas sociales, sanitarios y económicos causa: siniestros de tránsito y laborales, violencia de género y social, problemas de salud, alcoholismo, etc.

En lo que respecta a *conducción bajo los efectos del alcohol*, en 2009, once países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Panamá, Portugal, Uruguay y Venezuela) tienen leyes nacionales al respecto y tres las tienen de tipo subnacional (Guatemala, México y Paraguay).

De esos once países que cuentan con legislación nacional, solo siete (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, España, Panamá y Portugal) tienen límites de alcoholemia iguales o menores a 0,05 g/dl para la población en general, mientras que tres países tienen límites de 0,08 g/dl (Ecuador, Uruguay y Venezuela), tres países tienen límites de tipo subnacional (Guatemala, México y Paraguay) y uno no aporta datos (Bolivia).

En 2018, los catorce países cuentan con leyes nacionales, de los cuales once (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Panamá, Paraguay, Portugal y Uruguay) tienen límites de

alcoholemia iguales o menores a 0,05 g/dl para la población en general; cabe destacar que, de estos, dos países (Chile y Ecuador) tienen límites de 0,03 g/dl y tres países (Brasil, Paraguay y Uruguay) tienen límites de 0 g/dl.

FIGURA 19. DISTINTOS TIPOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS



Fuente: Banco de imágenes libre de Internet.

En cuanto a los límites establecidos para conductores noveles o jóvenes, cinco países (Brasil, Costa Rica, Paraguay, Panamá y Uruguay) tienen límites iguales o menores a 0,02 g/dl.

Finalmente, si bien entre los criterios de prácticas óptimas no se mencionan los límites recomendados para los conductores profesionales o comerciales, cuatro países (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) establecen que el límite de g/dl es igual a 0.

Es preocupante que Guatemala y México no establezcan explícitamente límites máximos de alcohol en sangre, y el hecho de que Panamá haya aumentado los límites establecidos en 2009, así como que Venezuela no proporcione datos.

CUADRO 8. COMPARATIVO DE LOS NIVELES MÁXIMOS DE CAS PERMITIDOS POR LA LEY 2009-2018

PAÍS	Niveles máximos nacionales de concentración de alcohol en sangre (CAS) permitidos por la ley				
	Población en general (g/dl)	Jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Población en general (g/dl)	Jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Conductores profesionales/comerciales (g/dl)
	2009		2018		
Argentina	0,05	0,05	0,05	0,05	0
Bolivia	-	-	0,05	0,05	0,05
Brasil	0,02	0,02	0	0	0
Chile	0,05	0,05	0,03	0,03	0,03
Costa Rica	0,05	0,05	0,05	0,02	0,02
Ecuador	0,08	0,08	0,03	0,03	0,01
España	0,05	0,03	0,05	0,03	0,03
Guatemala	Subnacional	Subnacional	-	-	-
México	Subnacional	Subnacional	-	-	-
Panamá	0,01	0,01	0,05	0,05	0,05
Paraguay	Subnacional	Subnacional	0	0	0
Portugal	0,05	0,05	0,05	0,02	0,2
Uruguay	0,08	0,08	0	0	0
Venezuela	0,08	0,08	-	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de PAHO 2009-2018.

Resultados

- ☺ **POSITIVO:** cinco países (Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay, Uruguay) bajaron los límites CAS para la población en general.
- ☺ **POSITIVO:** Bolivia, que reporta el dato contra 2009, lo establece en 0,05 g/dl.
- ☺ **POSITIVO:** cinco países (Brasil, Costa Rica, Paraguay, Portugal, Uruguay) lo hicieron para los jóvenes o conductores noveles.
- ☹ **NEUTRO:** en el caso de Panamá, si bien de acuerdo con los reportes de la OMS el país “aumentó” su límite CAS para 2018 en relación con el permitido en 2009, se ha constatado un error en la información publicada, dado que desde 2006 el límite CAS establecido en Panamá es el reportado para el informe publicado en 2018.
- ☹ **NEGATIVO:** Guatemala y México, que en 2009 reportaban que sus leyes eran de tipo subnacional, aún no regulan los límites máximos de CAS a nivel nacional.
- ☹ **NEGATIVO:** ocho países (Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Panamá y Portugal) aún no establecen “alcohol cero” para los conductores profesionales o comerciales.

Los aportes de la sociedad civil

Fundación Emilia Silva Figueroa (Chile) (54): “Ley Emilia” (55)

El día 20 de enero de 2013, un hombre conducía en estado de ebriedad e impactó sobre la parte trasera del coche conducido por Benjamín Silva Torrealba, quien se encontraba detenido por estar el semáforo en luz roja. En el auto lo acompañaban Carolina Figueroa Cerna y la hija de ambos, Emilia Silva Figueroa de 9 meses y 17 días de edad, quien se encontraba sentada en su silla de seguridad en los asientos traseros debidamente anclada.

FIGURA 20. APROBACIÓN DE LA LEY EMILIA EN CHILE



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Emilia Silva Figueroa.

Posterior al impacto, el hombre se dio a la fuga del lugar. Al momento de realizarse la prueba respiratoria (alcoholtest), esta arrojó que conducía con 1,96 gramos de alcohol por litro de sangre. A su vez, el informe de alcoholemia practicado posteriormente al imputado arrojó 2,05 gramos de alcohol por litro de sangre, además de no portar su licencia de conducir.

El siniestro que cambió las vidas de Carolina y Benjamín dio inicio a una gran cruzada en defensa de las víctimas de delitos viales para modificar la ley que, al momento del siniestro, no contemplaba penas efectivas para este tipo de delitos.

Carolina cuenta que “a propósito del accidente vino un medio de comunicación a la clínica y me dijo: ‘¿usted sabe que está libre (el responsable)?’. Ahí, al saber que estaba libre, se me ocurrió crear una ‘Ley Emilia’, porque dije: si está libre es porque hay un problema en la ley, no un problema de interpretación”. Tras conocerse el caso a través de los medios de comunicación “fue surgiendo apoyo ciudadano a través de las redes sociales. Nosotros creamos una cuenta en Twitter (@LeyEmilia), que en cuatro días alcanzó más de 8.500 personas adheridas”; a través de esta movida social, llegó el apoyo de un grupo de diputados que decidió patrocinar el proyecto de ley.

El esfuerzo realizado dio como fruto que, en septiembre del 2014, se promulgara la Ley 20770, conocida como “Ley Emilia”, que sanciona con cárcel efectiva a los conductores que conduzcan bajo los efectos del alcohol y lesionen de forma grave a una persona o le causen la muerte.

Paralelamente, se constituyó jurídicamente la Fundación Emilia, que hasta el día de hoy presta orientación a las víctimas de delitos viales. La Fundación registra más de 550 casos. “Si bien ese

es un número que da cuenta de la necesidad de nuestra labor, también nos pone el problema de cómo responder adecuadamente a esta demanda permanente”.

Víctimas de la Violencia Vial A.C. (Guadalajara, México)

La reforma de la legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol en Jalisco (México), conocida como la “Ley Salvavidas” (56), es el resultado de un proceso de reformas a cuatro leyes vigentes: la ley de vialidad, la ley de venta y consumo de bebidas alcohólicas, el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal.

En noviembre de 2010, el Estado modificó su legislación para bajar el límite de concentración de alcohol en la sangre de 0,15 g/dl a 0,05 g/dl, e introdujo sanciones más severas por su infracción. La ley de 2010 no preveía específicamente el establecimiento de controles aleatorios de consumo de alcohol, que han demostrado su eficacia para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol.

En consecuencia, entre 2010 y 2012 se mantuvieron contactos con los planificadores de políticas para promover la introducción de reglamentaciones que contemplaran la realización de pruebas aleatorias con el alcoholímetro. El proceso culminó en 2013 con la adopción por parte del Gobierno Estatal de Jalisco de una modificación de la ley de 2010 que preveía formalmente el establecimiento de controles aleatorios de consumo de alcohol y un protocolo para su ejecución.

Vida Urgente (Porto Alegre, Brasil): “Lei Seca” (57)

La Ley 11705, del 19 de junio de 2008, modifica la Ley 9503, de 1997, que “instituye el Código de Tránsito de Brasil”, y la Ley 9294, de 1996, que establece restricciones sobre el uso y la publicidad de productos fumigantes, bebidas alcohólicas, medicamentos, terapias y plaguicidas agrícolas, en los términos del § 4 del artículo 220 de la Constitución Federal, con el fin de inhibir el consumo de bebidas alcohólicas por parte de los conductores de vehículos automotores.

La Fundación llama a esta ley la *Ley de la Vida*, ya que en los primeros 30 días de su implementación redujo en más de un 40 % el número de hospitalizaciones en las principales salas de urgencias del país.

FIGURA 21. REGIS MORAES Y DIZA GONZAGA, PADRES Y FUNDADORES DE VIDA URGENTE (BRASIL)



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Thiago de Moraes Gonzaga. Vida Urgente.

“Lei dos Postinhos” (58)

A partir de la experiencia de la acción *Madrugada Viva*, nos dimos cuenta de que muchos de los siniestros viales donde estaba involucrada la ingesta de alcohol ocurrían porque este “salía” de las gasolineras, donde los jóvenes pasaban las noches consumiendo bebidas alcohólicas.

Como resultado de la iniciativa de la Fundación, en 2006 el Consejo Municipal de Porto Alegre aprobó por unanimidad una ley que prohibía el consumo de bebidas alcohólicas en gasolineras, estacionamientos e instalaciones similares. Actualmente, muchos municipios han adoptado esta legislación.

Casco

Es de vital importancia para movilizarse con seguridad, ya sea como conductor o pasajero, que se haga siempre uso del casco. Tal y como recuerdan desde la Dirección General de Tráfico (DGT) de España, llevar casco reduce el riesgo y la severidad de las lesiones en un 72 %. Además, disminuye la probabilidad de muerte en un 39 %, dependiendo de la velocidad de la moto.

FIGURA 22. INFOGRAFÍA SOBRE EL CASCO



Fuente: Fundación MAPFRE. Programa Objetivo CERO.

En 2018, trece países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) cuentan con legislación que hace obligatorio el uso del casco para el conductor y el pasajero adulto de motocicleta. En cuanto a los niños, si bien en 2009 no hay información específica respecto a las condiciones para que un niño pueda viajar en una motocicleta (edad, altura, otro), en 2018, ocho países (Brasil, Costa Rica, Ecuador, España, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) hacen explícitos ciertos requisitos para que este transporte pueda ocurrir, aunque en forma bastante dispar.

En España no se permite que los niños menores de 12 años viajen en motocicletas como pasajeros. La edad mínima se reduce a 7 años cuando el conductor es uno de los padres o una persona autorizada por ellos y solo en ámbito urbano. En cualquier caso, debe utilizar casco protector y viajar sentado a horcajadas en el asiento detrás del conductor con los pies apoyados en los reposapiés laterales.

En Uruguay los niños no pueden viajar en moto hasta que se pueda llegar a los reposapiés.

En relación con la exigencia de que el casco cumpla con una norma de calidad, en 2009, siete países (Argentina, Brasil, Chile, España, México, Portugal y Venezuela) declaran tal exigencia y en 2018, la exigencia se eleva a diez países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Paraguay, Portugal y Uruguay).

Resultados

- ☉ **POSITIVO:** cinco países en 2018 (Bolivia, Costa Rica, Ecuador, Paraguay, Uruguay) hicieron obligatoria la exigencia de normas técnicas para los cascos.
- ☉ **POSITIVO:** ocho países (Brasil, Costa Rica, Ecuador, España, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) establecen específicamente parámetros de edad (u otras condiciones) para el transporte de menores en moto respecto de 2009.
- ⊗ **NEGATIVO:** seis países en 2018 (Argentina, Bolivia, Chile, Guatemala, México, Panamá) NO establecen restricciones para el transporte de menores en moto.

Los aportes de la sociedad civil

Fundación Gonzalo Rodríguez (Uruguay): “Estudio sobre las condiciones de traslado de niños en motocicletas en América Latina”

En este estudio exploratorio (59), que se realizó en 45 ciudades de seis países (Argentina, Brasil, Colombia, Paraguay, República Dominicana y Uruguay), se aplicó la técnica de observación no participante, relevando lo que sucede en el tránsito a partir de unos criterios previamente definidos. Por otro lado, se recogieron percepciones, hábitos y conocimientos sobre la circulación de niños en motocicletas a través de la técnica de encuesta.

Los resultados dejan planteados algunos desafíos respecto a la seguridad de los niños en las motocicletas.

FIGURA 23. PORTADA DEL ESTUDIO SOBRE LAS CONDICIONES DEL TRASLADO DE NIÑOS EN MOTOCICLETA EN AMÉRICA LATINA



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Gonzalo Rodríguez.

En ese sentido, se observa, en general, un bajo uso del casco homologado en los niños más pequeños, en parte porque no existen cascos homologados para menores de 2-3 años, pero también porque no se contempla en las reglamentaciones o, en su defecto, no se fiscaliza. Asimismo, es muy bajo el uso de otras medidas de seguridad como la vestimenta visible, incluso en países donde es mandado por ley.

En referencia a los niños, un factor de seguridad fundamental es alcanzar los reposapiés; esto muestra resultados preocupantes incluso en Uruguay, donde está reglamentado. Otra de las medidas que brindan seguridad a los niños en las motocicletas es la ubicación del ocupante; respecto a los niños, lo que se observó es alarmante ya que la mayoría son trasladados en ubicaciones no autorizadas.

Se resalta la elección de la motocicleta como medio habitual de transporte por lo económico y la rapidez, además de que la percepción de seguridad de los niños viajando en motocicleta es relativamente alta en todos los países.

En las ciudades con menor uso de medidas de seguridad es donde la cantidad de niños en motos es mayor. Esto está relacionado con la percepción de seguridad y también con la falta de información de los usuarios de motocicletas. En términos generales, el estudio también constata una disparidad en las condiciones de traslado entre ciudades al interior de los países, lo cual indica la importancia de lo local en materia de seguridad vial.

Cinturones de seguridad

Es uno de los sistemas más sencillos y eficaces para un viaje seguro. A pesar de que se ha demostrado que el cinturón de seguridad puede reducir hasta en un 80 % el riesgo de muerte en caso de colisión frontal, todavía muchas personas siguen sin utilizarlo.

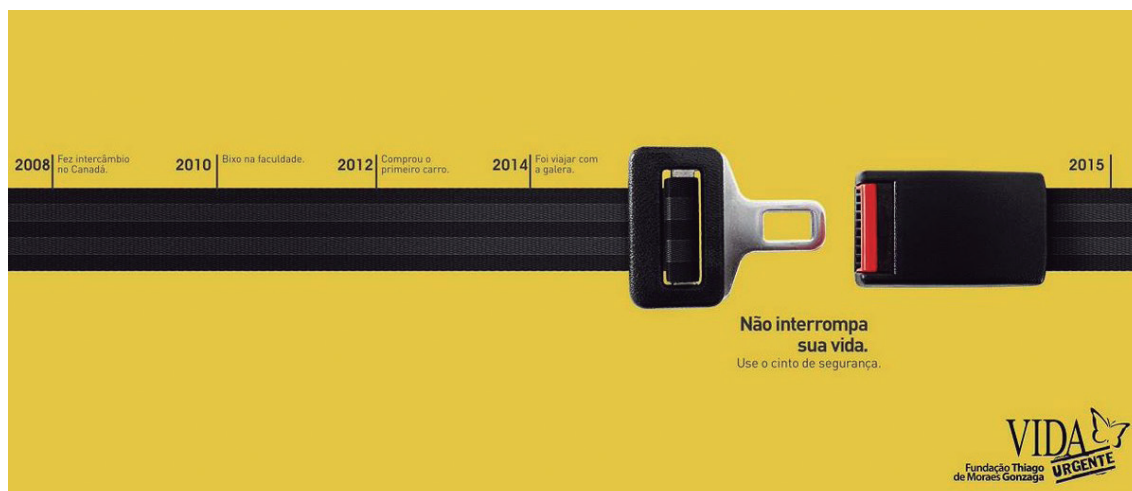
En 2009 y 2018, solo dos países no cuentan con legislación nacional que hace obligatorio su uso (en 2009, Bolivia, y en 2018, México). En 2009, nueve países (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, España, México, Panamá, Portugal y Uruguay) exigen su uso a los ocupantes delanteros y traseros; tres (Ecuador, Guatemala y Panamá) lo exigen solo a los ocupantes delanteros; uno (Venezuela) lo exige solo para el conductor, y uno (Bolivia) no hace referencia a quién concierne el uso.

En 2018, tres países (Ecuador, Paraguay y Venezuela) se suman a la exigencia para los ocupantes delanteros y traseros; uno (Bolivia) solo lo exige para el conductor; uno (Guatemala) solo lo exige para el conductor y ocupantes del asiento delantero, y uno (México) no tiene a nivel federal obligación de uso para ninguno de los ocupantes.

Resultados

- ☺ **POSITIVO:** Ecuador y Paraguay en 2018 declaran haber actualizado el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes del vehículo.
- ☹ **NEGATIVO:** Bolivia no hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad para los ocupantes del asiento delantero ni trasero.
- ☹ **NEGATIVO:** Guatemala no hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad para los ocupantes del asiento trasero.
- ☹ **NEGATIVO:** México, que en 2009 declaraba tener una ley nacional y hacía obligatorio su uso para todos los ocupantes, en 2018 declara no disponer de una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad.

FIGURA 24. CAMPAÑA SOBRE USO DEL CINTURÓN 2017 (BRASIL)



Fuente: Banco de imágenes de Fundación Thiago de Moraes Gonzaga. Vida Urgente.

Los aportes de la sociedad civil

Fundación Gonzalo Rodríguez (Uruguay):

Transporte escolar seguro

El programa, iniciado en 2008, se basa en la revisión de la normativa que regula el transporte escolar y la contrasta con las condiciones técnicas y de seguridad que los vehículos proporcionan a sus usuarios (niños).

En Uruguay el transporte escolar es un servicio punto a punto (hogar-escuela-hogar) brindado por prestadores privados.

Si bien en el literal D del artículo 31 de la Ley Nacional de Tránsito n.º 18191 de Uruguay se menciona el uso de cinturones de seguridad por parte de los usuarios del transporte escolar, no se hace referencia alguna a las condiciones de seguridad específicas.

Tomando como base la existencia de esta legislación, la Fundación Gonzalo Rodríguez realizó un trabajo basado en análisis técnico, demostraciones de mejores prácticas y promoción de incentivos para la renovación del parque vehicular destinado a que el transporte de los niños en su camino escolar cumpla con las normativas de seguridad internacionales más exigentes.

Estos cambios fueron plasmados en la ley nacional y en reglamentaciones en varios departamentos del país. Es importante destacar que los gobiernos departamentales tienen la obligación de cumplir con las leyes nacionales; también tienen la potestad de reglamentar la ley nacional en el territorio que les concierne, por lo cual son los responsables de la inspección y habilitación de los vehículos destinados a este fin.

FIGURA 25. CAMPAÑA “USAR SILLA ES LEY” (URUGUAY)



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Gonzalo Rodríguez.

Sistemas de retención infantil (SRI)

Finalmente, en lo que se refiere a los *sistemas de retención infantil*, en 2009, nueve países (Brasil, Chile, Costa Rica, España, México, Panamá, Portugal, Uruguay y Venezuela) declaran contar con legislación que hace obligatorio su uso. Lamentablemente, para 2009, no se cuenta con información sobre si la ley se basa en la edad, el peso o la altura, o una combinación de esos factores, ni si se restringe la posibilidad de que los niños por debajo de determinada edad o estatura ocupen los asientos delanteros.

En 2018, diez países (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) declaran contar con legislación, aunque con ciertas salvedades⁷.

De los diez países, solo cuatro (Costa Rica, España, Portugal y Uruguay) especifican que los menores viajen en los asientos delanteros en función de su altura y no solo de su edad. En cuanto a la exigencia de que los SRI cumplan con una norma técnica (nacional o internacional), cinco países (Argentina, Costa Rica, Ecuador, Paraguay y Venezuela) no lo requieren y otros cuatro (Bolivia, Guatemala, México y Panamá) no emiten dictamen al respecto.

Resultados

- ☺ **POSITIVO:** dos países (Argentina y Paraguay) promulgaron una ley sobre uso obligatorio de sistemas de retención infantil.
- ☹ **NEUTRO:** dos países (Ecuador y Venezuela), si bien incluyen obligatoriedad de uso de sistemas de retención infantil, lo hacen con ciertas lagunas al no especificar requisitos mínimos de uso.
- ☹ **NEGATIVO:** cinco países (Argentina, Costa Rica, Ecuador, Paraguay y Venezuela) no exigen que los SRI cumplan con una normativa técnica (nacional o internacional) y otros cuatro (Bolivia, Guatemala, México y Panamá) no emiten dictamen al respecto.

⁷ Argentina: Una enmienda de 2018 (no cubierta en el período de revisión que termina en diciembre de 2017) elevó la edad para uso obligatorio de sistemas de retención infantil hasta los 10 años de edad.
Ecuador: La legislación se refiere a los cinturones de seguridad o a los sistemas de retención para niños menores de 12 años, pero aún no especifica un mínimo de edad/altura/peso por debajo del cual solo pueden utilizarse sistemas de retención infantil.
Panamá: Los niños menores de 2 años deberán sentarse en un sistema de retención infantil cuando no haya ningún otro pasajero sentado en el vehículo en la parte trasera.
Venezuela: La ley exige que los “bebés” utilicen “asientos especiales para ese fin”, pero no especifica la edad de los niños que pertenezcan a la categoría de “lactantes”.

Los aportes de la sociedad civil

Fundación Gonzalo Rodríguez (Uruguay)

“Usa silla. Viaja seguro. Llega seguro” (60), años 2010, 2011, 2012

Con el fin de promover un cambio cultural en la sociedad, una de las principales herramientas que utilizó la Fundación Gonzalo Rodríguez fue la realización y difusión de campañas de bien público con el objetivo de concientizar a la sociedad en su conjunto. En ese sentido, a lo largo de los años, la Fundación ha desarrollado diferentes campañas transmitidas en TV, radio, prensa, vía pública e Internet.

FIGURA 26. CAMPAÑA “USA SILLA. VIAJA SEGURO. LLEGA SEGURO” (URUGUAY)



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Gonzalo Rodríguez.

Como estrategia la campaña persiguió tres objetivos principales: concientizar a la sociedad para que esta entienda la necesidad del uso de sistemas de retención infantil (SRI) como la única manera posible para que los niños viajen seguros, activar a las autoridades y diferentes actores de la sociedad para la promoción y reglamentación del uso de SRI y motivar a la población en general para que se desarrolle el hábito del uso de SRI.

“Usar silla es ley” (61) 2013, 2014

Tras aprobarse la Ley 19061 (62), fue lanzada en 2013 la campaña “Usar silla ES LEY”. Sus objetivos fueron sensibilizar a la población sobre la importancia del uso de los SRI e informar acerca de la obligación legal del uso de SRI a nivel nacional.

FIGURA 27. CAMPAÑA “USAR SILLA ES LEY” (URUGUAY)



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Gonzalo Rodríguez.

“Nuevos” factores de riesgo que contribuyen a la siniestralidad vial

Adicionalmente a estos cinco factores de riesgo, consideraremos dentro de este análisis el uso del móvil, las sustancias psicoactivas, la situación de las licencias de conducir y la educación vial en los países considerados.

Uso del móvil

Las distracciones mientras se conduce, ya sea debido al uso de dispositivos móviles o de dispositivos instalados en el vehículo, son un factor de riesgo cada vez mayor en todos los conductores, especialmente en los conductores jóvenes e inexpertos (63). La evidencia indica que hablar por teléfono (con o sin sistema de manos libres) mientras se conduce aumenta hasta cuatro veces la probabilidad de verse involucrado en una colisión. Este riesgo aumenta aproximadamente 23 veces en el caso de los mensajes de texto durante la conducción (64).

En 2018, doce países (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela) emitieron leyes sobre el uso del teléfono móvil durante la conducción. En esos mismos doce países (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela), esta ley se aplica al uso del teléfono móvil sin manos libres y en cuatro países (Argentina, Brasil, Panamá y Paraguay) se aplica al uso del teléfono móvil con manos libres.

Por otra parte, dos países (Bolivia y México) no tienen ningún tipo de legislación al respecto (65).

Conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas

Como en el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, conducir bajo el efecto de drogas ilícitas y de ciertos medicamentos prescritos (conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas) aumenta significativamente la probabilidad de verse involucrado en una colisión o en una muerte causada por el tránsito (66). El consumo concomitante de alcohol y sustancias psicoactivas es particularmente problemático.

Si bien el aumento del riesgo que supone la conducción bajo los efectos de dichas sustancias está ampliamente reconocido, no hay evidencia suficiente sobre la eficacia de la legislación que limita o prohíbe conducir en estas circunstancias para establecer criterios de mejores prácticas. Aunque cada país participante tiene su propia ley nacional en vigor que prohíbe conducir bajo los efectos de sustancias psicoactivas, solo tres de ellos (Panamá, Uruguay y Venezuela) indican que realizan pruebas para detectar el consumo de dichas sustancias en todos los conductores que sufren traumatismos mortales (67).

Licencias de conducir

Con la voluntad de avanzar en la búsqueda de soluciones comunes se aprobó en Santiago de Chile, en junio de 2009, en el marco del VIII Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial, la “Carta iberoamericana sobre licencias de conducir” como una hoja de ruta que señalaba el camino común a seguir en todos los países.

La licencia que habilita para la conducción de vehículos a motor, más allá de ser un simple trámite administrativo, es la que debe acreditar que su titular reúne los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción segura de los vehículos.


Es responsabilidad de las Administraciones que la expiden garantizar que los que acceden a la conducción de vehículos tienen los conocimientos necesarios, un buen dominio del vehículo y están preparados para desplazarse por la vía pública sin poner en peligro la integridad de personas y bienes.

*Entregar una licencia de conducir es una cuestión de seguridad pública.
Entregarla a quien no está preparado para conducir con seguridad comporta
un alto riesgo que, con gran frecuencia, se traduce en dolor y muerte.
Quien lo hace debería asumir la responsabilidad de sus actos ante la sociedad.*

Pasados tres años se hizo un primer balance, y con la información aportada por los representantes de los diferentes países se redactó el “Informe de situación 2012” de la Carta, informe que fue presentado en el XII Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial celebrado en Buenos Aires.

En 2016 se emitió a petición de la Secretaría Técnica del OISEVI el “Informe de situación 2016”, con el objetivo de conocer los cambios que se habían producido en ese período y una imagen de la situación.

“Han pasado siete años, unos han empezado a caminar y otros siguen en el punto de salida. También hay alguno que avanza en sentido contrario al acordado”. Informe de situación, 2016.



El informe del año 2016 presenta una realidad que es poco satisfactoria. Porque no es satisfactorio ni aceptable que, por falta de una acción decidida de las Administraciones responsables, se sigan perdiendo en las vías públicas de la región miles de vidas cada año a causa de siniestros de tránsito. Unos siniestros provocados por conductores de vehículos a los que estas Administraciones les han entregado su licencia de conducir sin comprobar si reúnen las condiciones necesarias para realizar una conducción segura.

Educación vial

En 2019 Fundación MAPFRE encargó a la FICVI la elaboración del estudio “Estado del arte de la Educación Vial en Iberoamérica”. El informe aborda la situación de la educación vial en catorce países de Iberoamérica: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

En función de los resultados obtenidos, casi todos los implicados están de acuerdo en la importancia de la educación vial desde las etapas más tempranas de la educación.

En materia de legislación, con mayor o menor rango dentro del espectro legal de cada país, existe normativa que de una u otra forma mandata la inclusión de la educación vial en los ámbitos formativos; sin embargo, estas mismas normativas muchas veces tienen vacíos o no son claras.

La lógica pregunta que surge entonces es: ¿por qué si todos estamos de acuerdo en los beneficios que la educación vial puede reportar a corto, mediano y largo plazo, la misma no se ejecuta?

En tal sentido hemos esbozado algunas posibles respuestas:

1. Porque la seguridad vial –y por tanto la educación vial– aún no es considerada como una cuestión de Estado; si bien hay infinidad de declaraciones, adhesiones al Decenio de Acción para la Seguridad Vial, a los nuevos objetivos de la Agenda de Desarrollo Sostenible, etc., estos no dejan de ser meros actos “declarativos”, los cuales no pasan a la acción concreta.
2. Porque se entiende que al hablar de “educación” vial, la misma automáticamente es responsabilidad de los educadores, sin tener presente que para que llegue a estos (a los que podríamos definir como el último eslabón de la cadena), debe cumplirse antes un largo camino de resoluciones, adhesiones y compromisos de las autoridades de gobierno implicadas, mandatadas e involucradas en que la educación vial realmente se cumpla.
3. Porque es más fácil que cada tanto venga a la escuela un policía de tránsito o una asociación civil que trabaja en el tema a dar una “charla” o “taller”, que reacomodar el currículo escolar y “recargar” al educador con otro tema más para tratar en el mismo tiempo de clase que está previsto para las materias que se califican y, por tanto, son más “importantes” para los alumnos.

Si bien estas son algunas de las muchas posibles respuestas, preferimos ser optimistas y creer que el trabajo tal vez más complejo –dadas sus características– ya esté comenzado y este es el que exista una ley o una norma que haga de la educación vial una asignatura transversal dentro del currículo escolar.

FIGURA 28. ADVERTENCIA



Fuente: Banco de imágenes libre de Internet.

Para construir políticas de Estado, es necesario contar con la voluntad de los políticos y estos muchas veces están supeditados a criterios que trascienden el sentido común de los ciudadanos en aras de intereses nacionales superiores. Desde nuestro lugar, creemos que en esta materia en donde literalmente “nos va la vida”, la implementación de la educación vial debe ser parte de un acuerdo político nacional de larga duración, que asegure el acceso a la educación para generar conocimientos, competencias, actitudes y valores viales que propicien comportamientos adecuados para una movilidad segura y una convivencia tolerante, pacífica y saludable entre todos los usuarios de las vías en calidad de peatones, conductores o viajeros.

Las “políticas de Estado” no se declaman, se CONSTRUYEN (68).

Los aportes de la sociedad civil

Fundación Mónica Licona (Ciudad de Panamá, Panamá): “Biciescuela”

Se trata de un proyecto de reciente creación que se realiza con la colaboración de la Fundación MAPFRE y surge como una actividad primordial para complementar el proyecto “Recreovía de Panamá” de la Alcaldía de Panamá. Si bien se promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte limpio y sostenible, aún hay poca disposición para abordar estos temas de inseguridad vial derivados de la intolerancia, la falta de valores, seguridad en las calles y educación vial en la ciudad.

FIGURA 29. PANFLETO PROMOCIONAL DE LA BICIESCUELA (PANAMÁ)



Fuente: Banco de imágenes de la Fundación Mónica Licona.

La biciescuela atiende a niños de entre 3 y 8 años de edad, algunos de ellos con discapacidades. Comienza con una charla dinámica educativa sobre cultura y seguridad vial para niños, se promueve el uso del equipo de protección personal y se les equipa con una bicicleta adecuada a su necesidad. Finalmente utilizan el circuito seguro con instructores y personal que ayudan a los niños a aprender a usar la bicicleta o a mejorar habilidades a aquellos que ya saben usarla.

El proyecto se lleva a cabo todos los domingos en el espacio de la recreovía de 7:00 a 12:00 de la mañana. Se divide a los niños por turnos que duran entre 30 y 35 minutos. La meta es atender como mínimo 50 niños por domingo para que el proyecto pueda ser sostenible en el tiempo.

Stop Accidentes (A Coruña, España). A.N.C.A.S. (Asociación de Niños Caminantes por un Ambiente Sostenible y Seguro) y el concurso nacional “Ahora vamos andando al cole”

Un proyecto educativo de urbanidad y movilidad que se inició en 2010 y cuenta ahora con el apoyo de Fundación MAPFRE, gracias al cual ha sido posible extenderlo a varias regiones españolas.

Es un proyecto de participación ciudadana que nace en A Coruña y que forma parte de la estrategia del Ayuntamiento de A Coruña como una alternativa de movilidad segura y sostenible al promover la disminución del uso del vehículo privado y generar hábitos que permitan a la ciudadanía recuperar las calles como un espacio de relación y convivencia. Los peatones se convierten en actores claves que demandan mejoras de seguridad vial en su barrio y en los entornos de los colegios.

FIGURA 30. LOGOTIPO DEL PROYECTO A.N.C.A.S. STOP ACCIDENTES (ESPAÑA)



Fuente: Banco de imágenes de Stop Accidentes.

Actualmente el programa se extiende en otros cuatro municipios limítrofes con más de 30 centros escolares, 122 rutas establecidas con un total de casi 200 km de recorridos seguros para que los alumnos vayan caminando al cole.

Las rutas seguras y los distintos puntos de encuentro están marcados con el logotipo de la ranita de San Antón A.N.C.A.S., que guía el recorrido de ida y vuelta en el horario habitual de clase (<https://stopaccidentes.org/conocenos/ayuda-orientacion-victimas-afectados-accidentes-traffic/caminos-escolares-ancas/gmx-niv222.htm>).

La comunidad escolar, familias del alumnado, asociaciones de vecinos y comerciantes y la Administración municipal participan activamente promoviendo comportamientos seguros en la movilidad cotidiana. Esta iniciativa ha logrado sobre todo modificar los entornos escolares con infraestructuras más seguras e inclusivas.

En el curso escolar 2017/2018 se activó el concurso “Ahora vamos andando al cole” para conseguir una mayor promoción del camino escolar a nivel nacional. Participaron un total de 8.666 alumnos que compartieron los 300 talleres interactivos que promueven los comportamientos y los valores de una movilidad más segura. Y la alumna ganadora transmitió en su dibujo el acertado mensaje: “Aunque hablamos idiomas diferentes, tenemos el mismo lenguaje en seguridad vial”.

FIGURA 31. AFICHE PROMOCIONAL “AHORA VAMOS ANDANDO AL COLE”. STOP ACCIDENTES (ESPAÑA)

II EDICIÓN DEL CONCURSO

Un concurso que **pinta muy bien**. Porque el objetivo es **promover los valores** de una movilidad sostenible, segura y saludable. ¡Y porque tú tendrás que enviar un **dibujo** o escribir una **carta** para representarlos!

¡AHORA VAMOS ANDANDO AL COLE!

PARTICIPANTES:

- 1ª categoría: alumnos de 2º y 4º de Educación Primaria.
- 2ª categoría: alumnos de 5º y 6º de Educación Primaria.

INFORMACIÓN / INSCRIPCIÓN:
aulasactivas@stopaccidentes.org

FECHA LÍMITE DE INSCRIPCIÓN:
1 de octubre de 2019

PREMIOS POR COMUNIDAD AUTÓNOMA:
4 CC.AA. participantes
6 premios finalistas por categoría que recibirán, cada uno, una bicicleta y un casco.

PREMIOS NACIONALES:
1 Premio Nacional por categoría, consistente en un viaje para la clase del alumno/a ganador y material deportivo/educativo para cada centro escolar del alumno/a ganador.

ACCEDER A LAS BASES

A.N.C.A.S. **STOP** accidentes **Fundación MAPFRE**

Fuente: Banco de imágenes de Stop Accidentes.

E/ Exigimos

- De nuestros gobiernos, la *adopción de las recomendaciones internacionales* de la Organización Mundial de la Salud y Naciones Unidas en cuanto a las medidas de probada eficacia sobre los factores de riesgo entre los que destacamos: velocidad; alcohol y drogas; cinturones de seguridad; sistemas de retención infantil; cascos de motocicleta; utilización de móviles, y tecnología de los vehículos.
- Que nuestros gobiernos incorporen la *educación vial como parte del currículo nacional* en todos los niveles de enseñanza, asignando los suficientes recursos humanos y financieros y las auditorías necesarias para su inmediato cumplimiento.
- A nuestros gobiernos, *un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir*. La obtención de estas no es un derecho sino un permiso que la sociedad otorga a sus ciudadanos una vez que acreditan su capacidad técnica y psicofísica.

Pilar 5: Respuesta tras los siniestros

Este pilar se propuso: “Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo”.

La Década de Acción para la Seguridad Vial ha propuesto la realización de actividades restringidas estrictamente al marco de la respuesta sanitaria tras un siniestro vial. Desde la visión de las víctimas que los han padecido y sus familiares, siempre entendimos que la “respuesta tras los siniestros” no debe limitarse tan solo a la respuesta sanitaria.

La FICVI planteó desde el inicio de la Década de Acción trabajar el pilar 5 de manera integral, aportando respuestas a las familias afectadas mucho más allá de las emergencias. Hemos investigado desde la visión de las víctimas en los países de la región, lo que ha permitido detectar las necesidades para establecer las pautas a seguir.

Sistema de número único

Se puede hacer mucho para reducir la carga de mortalidad y discapacidad resultante de los traumatismos por siniestros viales fortaleciendo los servicios de asistencia traumatológica desde la atención prehospitalaria hasta la rehabilitación. La cadena de supervivencia empieza en el lugar del siniestro. Una atención prehospitalaria rápida y de calidad puede salvar la vida de muchas personas heridas. La rápida llegada de equipos de respuesta en casos de urgencia es un factor importante para reducir las consecuencias adversas de un siniestro vial.

Aunque la mayor parte de los países considerados en este estudio tenía a 2009 un número telefónico de acceso a la atención prehospitalaria, cinco países disponían de teléfonos de tipo regional y dos ni siquiera tenían un número identificado.

En 2018, esa situación mejoró sensiblemente, ya que doce países tienen un número nacional identificado para emergencias, aunque uno de esos países –Guatemala– dispone de múltiples números.

Resultados

- ☺ **POSITIVO:** seis países (Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay y Uruguay) que en 2009 no disponían de números telefónicos de emergencia de tipo nacional ya los tienen en 2018.
- ☹ **NEUTRO:** Argentina declara en el informe 2018 que tiene un número de cobertura parcial, aunque en realidad dispone de un número de tipo nacional de acuerdo con los datos oficiales (69).
- ☹ **NEGATIVO:** Bolivia, que en 2009 declaraba que tenía un número de cobertura nacional, en 2018 afirma disponer de un número de cobertura parcial.

Es de suma importancia que todos los países de la región de Latinoamérica y el Caribe dispongan de un número común –911– para facilitar su conocimiento y poder actuar en forma inmediata en cualquier país.

Seguros obligatorios de vehículos

Si bien el seguro obligatorio de vehículos (SOV)⁸ se ha venido implantando en los países de América Latina y el Caribe (LAC) desde mediados del siglo XX, y hoy en día existe en la mayoría de los países, según la iniciativa del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), “Movernos Seguros” (70), existe evidencia que la participación de sus primas frente al total de producción de autos es baja. De los USD 29 mil millones que registran las primas de autos agregadas en 2017, el 93 % corresponde a pólizas voluntarias, así como el 88 % de los USD 16 mil millones pagados por siniestros en autos.

La revisión de los SOV en la región demuestra que existen vacíos de protección para algunas víctimas, ya sea por la estructura del contrato y sus parámetros técnicos, o por el bajo nivel de cumplimiento de la medida. De la misma forma, se deben revisar los tiempos requeridos para el reconocimiento del siniestro en los casos en que está supeditado a un proceso judicial que defina la responsabilidad de cada actor en el hecho de tránsito.

El sector asegurador es un actor clave para la seguridad vial y su aporte no se limita al pago de siniestros, siendo ello importante para la atención de las víctimas. La evidencia indica que es posible introducir modificaciones a los SOV que permita mejorar los indicadores de seguridad vial.

Beneficios para los actores involucrados

Con la implementación de un seguro obligatorio se logran beneficios para todos los actores involucrados de manera directa.

8. También conocido como SOAT o SOA.

- **Gobierno:** con la adopción de un seguro obligatorio para vehículos logra la financiación de la atención de víctimas, aliviando presión fiscal. Además, se evidencia el fortalecimiento de la red de salud pública y privada por el mayor flujo de recursos destinados para la atención de víctimas de siniestros viales.
- **Aseguradoras:** la implementación de un seguro obligatorio permite la ampliación de la línea de negocios disponibles en el país, incrementa el nivel de cobertura de los riesgos vigentes, posibilita llegar a poblaciones que no necesariamente han tenido contacto con los seguros e indemniza los perjuicios causados por hechos de tránsito.
- **Víctimas:** son los beneficiarios directos de la implementación de un seguro obligatorio, en la medida en que cuentan con la protección necesaria que garantiza la atención inmediata, y según la estructura del seguro, lograr la reparación integral del daño. Atenciones médicas oportunas y de calidad disminuyen la probabilidad de fallecimiento en casos de lesiones graves y mitigan el impacto físico de las lesiones por siniestros viales.
- **Propietarios de vehículos:** un seguro obligatorio protege patrimonialmente al propietario del vehículo en caso de ocurrencia de hechos de tránsito en los que se cause daños personales o materiales a otro. Dicha protección permite garantizar la reparación a la víctima sin necesidad de afectar su capacidad económica o la de su familia.

Resultados

Al efectuar un análisis del tipo de seguros adoptado para la estructuración de los SOV en LAC, se evidencia que ellos están enfocados principalmente en la protección personal de las víctimas de siniestros de tránsito mediante la oferta de coberturas por lesiones físicas, incapacidad y muerte. Brasil y Chile utilizan la estructura técnica del contrato de seguros tipo accidentes personales. Argentina, Costa Rica⁹, México¹⁰, Panamá, Uruguay y Venezuela adoptaron el contrato de seguros tipo responsabilidad civil.

Los aportes de la sociedad civil

FIGURA 32. BANNER PRINCIPAL DE LA RED SOCIAL DE FACEBOOK DE LA FICVI



Fuente: Banco de imágenes de la FICVI.

9. La ley de seguros establece que el seguro cubre a peatones y ocupantes víctimas de un siniestro de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor.

10. Se refiere al seguro obligatorio para vías, caminos y puentes federales conforme lo descrito en el Acuerdo 7 de 2014. No obstante, para los análisis de este trabajo, se entiende que México no tiene SOV de cobertura nacional.

La Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), conocedora de las múltiples tragedias personales y familiares que se suman día tras día en los países que la conforman, ha contribuido a la implementación de los objetivos propuestos por el pilar 5 de la Década de Acción para la Seguridad Vial realizando una serie de informes y actividades en apoyo de las etapas de prevención y del postsiniestro.

Anualmente, la FICVI participa y organiza múltiples encuentros, foros, jornadas, seminarios tanto en el ámbito regional como en el internacional, en su gran mayoría como ponentes o panelistas, con el objetivo de visibilizar a las víctimas de la violencia vial, abogando por sus derechos y promoviendo la necesaria adopción de la seguridad vial y la movilidad segura y sostenible como una política de Estado que trascienda a los gobiernos y haga patente el derecho a la vida que las constituciones de todos nuestros países reivindican.

A lo largo de estos años, hemos desarrollado programas y colaboraciones con numerosas organizaciones internacionales¹¹, lo cual nos ha permitido llevar adelante nuestras reivindicaciones y acciones.

Atención integral a víctimas de tránsito

Las víctimas de los siniestros de tránsito y sus familiares reclaman en todo momento sensibilidad, apoyo emocional y conocimiento hacia su problema con buenas prácticas. Necesitan una atención psicosocial y la orientación jurídica gratuita que, a nuestro entender, toda víctima debe recibir por parte del Estado solo por el hecho de ser persona y ciudadano de su país.

Las *unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* (UAVT) deben ser el punto de encuentro donde acudan los afectados después de sufrir un siniestro vial y donde se centralice toda la información a las víctimas y a sus familiares más directos, y dentro del ámbito de sus competencias brindar atención a todas las víctimas y afectados por siniestros de tránsito.

Con su creación, buscamos que el Estado dé una respuesta concreta más allá de una emergencia sanitaria inicial, porque solo reconociendo que existe la problemática a nivel particular y personal de cada afectado, podremos avanzar para buscar soluciones y dar las respuestas adecuadas.

Consideramos indispensable el reconocimiento, protección y apoyo a la víctima no solo en los aspectos materiales y la reparación económica, sino que también se extiende en su dimensión moral. Para ello, es fundamental ofrecer a la víctima las máximas facilidades para el ejercicio y tutela de sus derechos, procurando evitar trámites innecesarios que supongan una segunda victimización; proporcionar una información y orientación eficaz de los derechos y servicios que le corresponden, y la derivación por la autoridad competente.

- ☺ **POSITIVO:** en el mes de febrero de 2019 se presentó formalmente en Argentina, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina (ANSV), la “Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales”. Se creó a instancias de la FICVI y sus asociaciones miembro en Argentina, Conduciendo a Conciencia y Compromiso Vial. Es la *primera red de asistencia integral a víctimas de tránsito en Iberoamérica* y un ejemplo a seguir por los demás países de la región con los que la FICVI está colaborando.

11. Fundación MAPFRE; FIA Foundation; Association for Safe International Road Travel (ASIRT), organismos multilaterales de cooperación como, por ejemplo, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF); el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial y organismos públicos como la Organización Mundial de la Salud (OMS); Organización Panamericana de la Salud (OPS), el Center for Disease Control and Prevention (CDC) y la International Union for Health Promotion and Education (IUHPE).

- ☉ **POSITIVO:** se promovieron y firmaron convenios de trabajo en relación con la necesidad de creaciones de UAVT con: el Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) de Costa Rica, la Alcaldía de Ciudad de Panamá y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) y la Fundación CAVAT de Ecuador.

Justicia

En forma complementaria y considerando los múltiples factores que intervienen en los siniestros de tránsito a todos los niveles (psicológicos, judiciales y sociales) es importante impulsar la creación de *fiscalías especializadas en delitos contra la seguridad vial*, con el fin de armonizar los criterios de actuación para una efectiva respuesta a los ilícitos penales contra la seguridad vial y que se garantice la unidad de criterios y respuestas en esta materia.

En tal sentido, a partir de 2018 la FICVI incluyó entre sus objetivos anuales la realización de foros itinerantes en la región con el objetivo de promover la creación de estas fiscalías, así como exponer la problemática existente dentro del sistema jurídico en lo relativo a la investigación y tutela judicial de las muertes y lesiones causadas por imprudencia con vehículos a motor.

- ☉ **POSITIVO:** se realizó con la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) de Uruguay el 1.er Foro Iberoamericano de Justicia de la Seguridad Vial.
- ☉ **POSITIVO:** el 2.º Foro Iberoamericano de Justicia de la Seguridad Vial se celebró los días 17 y 18 de septiembre de 2019 en Rosario, Provincia de Santa Fe (Argentina).

Formación

Desarrollamos herramientas dirigidas a todos aquellos profesionales, policías, bomberos, socorristas y voluntarios que de una u otra forma tienen contacto con las víctimas de siniestros viales y sus familiares, así como con el público en general. Estas les permiten:

- comprender el estado emocional de las personas que están transitando por una situación de este tipo para de esta forma poder prestarles una ayuda profesional adecuada a las necesidades;
- convertir la información que deriva de un hecho de tránsito en una forma de educación y concienciación para el público en general.

Para llevar adelante estas herramientas, desarrollamos talleres de sensibilización y formación, entre los que destacamos:

1. *Taller de sensibilización y formación sobre las unidades de atención a víctimas viales:* dirigido a psicólogos, asistentes sociales, docentes, abogados, fiscales, autoridades de tránsito, legisladores, entre otros.
2. *Taller sobre cómo comunicar la mala noticia:* dirigido a policías, bomberos, cuerpos de socorro, equipo humanitario, aseguradoras, comunicadores de instituciones, de emergencias y entidades que se involucran en un siniestro vial.
3. *Taller sobre cómo comunicar educando:* dirigido a periodistas, comunicadores, especialistas del *marketing*, publicistas, así como estudiantes de periodismo, comunicación, *marketing* o publicidad.

Legislación

Sabemos que unidos somos más fuertes y juntos hemos situado la problemática de la siniestralidad vial en las políticas públicas de los gobiernos, creando una presión social que nos ha permitido crear conciencia ciudadana y modificar leyes, reivindicando nuestros derechos.

Gracias al intercambio interno de buenas prácticas con nuestras asociaciones miembro hemos logrado, entre otros, los siguientes avances:

- ☉ En Argentina, la asociación Conduciendo a Conciencia contribuyó a la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el año 2008.
- ☉ En Brasil, la Fundación Vida Urgente ha promovido la “Lei dos Postinhos”, que prohíbe el consumo de bebidas alcohólicas en gasolineras, estacionamientos o similares.
- ☉ En Bolivia, la Fundación Misión Cero ha promovido y contribuido activamente a la redacción del primer anteproyecto de ley de seguridad vial.
- ☉ En Chile, la Fundación Emilia Silva Figueroa fue la impulsora de la promulgación de la ley que tipifica como delito las conductas de quien maneja en estado de ebriedad (2007- 2014).
- ☉ En Costa Rica, la asociación ACONVIVIR promovió la Ley 19548 de Movilidad y Seguridad Ciclística (2018).
- ☉ En España, Stop Accidentes contribuyó a la modificación del Código Penal sobre el alcohol, velocidad y conducción sin permiso (entre otros temas).
- ☉ En México, en el estado de Nuevo León, la asociación NACE modificó la ley para integrar en el Instituto de Control Vehicular al Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial que actualmente preside (2018).
- ☉ En México, en el estado de Jalisco, gracias al movimiento ciudadano de VIVIAC se está impulsando la creación de una ley federal de seguridad vial (2019).
- ☉ En Panamá, la Fundación Mónica Licona apoyó y logró la firma del Pacto por la Seguridad Vial y la Educación (2019).
- ☉ En Uruguay, la Fundación Gonzalo Rodríguez consiguió la aprobación del Decreto Nacional 206 y la modificación de la Ley 19061 de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional que permite proteger a los niños en el transporte escolar y los vehículos particulares (2010-2014).

Publicaciones

Con el objetivo de visualizar y contribuir a desarrollar iniciativas relativas al pilar 5 y sobre la situación de indefensión en la que se encuentran las víctimas de los siniestros viales en Iberoamérica, la FICVI ha desarrollado una serie de documentos:

2013: *Rostros de Iberoamérica son testimonios que* hablan en primera persona del impacto producido por los siniestros de tránsito en las víctimas, sus familias y comunidades¹².

2014¹³: con el objetivo de definir una ruta de atención integral que mejore e instaure las medidas necesarias para atender a las familias afectadas en el postsiniestro, se realizó una investigación sobre la “Respuesta tras los siniestros de tránsito en los países de Iberoamérica”.

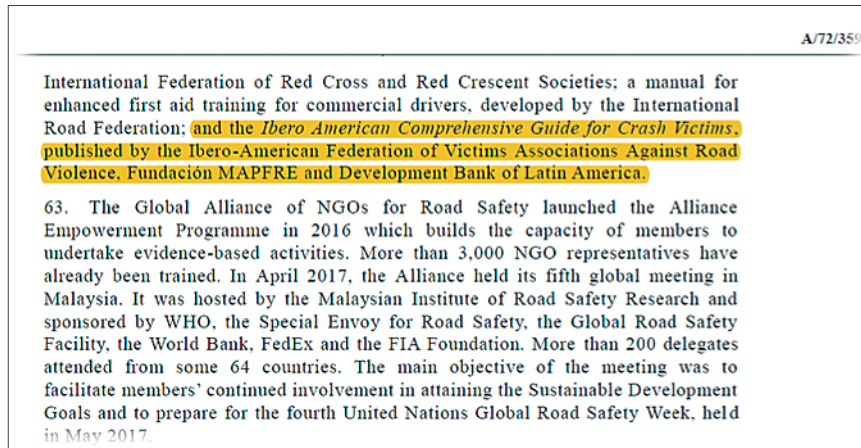
2015: la *Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* es un documento esencial que, por primera vez, marca las pautas a seguir en el postsiniestro y plantea en sus conclusiones uno de los desafíos más importantes para la FICVI en la región de Latinoamérica y el Caribe: la promoción e implantación de una red de unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito (UAVT). La guía se ha impreso y distribuido en todos los países miembros de la FICVI (3.000 ejemplares) y a las autoridades vinculadas a la problemática. Se ha publicado en castellano, inglés y portugués. Dada la relevancia de este documento, la UNRSC ha solicitado la traducción en francés y árabe para los países africanos (en proyecto).

¹². La publicación de 2013 fue realizada conjuntamente por ASIRT, IUPES y la Fundación Gonzalo Rodríguez con la colaboración de la FICVI y sus asociaciones miembro.

¹³. Todas las publicaciones entre los años 2014 y 2019 fueron realizadas en colaboración con Fundación MAPFRE.

La publicación de este documento logra el reconocimiento de nuestro esfuerzo y se menciona en la Asamblea General de Naciones Unidas en su 72.ª sesión del año 2017 (Report A/72/359).

FIGURA 33. MENCIÓN AL TRABAJO DE LA FICVI EN EL REPORTE DE NACIONES UNIDAS, 2017



Fuente: Extracto del Reporte A/72/359.

2017: para impulsar y ayudar en la creación de unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito (UAVT), se elaboraron y publicaron el *Manual de formación para profesionales de las unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* y el *Protocolo para la implantación de unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito*¹⁴. Ambos tienen como objetivo brindar a las autoridades públicas una metodología de trabajo a la cual recurrir en el momento de capacitar a los profesionales y actores implicados en siniestros viales que han de operar directa e indirectamente en el desarrollo de las UAVT.

2018: gracias al aporte de las organizaciones que conforman la FICVI, se elaboró y publicó la *Caracterización de las ONG enfocadas en seguridad vial. Desafíos y oportunidades en Iberoamérica*. Se realizó un análisis introspectivo y crítico de cada una de nuestras asociaciones, con el objetivo de determinar en este punto de nuestro recorrido cuáles son nuestras fortalezas y cuáles nuestras debilidades, a fin de corregir el rumbo en lo que sea necesario, al tiempo que potenciamos todas aquellas acciones que generan un valor agregado a la sociedad y a nuestra causa, que no es otra que la de lograr *cero víctimas en el tránsito*.

2019: se elaboró y está en proceso de publicación el *Estado del arte de la educación vial en Latinoamérica*. El informe fue elaborado a partir de un cuestionario distribuido a las autoridades de educación y de seguridad vial, junto a las asociaciones civiles que forman parte de la FICVI. Una de las conclusiones destaca la importancia de implantar la educación vial en valores y de forma transversal desde las etapas más tempranas del sistema educativo. El informe concluye con una serie de recomendaciones de "bajo coste y alto impacto" y de aspectos que creemos necesario introducir en el debate sobre el futuro de la educación vial.

¹⁴. En la publicación *Protocolo para la implantación de unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* también colaboró el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

Encuentros iberoamericanos

Desde 2014 y de forma anual, la FICVI reúne a sus asociaciones miembro en un *Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial* y organiza un seminario con foco a una o más temáticas de referencia en el país anfitrión, donde participa un grupo de expertos nacionales e internacionales para debatir propuestas y aportar soluciones concretas a las problemáticas que presenta la seguridad vial en el país anfitrión. Se genera una declaración que promueve acuerdos y compromisos tanto con las autoridades de la seguridad vial, como con el resto de los sectores involucrados: salud, derecho, justicia, transporte, infraestructura, academia, medios de comunicación y sociedad civil.

Hemos realizado estos encuentros en las siguientes ciudades:

2014: “El rol de la sociedad civil”. Santiago de Chile, Chile (Declaración de Chile).

2015: “La seguridad vial, una responsabilidad compartida”. Monterrey - Nuevo León, México (Declaración de Monterrey, México).

2016: “Las estadísticas tienen rostro”. Quito, Ecuador (Declaración de Quito).

2017: “Atención integral a las víctimas de siniestros de tránsito”. San José de Costa Rica, Costa Rica (Declaración de Costa Rica).

2018: “La seguridad vial es responsabilidad de todos”. Ciudad de Guatemala, Guatemala (Declaración de Guatemala).

2019: “Visión cero, el valor de la seguridad vial”. Hermosillo y Guaymas, Sonora, México (Declaración de México).

Memorias anuales

Las memorias anuales de la FICVI se pueden consultar en: <http://contralaviolenciavial.org/actualidad-memorias/gmx-niv44-tag80.htm>

E/ Exigimos

- De nuestros gobiernos, un *protocolo eficaz de atención sanitaria* inmediata y post-hospitalaria.
- A nuestros gobiernos, la creación de *unidades de atención integral de víctimas de siniestros de tránsito* o su integración a otro tipo de entidades similares que ya funcionen en cada país asegurando su cobertura nacional, dotándola de los recursos humanos y financieros necesarios para el desempeño de su labor.
- Que las autoridades controlen y castiguen con severidad a los conductores temerarios que ponen en riesgo la vida de las demás personas, aunque sus actuaciones no hayan ocasionado siniestros de tránsito.
- Que se contemple en el Código Penal un artículo para tipificar los delitos cometidos contra la seguridad vial que permita aplicar penas ejemplarizantes para educar al ciudadano, prevenir los siniestros y disuadir la conducción temeraria.

Conclusiones

Los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que provocan inmensas tragedias familiares cuando muere un ser querido o queda malherido de por vida.

Al inicio de la Década de Acción en 2011, la cifra anual estimada de fallecidos por siniestros de tránsito a nivel global era de cerca de 1,3 millones de personas, más de 3.000 defunciones diarias. Entre 20 y 50 millones de personas más sufrían traumatismos no mortales provocados por siniestros de tránsito, y tales traumatismos constituían –y aún constituyen– una causa importante de discapacidad en todo el mundo.

En el año 2010, cuando se fundó la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), esta se dio a conocer a través de un petitorio que exigía a los gobiernos de Iberoamérica trabajar en 9 puntos, cuyo cumplimiento a día de hoy y desde la visión de las asociaciones de víctimas que forman parte de la FICVI lo resumimos en el siguiente cuadro 9.

Criterios de puntuación:

- Los puntos identificados con ROJO son aquellos en los que no se han aplicado acciones concretas con resultados medibles.
- Los puntos identificados con color AMARILLO son aquellos en los que se ha iniciado la aplicación de acciones concretas con resultados medibles.
- Los puntos identificados con color VERDE son aquellos en los que se realizan acciones concretas en forma sostenida con resultados medibles.

CUADRO 9. ESTADO DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DEMANDAS DE LA FICVI A 2019

PAÍS	Petición								
	#1: Seguridad vial como política de Estado prioritaria	#2: Creación de observatorios nacionales de seguridad vial	#3: Incorporar la educación vial en todos los niveles de enseñanza	#4: Implantación de un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir	#5: Control y castigo con severidad a los conductores temerarios	#6: Código penal que contemple un capítulo para los delitos cometidos contra la seguridad vial	#7: Se destinan recursos económicos necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura y sostenible	#8: Existencia de protocolo eficaz de atención sanitaria inmediata y posthospitalaria	#9: Mejorar la seguridad de las infraestructuras. Establecer y regular las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos
Argentina	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bolivia	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Brasil	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Chile	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Costa Rica	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ecuador	●	●	●	●	●	●	●	●	●
España	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Guatemala	●	●	●	●	●	●	●	●	●
México	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Panamá	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Paraguay	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Portugal	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Uruguay	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Venezuela	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Fuente: Elaboración propia según la visión de las asociaciones miembro de la FICVI.

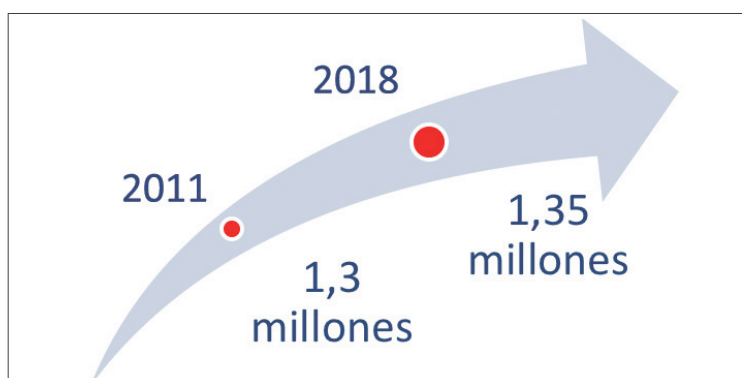
Nota: este cuadro se construye a partir de la opinión y experiencia de las asociaciones de víctimas que forman parte de la FICVI.

Los mal llamados accidentes de tránsito y sus inaceptables consecuencias constituyen uno de los principales problemas socioeconómicos y de salud pública en Iberoamérica. Por cada persona fallecida hay al menos cinco con heridas graves y con secuelas para toda su vida.

Esta visión se respalda con los datos que se proporcionaron por parte de OMS en su informe de 2018, donde casi al cierre de la Década de Acción para la Seguridad Vial, la cifra anual estimada de fallecidos muestra que el problema está empeorando.

Las muertes por siniestros de tráfico se han incrementado a 1,35 millones al año; esto significa que casi 3.700 personas mueren cada día en las carreteras del mundo. Decenas de millones más sufren lesiones o incapacidades cada año, lesiones que alteran sus vidas para siempre.

CUADRO 10. EVOLUCIÓN DE FALLECIDOS 2011-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la OMS 2018.

Esta tendencia se debe a múltiples razones: la rápida urbanización y el aumento de motorización, las deficientes normas de seguridad y la falta de control y aplicación de la ley, numerosas personas que conducen distraídas o fatigadas, otras bajo la influencia de drogas o alcohol, exceso de velocidad y la falta de uso de cinturones de seguridad, falta de uso de sistemas de retención infantil o cascos...

En los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los líderes mundiales se han comprometido a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico para 2020 (71). Tres años después, los datos disponibles demuestran que se ha avanzado muy poco en la consecución de este objetivo y las tendencias sugieren que no se logrará dicha meta.

Existe por tal una necesidad urgente de ampliar las intervenciones e inversiones basadas en datos empíricos, porque el desarrollo es una oportunidad para que los países de ingresos bajos y medios eviten los costosos errores cometidos en el pasado por los países de altos ingresos.

En los países que integran este informe, 81.291 personas fallecieron en las calles y carreteras en 2013 y 80.390 lo hicieron durante el año 2018. No hay lugar para la complacencia en estos resultados y aunque a nivel de "números" hayamos mejorado, las "vidas" perdidas y las "familias destrozadas" son una cifra inaceptable. Salvo que haya una firme voluntad política de Estado, además de inversión y liderazgo en el tema, aumentará el número de muertes en Latinoamérica en la próxima década.

En el año 2004 Naciones Unidas decía *actuar ahora salvará vidas*, sin embargo, ante los compromisos incumplidos, quince años después, seguimos diciendo es *hora de actuar*.

Petitorio

Conocedores del fracaso de la Década de Acción, que no ha logrado cumplir la mayoría de los objetivos marcados, no perdemos la esperanza de avanzar para conseguir los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Estamos en el camino y sabemos que algunas medidas han permitido salvar vidas. La mayoría de los países analizados, con más o menos acierto, han implementado acciones para que la seguridad vial sea parte de las políticas públicas, haciendo en algunos casos grandes esfuerzos para modificar leyes y aplicarlas, lo que nos alienta a seguir exigiendo responsabilidades a todos los gobiernos de la región, porque todos podemos ser víctimas, pero también todos somos parte de la solución.

A nivel global, demandamos que las autoridades reconozcan que la respuesta tras los siniestros de tránsito no debe limitarse tan solo a la respuesta de emergencia al momento del siniestro, sino que debe incluir la asistencia psicológica, social y legal de las víctimas y sus familiares, así como la puesta en marcha de mecanismos de rehabilitación física, psicológica y social, la cual permita el aseguramiento de una adecuada calidad de vida, que incluya la reinserción laboral y social y el acceso a una movilidad autónoma.

A los países de Iberoamérica, exigimos:

1. Que nuestros gobiernos se comprometan a que la seguridad vial sea *una política de Estado prioritaria*, al igual que lo es la salud pública o la educación.
2. A nuestros gobiernos, que el *manejo de datos sobre siniestralidad vial sea objetivo, real y unificado* a nivel nacional, implementando sistemas de auditoría externos para asegurar que en cada país se disponga de datos fiables e información para la toma de decisiones y acciones de prevención.
3. Que nuestros gobiernos incorporen la *educación vial como parte del currículo nacional* en todos los niveles de enseñanza, asignando los suficientes recursos humanos y financieros y las auditorías necesarias para su cumplimiento inmediato.
4. A nuestros gobiernos, *un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir*; la obtención de la misma no es un derecho sino un permiso que la sociedad otorga a sus ciudadanos una vez que acreditan su capacidad técnica y psicofísica.

5. Que las autoridades controlen y castiguen con severidad a los *conductores temerarios* que ponen en riesgo la vida de las demás personas, aunque sus actuaciones no hayan ocasionado siniestros de tránsito.
6. Que se contemple en el Código Penal un capítulo para los *delitos cometidos contra la seguridad vial* que permita aplicar penas ejemplarizantes para educar al ciudadano, prevenir los siniestros y disuadir la conducción temeraria.
7. A nuestros gobiernos, la creación de *unidades de atención integral de víctimas de siniestros de tránsito* o su integración a otro tipo de entidades similares que ya funcionen en cada país asegurando su cobertura nacional, dotándola de los recursos humanos y financieros necesarios para el desempeño de su labor.
8. Que nuestros gobiernos destinen los *recursos económicos* necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura, sostenible e inclusiva.
9. De nuestros gobiernos, un protocolo eficaz de atención sanitaria inmediata y posthospitalaria.
10. Que nuestros gobiernos mejoren la *seguridad de las infraestructuras*, adopten las normativas de Naciones Unidas en cuanto a los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos e implementen las inspecciones técnicas vehiculares con regularidad y a nivel nacional.
11. De nuestros gobiernos, la *adopción de las recomendaciones internacionales* de la Organización Mundial de la Salud y Naciones Unidas en cuanto a las medidas de probada eficacia sobre los factores de riesgo entre los que destacamos: velocidad; alcohol y drogas; cinturones de seguridad; sistemas de retención infantil; cascos de motocicleta; utilización de móviles y ausencia de nuevas tecnologías en los vehículos.

Reflexiones finales

●● El dolor que no habla cierra el corazón
sobreexcitado y le hace romperse.



William Shakespeare

Durante estos diez años, los actores vinculados a la seguridad vial a nivel internacional han centrado sus esfuerzos en relación con las víctimas en la respuesta a la atención traumatológica, la cual depende enormemente del tiempo: un retraso de unos minutos puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

Es importante tener presente que la tasa de letalidad de los traumatismos graves es mucho más alta en los países de ingresos bajos y medios que en los países de ingresos altos, que cuentan con sistemas de atención de emergencia más desarrollados. Hay poca literatura sobre qué componentes de la atención de emergencia influyen más en estas diferencias de resultado, pero estudios realizados a partir de modelos indican que más de un tercio de las muertes causadas por traumatismos a escala mundial podrían evitarse si los resultados en los países de ingresos bajos y medios se acercaran a los que se obtienen en los países de ingresos altos.

Sin embargo, no menos importante es trabajar en el día después del siniestro de tránsito, tanto si el involucrado ha fallecido (en cuyo caso los esfuerzos deben centrarse en sus familiares y círculo inmediato), como si el mismo ha logrado sobrevivir. Si lo ha hecho sin secuelas físicas visibles, es importante verificar que no haya secuelas psicológicas y asistirlo para lograr las reparaciones derivadas del hecho ocurrido. Por su parte, si ha sobrevivido con secuelas físicas, sean estas leves o permanentes, debemos ocuparnos de que su calidad de vida tenga los menores sobresaltos posibles en cuanto a su asistencia legal, psicológica y social.

Es *indispensable*, al hablar de la “respuesta tras los siniestros de tránsito”, ampliar el campo de acción y considerar la misma con una mirada holística e integradora; esta debe contemplar como mínimo:

Mecanismos de atención primarios:

- En el lugar del siniestro.
- En el centro de emergencia.
- En los medios de comunicación.
- En la forma de comunicar la mala noticia a familiares y personas cercanas.

Mecanismos de atención secundarios:

- Una red de apoyo que brinde respuesta a la demanda de las víctimas:
 - Acogida con información y orientación general.
 - Información jurídica individualizada para el ejercicio de los derechos.
 - Intervención psicológica de atención y apoyo.
 - Asistencia social.
 - Seguimiento.
- Servicio profesional, brindado en forma presencial o por vía telefónica, Internet...

Sobre los autores

Fundación MAPFRE

Fundación MAPFRE es una institución sin ánimo de lucro creada por MAPFRE en 1975. Somos una fundación global de referencia por su compromiso con el bienestar de las personas y el progreso social, que contribuimos a la mejora de la calidad de vida de las personas y al progreso de la sociedad mediante programas y actividades multinacionales para la consecución de los siguientes fines:

- Seguridad de las personas y de sus patrimonios, con especial atención a la seguridad vial, la prevención y la salud.
- Mejora de la calidad de vida de las personas.
- Difusión de la cultura, las artes y las letras. Investigación y divulgación de conocimientos en relación con la historia.
- Promoción del conocimiento y la cultura del seguro y la previsión social.
- Mejora de las condiciones económicas, sociales y culturales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad.

Para el cumplimiento de sus fines, en Fundación MAPFRE llevamos a cabo una amplia gama de actividades en todo el mundo a través de cinco ámbitos de actuación: acción social, cultura, prevención y seguridad vial, promoción de la salud y seguro y previsión social (https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/).

FICVI

La FICVI está conformada actualmente por veinte organizaciones, presentes en catorce países de la región: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela.

VISIÓN: Ser una organización de la sociedad civil referente en Iberoamérica, que defiende los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y contribuye a la construcción de una movilidad segura y sostenible.

MISIÓN: Promover un cambio cultural mediante la acción conjunta y coordinada de sus socios para apoyar a las víctimas de los siniestros viales y fortalecer la seguridad vial en la región de Iberoamérica y del Caribe. Concienciar a la sociedad en general para eliminar la violencia vial y sus consecuencias, impulsando actuaciones para que nuestros gobiernos establezcan la seguridad vial como prioridad política y problema de salud pública. “Todos fuimos, todos somos y todos podemos ser víctimas, también todos somos parte de la solución”.

VALORES

- Responsabilidad.
- Inclusión.
- Solidaridad.
- Respeto a la vida.
- Derecho a la movilidad segura.
- Justicia.

Nuestra Comisión Directiva está conformada actualmente por:

- Presidente: Jeanne Picard, Stop Accidentes, España.
- Vicepresidente: Héctor D’Agostino, Conduciendo a Conciencia, Argentina.
- Secretaria: Maricela Medina Carrillo, VIVIAC, México.
- Tesorero: Soraya Herrera, Fundación CAVAT - Nicole Paredes, Ecuador.
- Suplente: Jorge Cantú, NACE, México.
- Síndico: Alma Chávez Guth, VIVIAC, México.
- Suplente de síndico: Dinorah Alcaraz, J.A.I.M.E., México.

Desde el punto de vista legal y administrativo, estamos registrados en Bogotá, Colombia¹⁵ y contamos con una sede en Quito (Ecuador)¹⁶.

15. Federación sin ánimo de lucro de ámbito internacional, constituida e inscrita en el Registro de la Cámara de Comercio de Bogotá (Colombia) con n.º de matrícula S00404106 (www.ccb.org.co).

16. Organización no gubernamental extranjera, persona jurídica de derecho privado sin fines de lucro, con RUC 1792861136001.

Asociaciones miembro de la FICVI

ARGENTINA:	Conduciendo a Conciencia - familiares de las víctimas de la tragedia de Santa Fe Compromiso Vial por Úrsula y Carla
BRASIL:	Fundación Thiago Gonzaga. Vida Urgente
CHILE:	Fundación Emilia Silva Figueroa
COSTA RICA:	ACONVIVIR
ECUADOR:	Fundación CAVAT - Nicole Paredes (Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito)
ESPAÑA:	Stop Accidentes. Asociación de ayuda y orientación a afectados por accidentes de tráfico
GUATEMALA:	Asociación de Prevención y Atención de la Seguridad Integral en el Tránsito (APASIT)
MÉXICO:	No A Conducir Ebrio (NACE) Víctimas de la Violencia Vial A.C. (VIVIAC)
PANAMÁ:	Fundación Mónica Licon
PARAGUAY:	Seguridad en las Rutas (SER)
PORTUGAL:	Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M)
URUGUAY:	Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) Red de Víctimas de Bella Unión
VENEZUELA:	Asotránsito

Adherentes

BOLIVIA:	Misión Cero
MÉXICO:	Jamás Apoyaré Conducir Ebrio (J.A.I.M.E.)
PARAGUAY:	Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial (AFAVIV)
URUGUAY:	Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito (RENAVIC)

Bibliografía y enlaces

- (1) *Global Status Report on Road Safety*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, 2015.
- (2) *Global Status Report on Road Safety*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, 2018.
- (3) Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), http://contralaviolenciavial.org/uploads/CONOCENOS/declaracion_de_medellin.pdf
- (4) Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), http://contralaviolenciavial.org/uploads/CONOCENOS/PETITORIO_EISEVI_3_BUENOS_AIRES_2013.pdf
- (5) Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), <http://contralaviolenciavial.org/uploads/file/ACTIVIDADES/2%C2%BA%20ENCUENTRO/BRASILIA/Datos%20adjuntos%20sin%20t%C3%ADtulo%2000007.pdf>
- (6) Organización Panamericana de la Salud: “La seguridad vial en la región de las Américas”: datos clave, 2018, https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14855:road-safety-in-the-region-of-the-americas-key-facts&Itemid=39873&lang=es
- (7) Organización Mundial de la Salud: “2004: Seguridad Vial”, <http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/es/>
- (8) Organización Mundial de la Salud: “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”, http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/es/
- (9) 57.^a Asamblea Mundial de la Salud. Seguridad Vial y Salud, http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-sp.pdf
- (10) Naciones Unidas. Resolución aprobada por la Asamblea General el 26 de octubre de 2005, <https://undocs.org/es/A/RES/60/5>
- (11) Naciones Unidas. Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de abril de 2008, http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/A-RES-62-244_ES.pdf

- (12) Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), <http://contralaviolenciavial.org/actividades/lanzamiento-decenio-de-accion-para-la-seguridad-vial-11-mayo-2011/gmx-niv33-con28.htm>
- (13) Declaración de Brasilia. Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados, Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_ES.pdf?ua=1
- (14) Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- (15) *Estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, 2019.
- (16) *Estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, 2019.
- (17) Conduciendo a Conciencia, Argentina, <https://conduciendoaconciencia.org/>
- (18) <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/norma.htm>
- (19) Fundación Mónica Licona, Panamá, <http://www.fundacionmonicalicona.org/>
- (20) Asociación VIVIAC. Asociación NACE. Asociación J.A.I.M.E., México.
- (21) Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), México, <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/secretariado-tecnico-del-consejo-nacional-para-la-prevencion-de-accidentes-102486>
- (22) Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial (OCISEVI), Nuevo León, Monterrey, 2019, <http://ocisevi.org.mx/>
- (23) Organización Panamericana de la Salud. *Estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, 2019.
- (24) Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, <https://oisevi.intelligentia.com.ar/encuentros/>
- (25) International Transport Forum, <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>
- (26) Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, https://oisevi.intelligentia.com.ar/wp-content/uploads/2019/05/Acta_VIII_Asamblea_General_OISEVI.pdf
- (27) Secretaría General Iberoamericana (SEGIB). Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, <https://www.segib.org/programa/programa-iberoamericano-de-seguridad-vial/>
- (28) Vida Urgente, Brasil, <http://www.vidaurgente.org.br/site/>
- (29) Presidência da República. Casa Civil, Brasil, http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm#art6
- (30) Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial (OCISEVI), Nuevo León, Monterrey, 2019, <http://ocisevi.org.mx/>

- (31) Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), México, <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/secretariado-tecnico-del-consejo-nacional-para-la-prevencion-de-accidentes-102486>
- (32) International Transport Forum, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf>
- (33) International Road Assessment Programme (IRAP). www.irap.org
- (34) Ferrer, A. y Navarro, P. (2013). *Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas*. Caracas: CAF, <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/566>
- (35) Ferrer, A. y Rubino, J. (2017). *Guía de buenas prácticas internacionales para motociclistas. Medidas de seguridad vial*. Caracas: CAF, <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1149>
- (36) Intendencia de Montevideo, Uruguay, <http://www.montevideo.gub.uy/centro-de-gestion-de-movilidad-el-transito-en-montevideo>
- (37) Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Chile, <https://www.mtt.gob.cl/cati>
- (38) Ministerio de Transporte, Argentina, <https://www.argentina.gob.ar/transporte>
- (39) Periódico *El Cronista*, Argentina, 2019, <https://www.cronista.com/transportycargo/El-tren-de-cargas-con-resultados-positivos-20190618-0042.html>; Ministerio de Transporte de Argentina, <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nacion-transformo-en-autopista-la-septima-ruta-mas-peligrosa-de-buenos-aires-0>; AGROFY (mercado *on line* del agro argentino), <https://news.agrofy.com.ar/noticia/167409/mapa-obras-viales-que-ya-estan-y-que-vendran>
- (40) Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), Iberoamérica, <http://contralaviolenciavial.org/todos-somos-parte-de-la-solucion/gmx-niv19.htm>
- (41) United Nations Economic Commission for Europe, <http://www.unece.org/trans/welcome.html>
- (42) Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2018, https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/memoria_del_i_taller_regional_bpr_-_final_esp_0.pdf
- (43) Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina (Latin NCAP), <https://www.latinncap.com/es/>
- (44) *Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe: factor vehículo*, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2016, <https://publications.iadb.org/es/publicacion/15602/experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-factor>
- (45) Fundación Gonzalo Rodríguez, Uruguay, <https://www.gonzalorodriguez.org/es/institucional>
- (46) Fundación Gonzalo Rodríguez, [https://www.gonzalorodriguez.org/es/institucional/nuestra-historia/1073/seguridad-vial-\(edu-car\)](https://www.gonzalorodriguez.org/es/institucional/nuestra-historia/1073/seguridad-vial-(edu-car))
- (47) *Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe: factor vehículo*, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2016, <https://publications.iadb.org/es/publicacion/15602/experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-factor/15602/experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-factor>

- (48) Elvik, R. et al. *The handbook of road safety measures*, 2nd edition. Bingley: Emerald Group Publishing. *Towards zero: ambitious road safety targets and the Safe System approach*. París: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, 2008.
- (49) *Estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, 2019. *Global status Report on Road Safety*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, 2018.
- (50) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2009 www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
- (51) Peden, M. et al. (eds.). *World report on road traffic injury prevention*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, 2004.
- (52) Stop Accidentes, España, <https://stopaccidentes.org/>
- (53) Dirección General de Tráfico (DGT). Tráfico y seguridad vial, España, <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2019/En-2018-fallecieron-1806-personas-en-accidente-de-trafico-24-menos-que-el-ano-anterior.shtml>
- (54) Fundación Emilia Silva Figueroa, Chile, <http://www.fundacionemilia.cl/>
- (55) Consejo Nacional de Tránsito, Chile, 2016, https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/LEY-20770_16-SEP-2014-5.pdf
- (56) Seguros Autos México, 2010, <https://www.segurosautos.com.mx/siniestros/ley-salvavidas-procedimiento.html>
- (57) Presidência da República, Casa Civil, Brasil, http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm
- (58) Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Brasil, <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-br-s?s1=000028755.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>
- (59) Fundación Gonzalo Rodríguez, https://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/2017_05_05_FGR_Reporte_final_Estudio_Motos.pdf
- (60) Fundación Gonzalo Rodríguez, <https://www.gonzalorodriguez.org/es/sala-de-medios/602/usa-silla>
- (61) Fundación Gonzalo Rodríguez, <https://www.gonzalorodriguez.org/es/sala-de-medios/603/usar-silla-es-ley>
- (62) Fundación Gonzalo Rodríguez, <https://www.gonzalorodriguez.org/es/sala-de-medios/603/usar-silla-es-ley>
- (63) Lipovac, K., Đerić, M., Tešić, M., Andrić Z, Marić B. "Mobile phone use while driving -literary review". *Transp ResPart F Traffic Psychol Behav.*, 2017. Horrey, W.J. y Wickens, C.D. "Examining the impact of cell phone conversations on driving using meta-analytic techniques". *Hum factors*, 2006.
- (64) Farmer, C.M., Braitman, K.A. y Lund, A.K. "Cell phone use while driving and attributable crash risk". *Traffic Inj Prev.*, 2010.

- (65) *Estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, 2019.
- (66) Brown, T., Milavetz, G. y Murry, D.J. "Alcohol, drugs and driving: implications for evaluating driver impairment". *Ann Adv Automot Med Assoc Adv Automot Med.*, 2013.
- (67) *Estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, 2019.
- (68) *Tercer Informe Datos Básicos Tránsito y Seguridad Vial Latinoamericano* (2008). Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), Argentina.
- (69) <https://www.argentina.gob.ar/tema/emergencias>
- (70) <https://blogs.iadb.org/transporte/es/como-mejorar-la-seguridad-vial-con-ayuda-del-sector-asegurador/>
- (71) ODS: META 3.6 para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Anexos

Anexo I

Indicadores básicos y opcionales para cada uno de los pilares propuestos

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

Indicadores básicos

- número de países que cuentan con un organismo claramente facultado que dirige la seguridad vial;
- número de países con una estrategia nacional;
- número de países con metas relativas a la seguridad vial con plazos definidos;
- número de países que disponen de sistemas de datos para seguir de cerca los avances registrados en la consecución de las metas de seguridad vial;
- número de países que recopilan datos anuales sobre los siniestros de tránsito congruentes con las definiciones aceptadas a nivel internacional.

Indicadores opcionales

- número de países que han destinado fondos para aplicar su estrategia de seguridad vial;
- número de países que han registrado avances para conseguir metas predefinidas.

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

Indicadores básicos

- número de países cuyas autoridades viales tienen la responsabilidad legal de mejorar la seguridad vial en sus redes;
- número de países con una asignación definida de gastos para programas dedicados a la seguridad de la infraestructura viaria;
- número de países con una meta para eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020;
- número de países que han adoptado políticas sostenibles de movilidad urbana;
- número de países con unidades especializadas en seguridad vial de las infraestructuras que siguen de cerca los aspectos de seguridad de la red de carreteras;

- número de países que cuentan con políticas y prácticas establecidas para realizar auditorías de seguridad sistemáticas y evaluar las repercusiones en la seguridad o las vías de tránsito.

Indicadores opcionales

- número de países que integran las necesidades de seguridad en las funciones de planificación del uso del territorio o del transporte;
- número de países con procedimientos eficaces de control del acceso a la propiedad y de control del desarrollo;
- número de países que realizan periódicamente encuestas de calificación de la seguridad de la red;
- número de países en que las calificaciones de seguridad del 10 % de las vías que tienen mayor volumen de tránsito están por encima de un umbral definido (por ejemplo, las tasas de siniestros por kilómetro, las calificaciones de seguridad mínimas de la infraestructura, el porcentaje de carreteras de alta velocidad con medianas y arcones seguros, zonas peatonales seguras);
- número de países que cuentan con normas mínimas relativas a las calificaciones de seguridad para los nuevos proyectos de vías de tránsito;
- número de países que suministran información sobre los kilómetros recorridos por los vehículos.

Pilar 3: Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Indicadores básicos

- número de países que participan en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos y aplican las normas pertinentes;
- número de países que participan en los programas de evaluación de nuevos vehículos (NCAP);
- número de países que promulgan leyes que prohíben la utilización de vehículos sin cinturones de seguridad (en los asientos delanteros y traseros).

Indicadores opcionales

- número de países que promulgan leyes que prohíben la fabricación de vehículos sin características específicas de seguridad, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad o anti-bloqueo de la frenada.

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Indicadores básicos

- número de países que establecen límites de velocidad apropiados según el tipo de carretera (urbana, rural, autopista);

- número de países que fijan límites de alcoholemia inferiores o iguales a 0,05 g/dl;
- número de países que fijan límites de alcoholemia inferiores a 0,05 g/dl para los conductores jóvenes o noveles y comerciales;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre la proporción de siniestros mortales relacionados con el alcohol;
- número de países que cuentan con una legislación integral sobre el uso del casco (con inclusión de las normas);
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso del casco;
- número de países que cuentan con una legislación integral sobre el cinturón de seguridad;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso del cinturón de seguridad (en los asientos delanteros y traseros);
- número de países que cuentan con una legislación sobre los sistemas de retención para niños;
- número de países con una política oficial para reglamentar el factor cansancio entre los conductores de vehículos comerciales.

Indicadores opcionales

- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las velocidades según el tipo de carretera;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso de los sistemas de retención para niños;
- número de países que han adoptado la nueva norma ISO 39001;
- número de países que suministran información sobre los siniestros de tránsito como categoría de los datos sobre los traumatismos laborales;
- número de países que celebran periódicamente semanas para la seguridad vial.

Pilar 5: Respuesta tras los siniestros

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

Indicadores básicos

- número de países que exigen sistemas de seguros de responsabilidad civil a todos los conductores;
- número de países que cuentan con un número telefónico nacional de acceso en caso de emergencias;
- número de países que cuentan con centros específicos de atención traumatológica.

Indicadores opcionales

- número de países en que se exige al personal de emergencias una formación específica en atención traumatológica.

Finalmente se establecieron dos indicadores internacionales para medir los resultados de las acciones implementadas:

- número de defunciones por siniestros de tránsito, como indicador compuesto básico para todas las actividades;
- cantidad de fondos procedentes de la comunidad internacional de donantes (incluidos los organismos de desarrollo y donación, las fundaciones, el sector privado y otros donantes) que se destina a la seguridad vial.

Anexo II

Actividades para cada uno de los pilares propuestos

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

Actividad 1: Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores mediante:

- la designación de un organismo coordinador y el establecimiento de una secretaría conexas;
- el fomento del establecimiento de grupos de coordinación;
- la elaboración de programas de trabajo básicos.

Actividad 2: Elaborar una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo principal mediante:

- la confirmación de las prioridades de inversión a largo plazo;
- la especificación de responsabilidades y de rendición de cuentas del organismo con respecto a la elaboración y ejecución de programas de trabajo básicos;
- la identificación de los proyectos de aplicación;
- la creación de alianzas;
- la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial;
- el establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito y otros indicadores importantes tales como los costos, etc.

Actividad 3: Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre siniestros de tránsito mediante:

- la identificación de áreas para mejorar el desempeño;
- la estimación de las posibles mejoras del desempeño.

Actividad 4: Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades mediante:

- la presentación de argumentos para justificar la financiación sostenida basada en los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones;
- la recomendación de metas presupuestarias básicas anuales y a medio plazo;
- el fomento del establecimiento de procedimientos para la asignación eficiente y eficaz de recursos en todos los programas de seguridad;
- la utilización del 10 % de las inversiones en infraestructuras para la seguridad vial;
- la determinación y aplicación de mecanismos de financiación innovadores.

Actividad 5: Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales para medir y seguir de cerca:

- los siniestros de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos;
- los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.;
- los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial;
- el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito;
- la exposición a los traumatismos causados por el tránsito.

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

Actividad 1: Fomentar entre las autoridades viales, los ingenieros de carreteras y los planificadores urbanos la implicación en la seguridad vial y la rendición de cuentas mediante:

- el estímulo a los gobiernos y las autoridades viales para que fijen una meta consistente en “eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020”;
- el estímulo a las autoridades viales para que consignen un mínimo del 10 % de los presupuestos de vialidad a los programas dedicados a la obtención de infraestructuras viarias más seguras;
- la asignación a las autoridades viales de la responsabilidad jurídica por el mejoramiento de la seguridad vial en sus redes mediante medidas costo eficaces, así como de la presentación de informes anuales sobre la situación de la seguridad, las tendencias y las labores correctivas emprendidas;
- el establecimiento de una unidad especializada en tránsito o seguridad vial para seguir y mejorar la seguridad de la red de carreteras;
- la promoción del enfoque de sistema seguro y de la función de infraestructura viaria autoexplicable y tolerante;
- el seguimiento del rendimiento de las inversiones en infraestructura viaria con respecto a la seguridad a cargo de las autoridades viales nacionales, los bancos de desarrollo y otros organismos.

Actividad 2: Fomentar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana, la gestión de la demanda de transportes y la gestión del uso del territorio sostenibles mediante:

- la planificación del uso del territorio para dar respuesta a las necesidades de una movilidad segura para todos, con inclusión de la gestión de demanda de viajes, las necesidades de acceso, las exigencias del mercado y las condiciones geográficas y demográficas;
- la inclusión de evaluaciones de la repercusión de la seguridad como parte de todas las decisiones adoptadas en materia de planificación y desarrollo;
- la instauración de procedimientos eficaces de acceso y control del desarrollo para evitar una evolución poco segura.

Actividad 3: Fomentar el funcionamiento seguro, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura viaria existente, exigiendo a las autoridades viales que:

- determinen el número de muertos y heridos en función del tipo de usuario de las vías de tránsito, así como los factores infraestructurales clave que influyen en el riesgo para cada grupo de usuarios;
- identifiquen las carreteras o tramos de carretera peligrosos en los que se produce un número excesivo de siniestros o de siniestros graves, y adopten medidas correctivas pertinentes;
- realicen evaluaciones de la seguridad de la infraestructura viaria existente y apliquen soluciones de ingeniería de eficacia demostrada para mejorar los resultados en materia de seguridad;

- desempeñen un papel de liderazgo en relación con el control de la velocidad y con un diseño y funcionamiento de la red de carreteras que sean sensibles a la velocidad;
- garanticen la seguridad de las zonas de trabajo.

Actividad 4: Fomentar la creación de nuevas infraestructuras seguras que satisfagan las necesidades de movilidad y acceso de todos los usuarios, alentando a las autoridades pertinentes a que:

- tengan en cuenta todos los modos de transporte al construir nuevas infraestructuras;
- fijen normas de seguridad mínimas para nuevos diseños e inversiones en carreteras que garanticen la inclusión de las necesidades de seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito en las especificaciones de los nuevos proyectos;
- utilicen los resultados de evaluaciones independientes de la repercusión de la seguridad vial y de auditorías de seguridad en la planificación, diseño, construcción, funcionamiento y mantenimiento de los nuevos proyectos viales, y que apliquen debidamente las recomendaciones de las auditorías.

Actividad 5: Alentar la creación de capacidad y la transferencia de conocimientos en materia de infraestructuras seguras, mediante:

- la creación de alianzas con los bancos de desarrollo, las autoridades nacionales, la sociedad civil, los proveedores de servicios educativos y el sector privado para garantizar la comprensión y aplicación acertadas de los principios del diseño de infraestructuras seguras;
- la promoción de la formación en materia de seguridad vial y de soluciones de ingeniería de seguridad de bajo costo, auditorías de la seguridad y evaluaciones de las carreteras;
- la elaboración y promoción de normas para el diseño y el funcionamiento de vías de tránsito seguras que reconozcan e integren los factores humanos y el diseño de los vehículos.

Actividad 6: Fomentar actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad mediante:

- la finalización e intercambio de investigaciones sobre la viabilidad comercial de una infraestructura viaria más segura y sobre los niveles de inversión necesarios para alcanzar las metas del Decenio de Acción;
- la promoción de actividades de investigación y desarrollo relativas al mejoramiento de la seguridad de la infraestructura para las redes de carreteras en los países de ingresos bajos y medianos;
- la promoción de proyectos de demostración para evaluar las innovaciones en materia de mejoras de la seguridad, especialmente para los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Pilar 3: Vehículos más seguros

Actividad 1: Alentar a los Estados miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP 29).

Actividad 2: Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.

Actividad 3: Alentar la concertación para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén, como mínimo, equipados con cinturones de seguridad y anclajes que cumplan los requisitos reglamentarios y las normas aplicables a las pruebas de colisión.

Actividad 4: Alentar el despliegue universal en las motocicletas de tecnologías de prevención de colisiones con eficacia demostrada, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad y antibloqueo de la frenada.

Actividad 5: Alentar la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

Actividad 6: Alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones y el aumento de las investigaciones sobre tecnologías de seguridad diseñadas para reducir los riesgos que corren los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Actividad 1: Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas, y realizar campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad de las vías de tránsito.

Actividad 2: Establecer y vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los siniestros y los traumatismos relacionados con la velocidad.

Actividad 3: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los siniestros y los traumatismos relacionados con el consumo de alcohol.

Actividad 4: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del casco por los motociclistas, a fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos.

Actividad 5: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los siniestros.

Actividad 6: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los siniestros.

Actividad 7: Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir los traumatismos causados por el tránsito relacionados con el trabajo en los sectores público, privado e informal, en apoyo de las normas reconocidas a nivel internacional que rigen los sistemas de gestión de la seguridad vial y la salud y la seguridad laborales.

Actividad 8: Fomentar el establecimiento de sistemas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.

Pilar 5: Respuesta tras los siniestros

Actividad 1: Crear sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados, y poner en funcionamiento un número telefónico único a nivel nacional para emergencias, aplicando para ello las buenas prácticas existentes.

Actividad 2: Crear sistemas de atención traumatológica hospitalaria y evaluar la calidad de la atención mediante la aplicación de buenas prácticas sobre sistemas de atención traumatológica y garantía de la calidad.

Actividad 3: Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en siniestros de tránsito, para minimizar los traumatismos tanto físicos como psicológicos.

Actividad 4: Alentar el establecimiento de sistemas de seguros apropiados para los usuarios de las vías de tránsito, a fin de financiar los servicios de rehabilitación de las víctimas de siniestros, mediante:

- la introducción de la responsabilidad civil obligatoria;
- el reconocimiento mutuo a nivel internacional de los seguros, por ejemplo, el sistema de Carta Verde.

Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva de los siniestros y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por siniestros de tránsito y, por ende, fomentar soluciones equitativas y de justicia para los deudos y los lesionados.

Actividad 6: Fomentar los estímulos e incentivos para que los empleadores contraten y conserven a personas con discapacidades.

Actividad 7: Alentar actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los siniestros.

