



Banco Interamericano de Desarrollo
DIVISIÓN DE TRANSPORTE (TSP)

Avances en seguridad vial

en América Latina y el Caribe 2010-2012

Alejandro Taddia

Sissi De La Peña Mendoza

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Elena de la Peña

Asociación Española de la Carretera (AEC)



Banco Interamericano de Desarrollo
DIVISIÓN DE TRANSPORTE (TSP)



Avances en seguridad vial

en América Latina y el Caribe 2010-2012

Alejandro Taddia

Sissi De La Peña Mendoza

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Elena de la Peña

Asociación Española de la Carretera (AEC)



© Banco Interamericano de Desarrollo, 2013

Copyright © 2013 Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados; este documento puede reproducirse libremente para fines no comerciales.

www.iadb.org/seguridadvial

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

Se prohíbe el uso comercial o personal no autorizado de los documentos del Banco, y tal podría castigarse de conformidad con las políticas del Banco y/o las legislaciones aplicables.

Agradecemos especialmente la colaboración de las siguientes personas por sus valiosos comentarios y contribuciones a este documento: Alejandro Taddia, Sissi De la Peña Mendoza, Tomas Sebastian Serebrisky del Banco Interamericano de Desarrollo, y a Elena de la Peña de la Asociación Española de la Carretera. También agradecemos la contribución al trabajo de edición a Eduardo Café.

Catalogación en la fuente proporcionada por la Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo.

Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012 / Esteban Diez-Roux, Alejandro Taddia, Sissi de la Peña Mendoza.

p. cm. – (Monografía del BID ; 170)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Traffic safety—Caribbean Area. 2. Traffic safety—Latin America. I. Diez-Roux, Esteban. II. Taddia, Alejandro Pablo. III. De la Peña Mendoza, Sissi Maribel. IV. De la Peña, Elena. V. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. VI. Asociación Española de la Carretera. VII. Serie.

Códigos JEL: R4, R40, R41, R42, R48, R49, R5, R50, R51, R52, R58

IDB-MG-170

Contacto BID: Alejandro Taddia (alejandrot@iadb.org) y Sissi De La Peña (sissid@iadb.org)

PRÓLOGO

En las últimas décadas, la región de América Latina y el Caribe (ALC) se ha visto severamente afectada por el alto índice de mortalidad causado por las incidencias de tránsito. A la fecha, los siniestros viales son una de las primeras causas de muerte en la región, principalmente entre personas de 5 a 44 años. Esta situación es responsable de más de 100,000 muertes al año, y aproximadamente más de 5 millones de personas resultan lesionadas.

Organismos internacionales como las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud han tomado el liderazgo para implementar acciones específicas a través de la iniciativa para la “Década de Acción para la seguridad vial 2011 – 2020”. Con este marco de referencia, el BID lanzó su Estrategia de Seguridad Vial y su Plan de Acción 2010 -2015, para actuar de manera coordinada con socios estratégicos hacia la mejora de la seguridad vial y la reducción de las consecuencias del tráfico y la siniestralidad en sus países miembros.

En el 2009, con el objetivo de preparar un ambicioso programa de trabajo que le permitiera al Banco identificar un marco de referencia para una estrategia de trabajo con resultados medibles, el BID se dio a la tarea de diagnosticar la situación de la región (ALC) en materia de siniestralidad y los factores de riesgo que la amenazan. El análisis exhaustivo del estado de la seguridad vial en los países de miembros identificó las deficiencias en materia de aspectos institucionales, de financiación, planes de seguridad vial, estadísticas de siniestros, infraestructura, parque vehicular, políticas educativas y de formación vial y aspectos de legislación y normativa que han afectado a la región entre 2005 y 2009.

Con el fin de identificar el avance de los países (ALC) en los aspectos arriba mencionados, el Banco ha desarrollado una actualización del diagnóstico de la región en materia de seguridad vial de 2012. Los resultados de esta investigación de campo y escritorio muestran ligeros avances en algunos aspectos institucionales, de gestión en la infraestructura y en el fomento a la mejora de vehículos más seguros. Por tal, el BID, al igual que otras entidades multilaterales, seguirá colaborando de manera conjunta con los países de la región en la mejora de sus sistemas de seguridad vial, a través de iniciativas regionales, como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y Latin NCAP.

El objetivo de este documento es re-evaluar los esfuerzos y recursos asignados en las actividades y áreas de acción de la Estrategia de Seguridad Vial del BID, para establecer las áreas prioritarias de trabajo y colaboración con socios estratégicos que compartan los mismos objetivos en materia de seguridad vial. Los lineamientos para el BID se resumen en: apoyar las capacidades técnicas e institucionales de los países en materia de seguridad vial, a través de la movilización de recursos financieros para la implementación de proyectos de transporte que incluyan componentes de seguridad vial y para la promoción de una cultura de cambio y responsabilidad vial en la sociedad. Solo así podremos aspirar a una región libre de muertes por falta de seguridad vial.

Néstor Roa

Jefe de la División de Transporte
Sector de Infraestructura y Medio Ambiente

TABLA DE CONTENIDOS

0. RESUMEN EJECUTIVO	12
1. ANTECEDENTES	24
2. INTRODUCCIÓN	26
3. OBJETIVOS	28
4. METODOLOGÍA	30
5. AVANCES EN SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	32
5.1. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES.	34
5.1.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	34
5.1.2. VALORACIÓN.....	35
5.2. CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES.	36
5.2.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	36
5.2.2. VALORACIÓN.....	42
5.3. SEGURIDAD DE LOS USUARIOS VULNERABLES.	42
5.3.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	42
5.3.2. VALORACIÓN.....	45
5.4. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y DE FINANCIACIÓN.....	46
5.4.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	46
5.4.2. VALORACIÓN.....	50
5.5. PLANES DE SEGURIDAD VIAL	50
5.5.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	50
5.5.2. VALORACIÓN.....	53
5.6. LEGISLACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL.	53
5.6.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	53
5.6.2. VALORACIÓN.....	59
5.7. HERRAMIENTAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.	60
5.7.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	60
5.7.2. VALORACIÓN.....	62
5.8. SEGURIDAD DEL PARQUE VEHICULAR.....	62
5.8.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	62
5.8.2. VALORACIÓN.....	66
5.9. EDUCACIÓN VIAL.....	67
5.9.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	67
5.9.2. VALORACIÓN.....	68
5.10. FORMACIÓN VIAL.	69
5.10.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	69
5.10.2. VALORACIÓN.....	71
5.11. ATENCIÓN POSTERIOR AL ACCIDENTE.....	72

5.11.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	72
5.11.2. VALORACIÓN.....	73
5.12. PARTICULARIDADES DEL ENTORNO URBANO.....	74
5.12.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.....	74
5.12.2. VALORACIÓN.....	75
6. CAMBIOS MÁS SIGNIFICATIVOS EN LA SEGURIDAD VIAL DE LA REGIÓN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	76
7. DIAGNÓSTICO GENERAL 2013 DE SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	82
7.1. ANÁLISIS DE DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES.	83
7.2. EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES Y PREVISIONES, DE ACUERDO A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.	85
8. RECOMENDACIONES Y PRIORIDADES DE ACTUACIÓN A NIVEL GLOBAL	86
8.1. PILAR 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.	87
8.2. PILAR 2: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS.....	89
8.3. PILAR 3: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS.	90
8.4. PILAR 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS.	90
8.5. PILAR 5: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES.	91
9. DIAGNÓSTICO PARTICULARIZADO DE SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	92
9.1. ARGENTINA.....	94
9.2. BAHAMAS	96
9.3. BARBADOS	98
9.4. BELICE.....	100
9.5. BOLIVIA	102
9.6. BRASIL	104
9.7. CHILE.....	106
9.8. COLOMBIA.....	108
9.9. COSTA RICA.....	110
9.10. ECUADOR.....	112
9.11. EL SALVADOR	114
9.12. GUATEMALA	116
9.13. GUYANA.....	118
9.14. HONDURAS	120
9.15. JAMAICA	122
9.16. MÉXICO.....	124
9.17. NICARAGUA.....	126

9.18. PANAMÁ	128
9.19. PARAGUAY.....	130
9.20. PERÚ	132
9.21. REPÚBLICA DOMINICANA	134
9.22. TRINIDAD Y TOBAGO.....	136
9.23. URUGUAY	138
9.24. VENEZUELA	140

CONSIDERACIONES ACERCA DE LOS DATOS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES

EN LA REGIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	142
EXPERTOS Y ENTIDADES PARTICIPANTES.....	146
BIBLIOGRAFÍA.....	148
EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	149
ARGENTINA	150
BAHAMAS	151
BARBADOS.....	152
BELICE.....	153
BOLIVIA.....	154
BRASIL.....	155
CHILE	156
COLOMBIA.....	157
COSTA RICA	158
ECUADOR.....	159
EL SALVADOR.....	160
GUATEMALA.....	161
GUYANA.....	162
HONDURAS	163
JAMAICA	164
MÉXICO	165
NICARAGUA	166
PANAMÁ.....	167
PARAGUAY	168
PERÚ	169
REPÚBLICA DOMINICANA	170
TRINIDAD Y TOBAGO.....	171
URUGUAY.....	172

LISTADO DE TABLAS Y GRÁFICAS

Gráfico 1 - Metodología para el desarrollo del informe de “Evaluación de los avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe”.31

Tabla 1 - Recogida y análisis de datos de siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2009 y 2013). 34

Tabla 2 - Recogida y análisis de datos de siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2013).37

Gráfico 2 – Víctimas en accidentes de tránsito. Comparación entre los datos recopilados en 2009 y 2013. 38

Gráfico 3 – Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito. Comparación entre los datos recopilados en 2009 y 2013. 3. 39

Gráfico 4 – Víctimas mortales por millón de vehículos en accidentes de tránsito. Comparación entre los datos recopilados en 2009 y 2013. 40

Tabla 3 - Tipo de accidente y factores concurrentes más frecuentes en América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2013).41

Tabla 4 – Información acerca del tipo de usuario víctima de los accidentes de tránsito (datos recopilados en 2009 y 2013). 43

Tabla 5 – Valores totales acerca del tipo de usuario víctima de los accidentes de tránsito (datos recopilados en 2009 Y 2013). 44

Tabla 6 – Entidades responsables de la seguridad vial en los países (datos recopilados en 2009 y 2013). 46

Tabla 7 - Políticas específicas de apoyo a la seguridad vial y ámbitos relacionados (datos recopilados en 2009 y 2013). 48

Tabla 8 – Disponibilidad de recursos para la seguridad vial (datos recopilados en 2009 y 2013). 49

Tabla 9 – Planes de seguridad vial en la región y caracterización de los mismos (datos recopilados en 2009 y 2013).51

Tabla 10 – Legislación específica de aspectos relacionados con la seguridad vial en los países del área (datos recopilados en 2013)..... 54

Tabla 11 – Legislación específica de aspectos relacionados con la seguridad vial en los países del área (datos recopilados en 2009).55

Tabla 12 - Campañas de control de conductas relacionadas con la seguridad vial (datos recopilados en 2013). 56

Tabla 13 – Información sobre el resultado de las campañas de control del cumplimiento de las normas (datos recopilados en 2013).57

Tabla 14 – Seguro obligatorio de automóviles (datos recopilados en 2009 y 2013). 58

Tabla 15 - Herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial implantadas en la región (datos recopilados en 2009 y 2013). 60

Tabla 16 – Datos sobre el parque vehicular y parámetros de seguridad asociados (datos recopilados en 2009 y 2013). 63

Tabla 17 – Parque de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas y representatividad en el parque total de vehículos (datos recopilados en 2013). 65

Tabla 18 – Educación vial y campañas de sensibilización en los países del área (datos recopilados en 2009 y 2013). 67

Tabla 19 – Caracterización de la formación de conductores en los países de América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2009 y 2013)..... 69

Tabla 20 - Información relativa a la atención posterior al accidente (datos recopilados en 2013).72

Tabla 21 – Distribución porcentual de accidentes con víctimas, víctimas mortales y heridos graves en entornos urbanos e interurbanos (datos recopilados en 2013).74

Tabla 22 – Cuadro resumen de cambios más significativos en la región de América Latina y el Caribe en los últimos años. 80

Gráfico 5 – Estimación de la evolución de las víctimas mortales en América Latina y el Caribe y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 85

Gráfico 6 – Evolución de las víctimas mortales en Argentina y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 94

Gráfico 7 – Evolución de las víctimas mortales en Bahamas y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 96

Gráfico 8 – Evolución de las víctimas mortales en Barbados y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 98

Gráfico 9 – Evolución de las víctimas mortales en Belice y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 100

Gráfico 10 – Evolución de las víctimas mortales en Bolivia y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.102

Gráfico 11 – Evolución de las víctimas mortales en Brasil y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 104

Gráfico 12 – Evolución de las víctimas mortales en Chile y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 106

Gráfico 13 – Evolución de las víctimas mortales en Colombia y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 108

Gráfico 14 – Evolución de las víctimas mortales en Costa Rica y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.110

Gráfico 15 – Evolución de las víctimas mortales en Ecuador y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 112

Gráfico 16 – Evolución de las víctimas mortales en El Salvador y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 114

Gráfico 17 – Evolución de las víctimas mortales en Guatemala y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 116

Gráfico 18 – Evolución de las víctimas mortales en Guyana y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 118

Gráfico 19 – Evolución de las víctimas mortales en Honduras y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.120

Gráfico 20 – Evolución de las víctimas mortales en Jamaica y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 122

Gráfico 21 – Evolución de las víctimas mortales en México y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.124

Gráfico 22 – Evolución de las víctimas mortales en Nicaragua y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.126

Gráfico 23 – Evolución de las víctimas mortales en Panamá y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.128

Gráfico 24 – Evolución de las víctimas mortales en Paraguay y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.130

Gráfico 25 – Evolución de las víctimas mortales en Perú y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 132

Gráfico 26 – Evolución de las víctimas mortales en República Dominicana y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.134

Gráfico 27 – Evolución de las víctimas mortales en Trinidad y Tobago y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.136

Gráfico 28 – Evolución de las víctimas mortales en Uruguay y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.138

Gráfico 29 – Evolución de las víctimas mortales en Venezuela y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas. 140

Tabla 23 - Variabilidad de los datos de siniestralidad en vialidades en la Región de América Latina y el Caribe.144

Tabla 24 - Entidades y expertos participantes en la elaboración de este informe. 146

Gráfico 30 – Víctimas mortales en Argentina..150

Gráfico 31 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Argentina.....150

Gráfico 32 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Argentina150

Gráfico 33 – Víctimas mortales en Bahamas ... 151

Gráfico 34 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Bahamas..... 151

Gráfico 35 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-

hículos en Bahamas.....	151	tantes en Ecuador	159
Gráfico 36 – Víctimas mortales en Barbados ..	152	Gráfico 59 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 37 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en Ecuador	159
tantes en Barbados	152	Gráfico 60 – Víctimas mortales en El Salvador	160
Gráfico 38 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 61 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Argentina	152	tantes en El Salvador.....	160
Gráfico 39 – Víctimas mortales en Belice	153	Gráfico 62 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 40 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en El Salvador	160
tantes en Belice	153	Gráfico 63 – Víctimas mortales en Guatemala	161
Gráfico 41 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 64 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Belice.....	153	tantes en Guatemala	161
Gráfico 42 – Víctimas mortales en Bolivia	154	Gráfico 65 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 43 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en Guatemala	161
tantes en Bolivia	154	Gráfico 66 – Víctimas mortales en Guyana	162
Gráfico 44 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 67 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Bolivia.....	154	tantes en Guyana	162
Gráfico 45 – Víctimas mortales en Brasil.....	155	Gráfico 68 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 46 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en Guyana.....	162
tantes en Brasil.....	155	Gráfico 69 – Víctimas mortales en Honduras ..	163
Gráfico 47 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 70 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Brasil	155	tantes en Honduras	163
Gráfico 48 – Víctimas mortales en Chile.....	156	Gráfico 71 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 49 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en Honduras.....	163
tantes en Chile	156	Gráfico 72 – Víctimas mortales en Jamaica	164
Gráfico 50 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 73 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Chile	156	tantes en Jamaica	164
Gráfico 51 – Víctimas mortales en Colombia...	157	Gráfico 74 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 52 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en Jamaica	164
tantes en Colombia	157	Gráfico 75 – Víctimas mortales en México	165
Gráfico 53 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 76 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Colombia	157	tantes en México	165
Gráfico 54 – Víctimas mortales en Costa Rica .	158	Gráfico 77– Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 55 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en México	165
tantes en Costa Rica	158	Gráfico 78 – Víctimas mortales en Nicaragua..	166
Gráfico 56 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-		Gráfico 79 – Víctimas mortales por 100.000 habi-	
hículos en Costa Rica	158	tantes en Nicaragua	166
Gráfico 57 – Víctimas mortales en Ecuador.....	159	Gráfico 80 – Víctimas mortales por 1.000.000 ve-	
Gráfico 58 – Víctimas mortales por 100.000 habi-		hículos en Nicaragua.....	166

Gráfico 81 – Víctimas mortales en Panamá.....	167
Gráfico 82 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Panamá.....	167
Gráfico 83 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Panamá	167
Gráfico 84 – Víctimas mortales en Paraguay ...	168
Gráfico 85 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Paraguay.....	168
Gráfico 86 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Paraguay	168
Gráfico 87 – Víctimas mortales en Perú.....	169
Gráfico 88 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Perú.....	169
Gráfico 89 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Perú	169
Gráfico 90 – Víctimas mortales en República Dominicana.....	170
Gráfico 91 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en República Dominicana.....	170
Gráfico 92 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en República Dominicana	170
Gráfico 93 – Víctimas mortales en Trinidad y Tobago.....	171
Gráfico 94 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Trinidad y Tobago.....	171
Gráfico 95 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Trinidad y Tobago	171
Gráfico 96 – Víctimas mortales en Uruguay....	172
Gráfico 97 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Uruguay	172
Gráfico 98 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Uruguay	172



Resumen Ejecutivo

RESUMEN EJECUTIVO

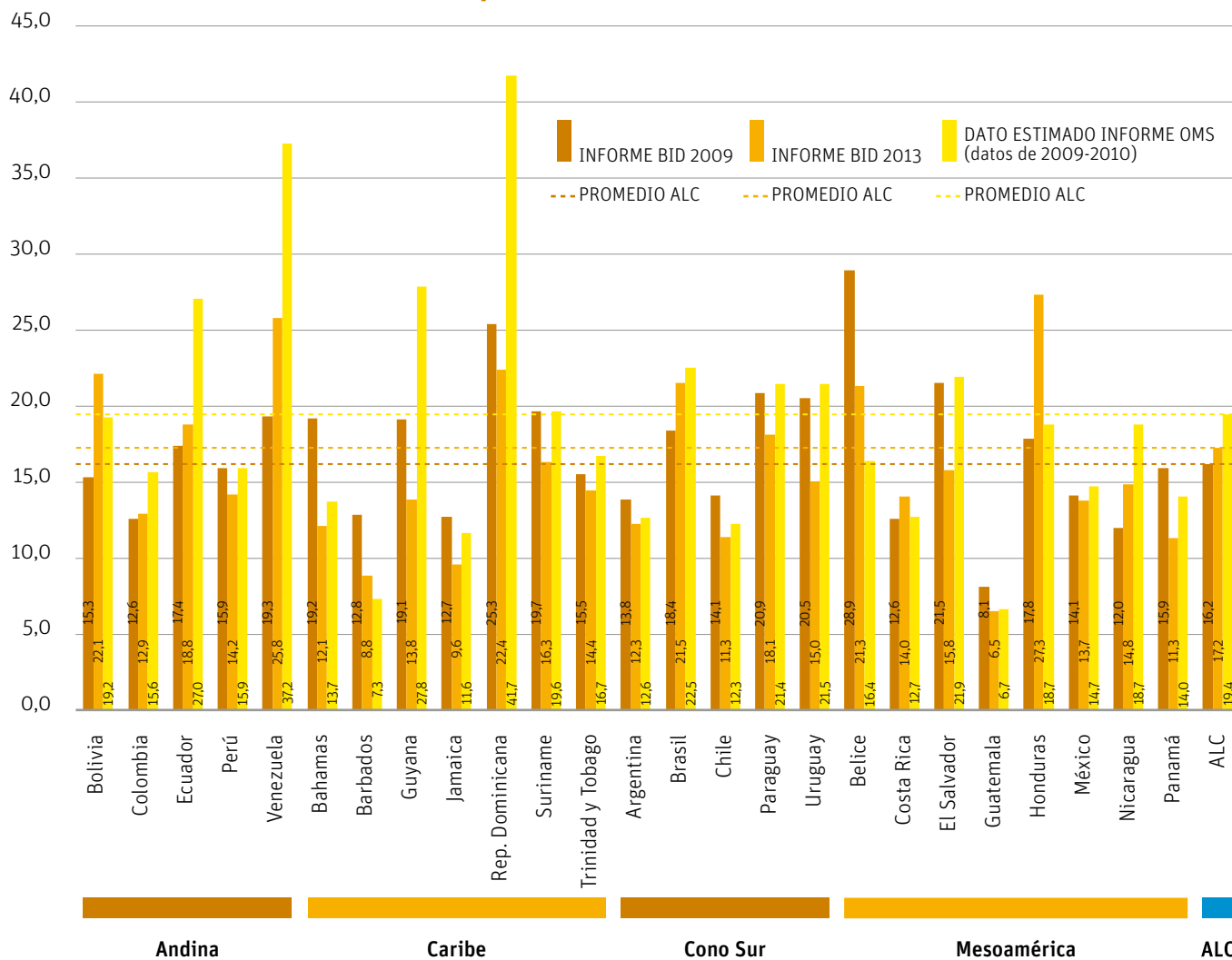
El informe de “Evaluación de los avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe” supone una actualización y valoración de los cambios más significativos en relación al primer “Diagnóstico de seguridad vial en América Latina y el Caribe 2005-2009”, el cual el Banco Interamericano de Desarrollo realizó, en el año 2009, en colaboración con la Asociación Española de la Carretera.

Desde entonces, la situación de la seguridad vial ha sufrido un notable cambio en varios países con la creación de Agencias de Seguridad Vial; la realización de campañas de educación vial y concienciación; administraciones comprometidas con la “Década de la Seguridad Vial 2010-2020”, que encabeza Naciones Unidas. Así mismo, la colaboración de entidades multilaterales en la región, como el BID, la CAF y el Banco Mundial, entre otros y la creación de nuevas organizaciones, como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y el programa programa de evaluación de vehículos nuevos para América Latina (Latin NCAP), han contribuido notablemente con los avances iniciados hace años en algunos países y en otros para que comiencen a dar los primeros pasos para mejorar su seguridad vial.

Evolución de las cifras de siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe.

Si bien se ha producido un aumento de la siniestralidad en vialidades y sus consecuencias en varios países, también es cierto que su número suele incrementarse al mejorar los sistemas de recopilación de datos de accidentes. A su vez, el aumento del tráfico en todos los países, debido a la evolución económica y social, se manifiesta también como una mayor exposición al riesgo, lo cual sin duda afecta a la siniestralidad.

VÍCTIMAS MORTALES / 100.000 HABITANTES

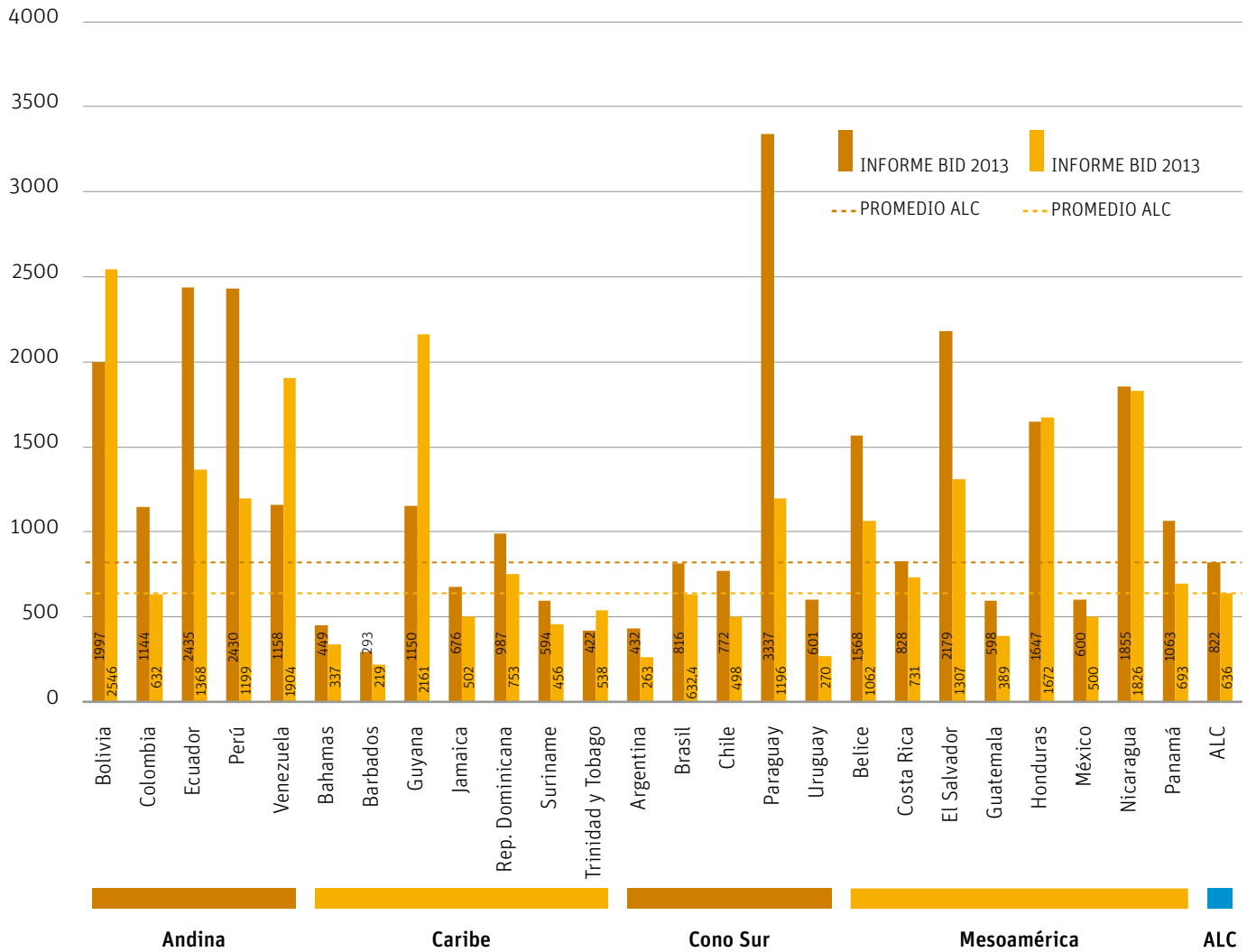


Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

En la tabla anterior se observa que el indicador de víctimas mortales, por cada 100.000 habitantes, se mantiene constante en la región. Empero, existe un ligero aumento que pasa de 16.2, en el estudio desarrollado en 2009, a 17.2 fallecidos por cada 100.000 habitantes en el estudio actualizado.

Se anexan los datos de la OMS (Organización Mundial de la Salud) a manera de referencia.

VÍCTIMAS MORTALES / 1.000.000 VEHÍCULOS



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

El rango de fallecidos por millón de vehículos descendió, pasando de un valor de 823 a 636. Esto se debe a que aumento de fallecidos se ha compensado con el notable incremento del parque vehicular, lo cual genera un descenso en este rango. Los datos de países de otros Continentes muestran valores significativamente más bajos.

Como ya se apuntó, en las cifras de fallecidos en accidentes de tránsito en el año 2009, se mantiene la tendencia elevada entre los usuarios considerados más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). La media poblacional de usuarios vulnerables fallecidos, si bien no se dispone de datos para la totalidad de los países de la región, supera el 50% (52.1%). Sin embargo, este valor no es directamente comparable con la media poblacional obtenida en el estudio anterior, ya que los países utilizados para el cálculo eran diferentes. En aquel estudio este valor alcanzó el 47.1%.

El entorno urbano es uno de los grandes retos de la seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe. Si bien un buen número de países no disponen de información exacta sobre el impacto de la siniestralidad en vialidades en dicho entorno, los países que disponen de esta información ponen de manifiesto que sus cifras son elevadas. Además, el alto porcentaje de usuarios vulnerables víctimas de accidentes de tránsito, accidentes que se producen en su mayor parte en el entorno urbano, refuerza esta teoría, incluso a falta de datos completos.

Principales avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe en los últimos años.

En relación a la recolección y análisis de siniestralidad en vialidades:

- En líneas generales han mejorado los sistemas de recopilación de datos de siniestralidad en vialidades. Actualmente, un buen número de países recogen datos de fallecidos a 30 días, conforme los criterios internacionales, aunque en algunos casos utilicen factores de corrección y no hagan

un seguimiento total de la evolución de los heridos. Sin embargo, existen todavía países que tan sólo recolectan datos de víctimas in situ.

- El análisis detallado de los datos de siniestralidad en vialidades, de manera que se puedan obtener conclusiones sobre las víctimas, representatividad de usuarios vulnerables, causas más frecuentes, factores concurrentes, etc., continúa siendo una asignatura pendiente en la región. Son pocos los países que lo realizan de manera completa y se puede reconocer que ha habido pocos avances en este sentido.

En relación a las cifras de siniestralidad en vialidades:

- Se aprecia una tendencia estable, con un ligero aumento del rango de fallecidos por 100.000 habitantes en la región, así como un descenso en el de fallecidos por millón de vehículos. Es preciso considerar que un aumento de las cifras de siniestralidad en vialidades en ocasiones se debe a una mejora de los sistemas de recopilación de datos, con lo que se corrige la incorrecta notificación de accidentes, que se producía antes. En los países que están en dicha situación, este factor no debería considerarse un empeoramiento de sus condiciones, sino una mejora en el conocimiento del problema de la seguridad vial.
- Persiste el desconocimiento en varios países acerca de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas), que sufren las consecuencias de los accidentes. Esta situación específicamente ha sufrido pocos cambios en los últimos años.

En relación a los aspectos institucionales y de financiación:

- Se han producido pocos cambios en cuanto a las entidades que lideran la seguridad vial en la región. Los países que estaban en buena situación, en el diagnóstico realizado en 2009, continúan en su línea de mejora, mientras que en el resto se han producido pocos cambios.

- En relación a la financiación, se ha mejorado en cuanto al número de países que han creado mecanismos para garantizar la financiación de la seguridad vial. Entre estos recursos se encuentran: las multas, los seguros, o el financiamiento privado; de esta manera se obtienen ingresos presupuestarios adicionales para mejorar la seguridad vial.

En relación a los planes de seguridad vial:

- En este campo se han producido mejoras notables. En la práctica, la totalidad de los países disponen de Planes de Seguridad Vial, mismos que están alineados con las directrices del Decenio para la Seguridad Vial, iniciativa de las Naciones Unidas.

En relación a la legislación en materia de seguridad vial y el control:

- Los marcos legales existentes que regulan la utilización del cinturón, el casco, el consumo de alcohol en la conducción, entre otros, no ha experimentado grandes cambios en los últimos años. Lo anterior debido a que estas regulaciones ya se encontraban en una situación bastante avanzada. En cambio, se aprecia la falta de desarrollo de un marco legal que obligue al uso de los dispositivos de retención infantiles, aspecto en el que no se ha evolucionado al ritmo deseado.
- En líneas generales, no se dispone de datos acerca de la efectividad de las campañas de control, lo que no permite mejorar el conocimiento acerca del resultado de las campañas. Es fundamental que se implanten mecanismos e indicadores para valorar los impactos de las estrategias de control. Esto también aplica al seguimiento del grado de implantación del seguro obligatorio de vehículos.

En relación a la seguridad de la infraestructura vial:

- En cuanto a la identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes, se avanzó considerablemente en los países de la región. Un buen número de ellos ya utilizan esta estrategia de mejora de la seguridad de las vías; sin embar-

go, es preciso que esta herramienta se implante de manera sistemática, con una periodicidad máxima de 5 años, y que se utilice en todas las redes de carreteras.

- En cuanto a la implantación de auditorías e inspecciones de seguridad vial, se puede afirmar que se realizan ocasionalmente, en los países de la región, pero no de manera generalizada.

En relación al parque vehicular:

- Se ha experimentado una mejora respecto al control del estado de los vehículos, de manera obligatoria y periódica, en las llamadas Inspecciones Técnicas, las cuales se están extendiendo en los países de la región. La falta de información sobre el grado de cumplimiento de esta inspección nos indica que es necesario un mayor control en este sentido.
- Resulta positivo el hecho de que en algunos países se estén introduciendo estándares para mejorar la seguridad de los vehículos, lo cual constituye una novedad en materia de seguridad vial, en los últimos años.

En relación a la educación vial:

- No se han experimentado cambios notables en este campo. Si bien la educación vial existe y se imparte en las escuelas, no existen indicadores acerca de su grado de implantación y eficacia de la capacitación impartida.
- Las campañas de concientización se encuentran en situación parecida: se realizan en la mayor parte de los países pero no hay indicadores sobre su efectividad.

En relación a la formación vial:

- Casi todos los países han regulado la existencia de una prueba teórica, práctica y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducir. Sin embargo, no se dispone de datos confiables acerca del cumplimiento de estos requisitos y la cifra de conductores sin licencia, misma que puede ser elevada en algunos países.

En relación a la atención posterior al accidente:

- La falta de datos por parte de los países, en relación a este tema, pone de manifiesto que la atención posterior al accidente no se valora adecuadamente en las políticas de mejora de la seguridad vial.

En relación a las particularidades de los entornos urbanos:

- En la mayor parte de los países existe un desco-

nocimiento acerca de la representatividad de la siniestralidad en vialidades en el entorno urbano, respecto al total general. En los países donde se dispone de esta información se confirma que es elevada y supera, en muchos casos, el 50% de la siniestralidad en vialidades total. Es preciso mejorar en el conocimiento de la seguridad vial urbana para plantear soluciones apropiadas.

La siguiente tabla resume los principales avances en la región en los últimos años:

CAMPO	EVOLUCIÓN			
	ASPECTO	POSITIVA	SIN VARIACION SIGNIFICATIVA	OBSERVACIONES
En relación a la recopilación y análisis de siniestralidad en vialidades	Recopilación de datos de siniestralidad en vialidades a 30 días	X		Evolución positiva de numerosos países, aunque otros están pendientes de su implantación
	Recopilación de datos de accidentes con víctimas y número de heridos graves		X	Es preciso avanzar en la recolección de otros indicadores de siniestralidad en vialidades, no sólo datos de fallecidos.
	Análisis detallado de los datos de siniestralidad en vialidades		X	Son muy escasos los países que lo realizan de manera completa
En relación a las cifras de siniestralidad en vialidades	Indicadores de fallecidos por cada 100.000 habitantes		X	La evolución en la región ha sido estable, con un ligero crecimiento.
	Indicadores de fallecidos por millón de vehículos		X	La mejora se debe a que el aumento en las cifras de víctimas se compensa con el crecimiento del parque vehicular.
En relación a la seguridad de los usuarios vulnerables	Conocimiento de los datos de la representatividad de los usuarios vulnerables en la siniestralidad en vialidades		X	No se han producido mejoras en este sentido.
	Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos respecto al total		X	No se han producido mejoras en este sentido.
En relación a los aspectos institucionales y de financiación	Creación de entidades líderes en seguridad vial		X	Las entidades líderes con buenos resultados continúan en la misma línea, pero no se han creado nuevas entidades.
	Financiación de la seguridad vial con recursos de las multas, seguros o financiación privada	X		Son varios los países donde se han incorporado estas prácticas, que ya estaban vigentes en otros tantos de la Región.
En relación a los planes de seguridad vial	Desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos y con presupuestos asignados	X		Si bien hay algunas carencias y es preciso analizar su seguimiento en el futuro, los países han desarrollado planes de seguridad vial casi en su totalidad.

En relación a la legislación en materia de seguridad vial y el control	Desarrollo de marcos legales en el ámbito de la seguridad vial		X	En general los marcos legales estaban altamente desarrollados en 2009, si bien el aspecto pendiente, que era la regulación del uso obligatorio de dispositivos de retención infantiles, no se ha desarrollado en estos años.
	Regulación del uso del celular en la conducción y tiempos máximos de conducción para el transporte profesional		X	Es preciso seguir avanzando en estas dos líneas, las cuales no han experimentado cambios considerables en los últimos años.
	Recopilación y análisis de información de las campañas de control del cumplimiento de las normas		X	Se realizan campañas de control pero no se analizan los datos en la mayor parte de los países, de cara a utilizarlos para mejorar las políticas de seguridad vial
En relación a la seguridad de la infraestructura vial,	Identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes	X		Se ha extendido la utilización de estas herramientas, aunque no en la totalidad de las redes y de manera sistemática
	Implantación de auditorías e inspecciones de seguridad vial		X	Su utilización sigue estando muy limitada en numerosos países, aunque se está avanzando en los grandes proyectos.
En relación al parque vehicular	Existencia de Inspecciones Técnicas de Vehículos periódicas y obligatorias	X		Numerosos países han creado el marco legal y la infraestructura necesaria para su aplicación; es preciso vigilar su cumplimiento.
	Estándares de seguridad en los vehículos	X		Se están implantando paulatinamente en los países, en los últimos años.
En relación a la educación vial	Educación vial en las escuelas		X	Se siguen realizando actividades educativas, pero no se dispone de indicadores de implantación en todo el territorio, ni de efectividad
	Campañas de concientización		X	Se siguen realizando campañas de concientización pero no se dispone de indicadores de resultados
En relación a la formación vial	Regulación de la obtención de licencias de conducir con pruebas teóricas, prácticas y reconocimiento médico	X		Se ha regulado en numerosos países, si bien no existen indicadores acerca de su cumplimiento
	Sistemas de licencia por puntos con los requisitos apropiados	X		Los países que han implantado un sistema de licencia por puntos manifiestan tener un registro único de conductores y, en su mayoría, un sistema de formación de conductores infractores.
En relación a la atención posterior al accidente.	Faltan datos para poder valorar este aspecto; resulta negativo que los países desconozcan su funcionamiento.		X	
En relación a las particularidades de los entornos urbanos	Desconocimiento de los problemas de seguridad vial urbana en numerosos países		X	En los países en los que se conocen los datos, el porcentaje de siniestralidad en vialidades urbana respecto al total es muy elevada.

Evolución de la siniestralidad en vialidades y previsiones en América Latina y el Caribe.

En el siguiente gráfico figura una estimación de los niveles globales de siniestralidad en vialidades en los países de América Latina y el Caribe, a excepción de Haití. En virtud de que no en todos los países está disponible la serie estadística completa, entre los años 2000 y 2012, se ha estimado una tendencia de crecimiento o decrecimiento según los datos disponibles. En el gráfico se incluye la siguiente información:

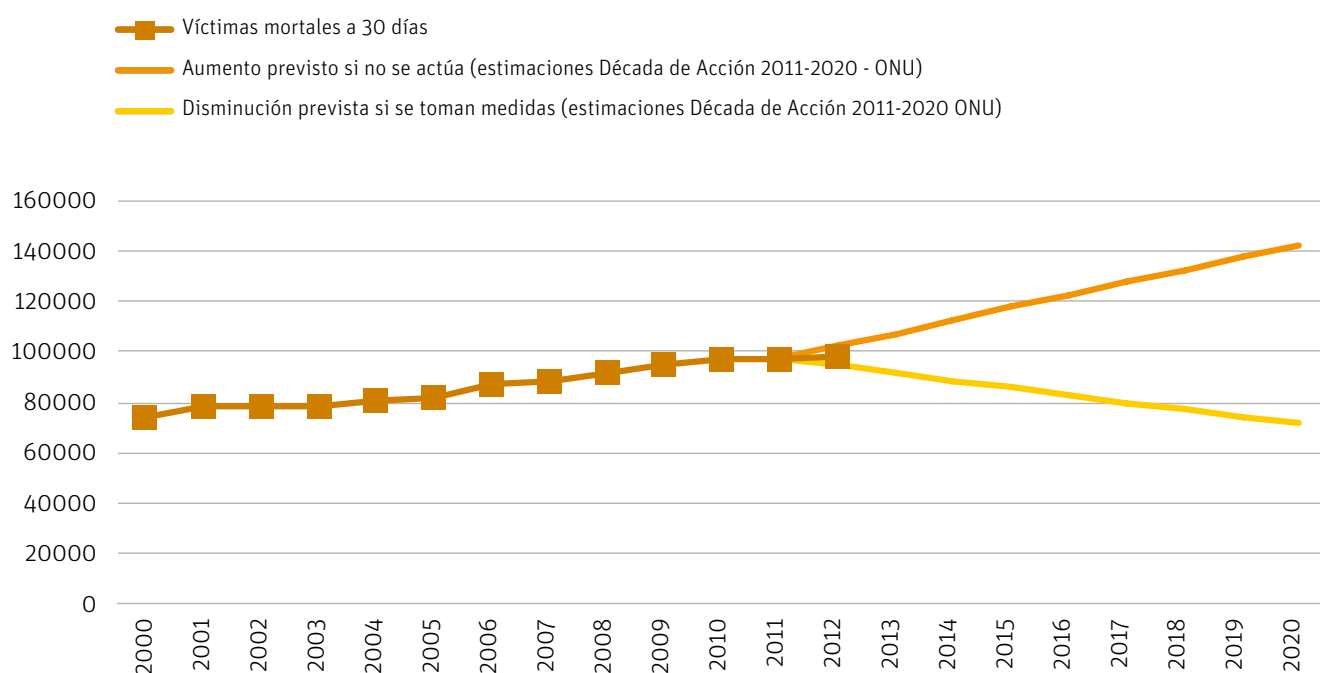
- En la línea marrón, la estimación de la evolución de las víctimas mortales en el periodo 2000-2012.
- En la línea naranja, las estimaciones de aumento

previstas en la siniestralidad en vialidades si no se actúa según los criterios de la Década de Acción en seguridad vial 2011-2020, de la Organización de las Naciones Unidas en la línea.

- En la línea amarilla, las estimaciones de reducción de la siniestralidad en vialidades si se toman las medidas apropiadas en la Década de Acción en seguridad vial 2011-2020, de la Organización de las Naciones Unidas.

Conforme las estimaciones de la Organización de las Naciones Unidas, la aplicación de políticas efectivas de mejora de la seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe permitiría salvar más de 350.000 vidas, en la década 2011-2020, comparándolo con la situación de no ejecutarlas.

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Recomendaciones y prioridades de actuación a nivel global.

Se sugieren como prioritarios los siguientes criterios de actuación, en América Latina y el Caribe, alineadas con los pilares de la Década de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020:

PILAR 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.

- Mejorar los sistemas de recopilación de datos de siniestralidad en vialidades, para garantizar que se recogen el 100% de los accidentes que se producen en todas las vías, independientemente de que sucedan en el entorno urbano e interurbano, y que se realiza un seguimiento de la evolución de las víctimas, para conocer la magnitud del problema. Para todo lo anterior, es preciso incorporar otros indicadores a las estadísticas, como lo sería el número de accidentes con víctimas y número de heridos, graves y leves.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades en cada país, de manera que se conozca dónde se producen los accidentes, cuáles son los usuarios más afectados por ellos, representatividad de los usuarios vulnerables en el total de accidentes, factores concurrentes, etc.
- Crear instituciones que lideren la seguridad vial en los países que no disponen de ellas. Deben ser entidades con personalidad jurídica propia, recursos humanos y materiales y presupuestos asignados, los cuales permitan encabezar el cambio en la seguridad vial.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial, por medio de la creación de fondos provenientes de un porcentaje de los seguros o de las multas, de manera que se reduzca la vulnerabilidad de las partidas presupuestarias públicas.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados que permitan la actuación de manera coordinada de todos los agentes que trabajan en seguridad vial en los países.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana, como uno de los grandes problemas de la siniestralidad en vialidades, en América Latina y el Caribe, al que hasta ahora no se ha dado la respuesta adecuada y que implica un impacto enorme, especialmente entre los usuarios vulnerables.
- Incluir la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) como prioridad en todas las políticas de seguridad vial, con vistas a reducir la gran representatividad de estos grupos en el total de la siniestralidad en vialidades, la cual supera el 50% del total de fallecidos en accidentes de tránsito.
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas, de manera que se garantice el adecuado funcionamiento del extenso marco legal existente en los países. Esta medida pasa por la necesaria formación de las policías y la disponibilidad de medios humanos y materiales para su implantación.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial en los países, para reducir la dependencia de asistencias técnicas externas en el largo plazo, tanto en la gestión integral de la seguridad vial como en la difusión y utilización de herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial, con apoyo a entidades ya existentes, favoreciendo la organización de eventos de difusión y transmisión de buenas prácticas, así como el conocimiento en materia de seguridad vial.

PILAR 2: MÁS SEGURIDAD EN VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD.

- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes, como herramienta básica para la mejora de la seguridad de la infraestructura vial.

- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial, como herramienta clave de la prevención en seguridad vial.

PILAR 3: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS.

- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos, para garantizar que los mismos operan en buenas condiciones de seguridad.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos a escala regional y nacional, de manera que el parque vehicular vaya siendo cada vez más seguro, y la renovación vaya asociada a un mejor diseño y equipamiento para la seguridad vial. Se recomienda la implementación de programas de evaluación de vehículos nuevos como Latin NCAP.

PILAR 4: MÁS SEGURIDAD A USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO.

- Asumir como objetivo que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares, como elemento clave para el cambio de conducta necesario en las sociedades de la región, con especial hincapié en la seguridad de los usuarios más vulnerables.
- Garantizar que la totalidad de los conductores que circulan por las vías de los países de la región disponen de una licencia de conducir para la que han recibido formación teórica, práctica y han superado un reconocimiento médico.

PILAR 5: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES.

- Incluir la asistencia médica tras los accidentes en las políticas de seguridad vial, de manera que se considere como un factor clave en la disminución de las consecuencias de los accidentes, no como un factor complementario.

Consideraciones acerca de los datos de siniestralidad en vialidades en la región de América Latina y el Caribe.

La recopilación y análisis de datos de siniestralidad en vialidades en los países de América Latina y el Caribe, al igual que en otras regiones del mundo, presenta numerosas dificultades que se resumen a continuación:

- Algunos países no recopilan datos de siniestralidad en vialidades en todas las redes viales, sino sólo en algunas zonas o bien no cubren el 100% de las zonas urbanas. Esta situación genera una incorrecta notificación de accidentes.
- Como se ha citado anteriormente, varios países no realizan un seguimiento de la evolución de los heridos en accidentes de tránsito, por lo que las cifras de víctimas mortales que reportan no son exactas. En muchos casos se obvian los heridos que fallecen en el hospital durante los días siguientes al accidente.
- Incluso reconociendo que una parte de los países del área han realizado notables mejoras para recoger en sus estadísticas el 100% de los accidentes y víctimas, la elaboración de informes de diagnóstico presenta ciertos aspectos que es necesario tener en consideración. Por ejemplo, países como Barbados o Bahamas pueden ver duplicada o triplicada su población durante algunos meses del año, debido a que se trata de destinos turísticos. En ese caso, la población censada no coincide con la población que realmente circula por las vías. De tal modo, los valores de fallecidos por millón de habitantes no se ajustarían a la realidad.

- Por otro lado, el crecimiento económico y social que han experimentado la mayor parte de los países de la región, en los últimos años, ha generado una mayor estabilidad laboral; mayor posibilidad de adquirir un vehículo (ya sea ciclomotor, motocicleta o automóvil); mayores oportunidades de ocio, etc. Esto implica indudablemente una mayor exposición al riesgo. De tal forma, un aumento en el número de accidentes o de víctimas no necesariamente iría asociado a un empeoramiento del nivel de seguridad vial del país, sino de una mayor exposición al riesgo por parte de sus ciudadanos.

En este sentido, sería interesante analizar los índices de peligrosidad y mortalidad, entendidos como el número de accidentes con víctimas y de víctimas mortales en relación con el tráfico, medido en millones de vehículos – kilómetro. Este indicador de riesgo permitiría comparar de manera veraz cómo ha variado la situación. Lamentablemente la falta de datos globales de tráfico, en casi todos los países de la región, impide realizar este análisis actualmente.

Además, es importante destacar que existe una significativa variación de datos de siniestralidad en vialidades en los países de América Latina y el Caribe según las fuentes consultadas. A lo largo de este informe, se han incluido los datos recopilados directamente de las Administraciones de los países. Cuando estos datos no están disponibles (es el caso de Belice, Guatemala, Surinam y Venezuela) se han tomado los datos de otros estudios de referencia, como los publicados por la Organización Mundial de la Salud.



Antecedentes

El primer informe de “Diagnóstico de seguridad en América Latina y El Caribe 2005 - 2009”, fue desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC), en el contexto de una asesoría específica, en materia de seguridad vial, al Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Se analizaron multitud de aspectos, desde una perspectiva multidisciplinaria, en los siguientes campos:

- Siniestralidad en vialidades.
- Aspectos institucionales y de financiación.
- Planes de seguridad vial.
- Infraestructura vial.
- Parque vehicular.
- Políticas educativas y formación vial.
- Legislación y normas de seguridad vial.
- Particularidades urbanas.

El diagnóstico se realizó de manera pormenorizada en 23 de los 26 países con los que trabaja el BID. Estos 23 países suponen un total del 98% de la población de la región. Los países contemplados fueron:

- | | |
|----------------|-------------------------|
| • Argentina. | • Guyana |
| • Bahamas. | • Honduras. |
| • Barbados. | • Jamaica. |
| • Belice | • México. |
| • Bolivia. | • Nicaragua. |
| • Brasil. | • Panamá. |
| • Chile. | • Paraguay. |
| • Colombia. | • Perú. |
| • Costa Rica. | • República Dominicana. |
| • Ecuador. | • Uruguay. |
| • El Salvador. | • Venezuela. |
| • Guatemala. | |

Desde entonces, la situación de la seguridad vial ha sufrido un notable cambio en algunos países, con la creación de Agencias de Seguridad Vial; la realización de campañas de educación vial y concienciación; administraciones comprometidas con la “Década de la Seguridad Vial 2010-2020”, que lidera Naciones Unidas, por citar algunas. Así mismo, la colaboración de entidades multilaterales en la región -como el BID, la CAF y el Banco Mundial- y la creación de nuevas organizaciones, como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y el programa de evaluación de vehículos nuevos para América Latina (Latin NCAP), han contribuido a continuar con los avances iniciados hace años, en algunos países, y dar los primeros pasos para mejorar la seguridad vial en otros tantos.



Introducción

El documento “Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 - 2012”, se estructura en las siguientes partes:

- El apartado 3 hace referencia a los objetivos del estudio
- En el apartado 4 se incluye una referencia a la metodología seguida para la recopilación y análisis de la información.
- En el capítulo 5 se reflejan los avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe. Estos avances se han estructurado de manera que tras la información en formato de tabla y gráficos, se realiza una valoración de los mismos. El alcance de este capítulo se incluye a continuación:
 - Recopilación y análisis de datos de siniestralidad en vialidades.
 - Cifras de siniestralidad en vialidades.
 - Seguridad de los usuarios vulnerables.
 - Aspectos institucionales y de financiación.
 - Planes de seguridad vial.
 - Legislación en materia de seguridad vial y control.
 - Herramientas para mejora de la seguridad de la infraestructura vial.
 - Seguridad del parque de vehículos.
 - Educación vial.
 - Formación vial.
 - Atención posterior al accidente.
 - Particularidades del entorno urbano.
- El capítulo 6 hace referencia a los cambios más significativos que se han producido en los países de la región, desde el año 2009.
- El capítulo 7 sintetiza un diagnóstico de la seguridad vial en la región.
- El capítulo 8 incluye unas recomendaciones para mejorar la seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe, como conclusión del diagnóstico realizado.
- El capítulo 9 muestra un análisis particularizado de la situación de cada uno de los países de la región.
- El capítulo 10 hace referencia a algunas particularidades de los datos de siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe, así como a la diversidad de fuentes de información.
- El anexo 1 recoge la evolución de las principales cifras de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe.



Objetivos

El informe “Avances en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe 2010 - 2012” responde a los siguientes objetivos:

- Actualizar los contenidos del informe realizado en los años 2008-2009, para poner de manifiesto las mejoras que se han producido en la región en los últimos años.
- Complementar otros informes de referencia, publicados por otras organizaciones, tanto en contenidos - especialmente en infraestructura- como en cobertura de países.
- Realizar recomendaciones de mejora de la seguridad vial en diferentes ámbitos, como conclusión del diagnóstico más reciente.
- Dotar a la “Estrategia de Seguridad Vial” del BID, de un valioso contenido que se constituya como la referencia fundamental en el diagnóstico de seguridad vial en la región.
- Colaborar con el objetivo de reducción de siniestralidad de la “Década de la Seguridad Vial 2010-2020” de Naciones Unidas.

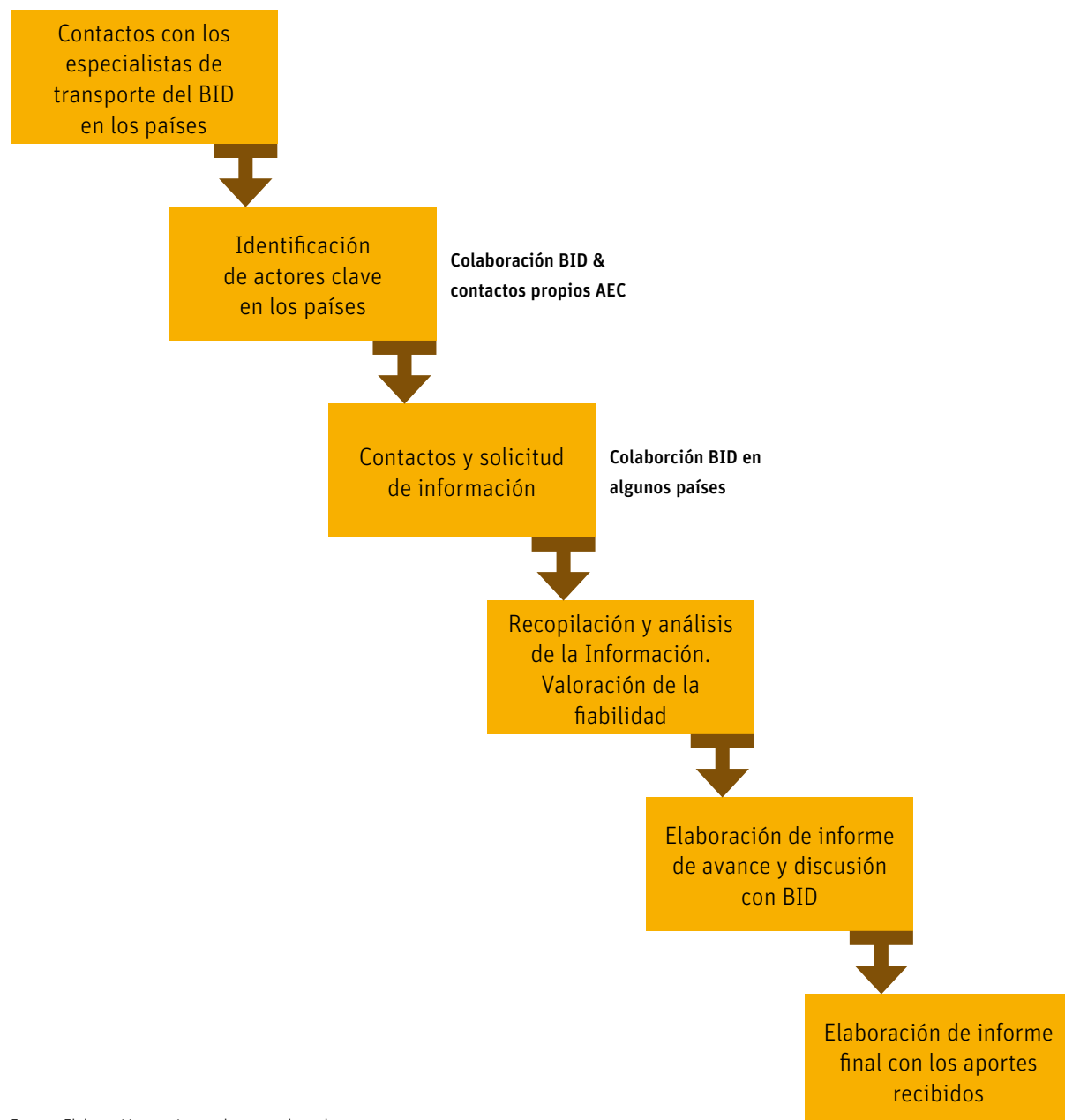


30

Metodología

Gráfico 1 - Metodología para el desarrollo del informe de “Evaluación de los avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe”.

En la siguiente figura se recoge la metodología utilizada para la elaboración de este informe.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

A photograph of a truck carrying children on a road, overlaid with a semi-transparent circle containing the title text. The image has a warm, yellowish-orange tint. The truck is a flatbed with a wooden frame, and several children are standing on it. The background shows a road and some vegetation. The text is in a bold, white, sans-serif font.

Avances en seguridad vial en América latina y el Caribe

Se recogen en este informe los datos que se han recopilado de los siguientes países:

- Argentina.
- Honduras.
- Bahamas.
- Jamaica.
- Barbados.
- México.
- Belice.
- Nicaragua.
- Bolivia.
- Panamá.
- Brasil.
- Paraguay.
- Chile.
- Perú.
- Colombia.
- República Dominicana.
- Costa Rica.
- Uruguay.
- Ecuador.
- Venezuela.
- El Salvador.
- Guatemala.
- Guyana

La información se ha obtenido directamente de las entidades responsables de la seguridad vial en los países, a excepción de Surinam y Venezuela, donde a falta de datos aportados por las Administraciones se han obtenido de otras publicaciones recientes, citándolo en cada apartado. La información de Haití no se ha incluido en el estudio por no estar disponible en el país.

5.1. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES.

5.1.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

La siguiente tabla hace referencia a los procedimientos de recolección de datos de siniestralidad en vialidades en los países y al análisis posterior de los mismos; así como a su comparación con la situación del estudio de diagnóstico de seguridad vial en la región, desarrollado en el año 2009.

Tabla 1 - Recogida y análisis de datos de siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2009 y 2013).

PAÍS	RECOPIACION DE DATOS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES		ANÁLISIS DETALLADO DE LOS DATOS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES	
	2009	2013	2009	2013
ARGENTINA	In situ, se estimaban a 30 días con factor de corrección	A 30 días	SI	SI
BAHAMAS	In situ	A 30 días	NO	NO
BARBADOS	In situ	A 30 días	NO	NO
BELICE	In situ	A 30 días	SI, incompleto	NO
BOLIVIA	In situ	In situ	SI, incompleto	NO
BRASIL	In situ	A 30 días	SI	NO
CHILE	A 24 horas	A 30 días	SI	SI
COLOMBIA	A 30 días	A 30 días, se reconoce que no se recoge el 100% de los datos de siniestralidad en vialidades	SI	SI
COSTA RICA	A 30 días	Al año	NO	SI
ECUADOR	In situ	In situ	NO	NO
EL SALVADOR	A 30 días	A 30 días	NO	SI
GUATEMALA	In situ	In situ	NO	NO
GUYANA	In situ	A 30 días	SI, incompletos	NO
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	In situ	In situ	NO	SI, incompletos
JAMAICA	A 30 días	A 30 días	SI	SI
MÉXICO	A 30 días	Al año	SI, incompletos	SI
NICARAGUA	In situ	In situ	NO	SI

PAÍS	RECOPIACION DE DATOS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES		ANÁLISIS DETALLADO DE LOS DATOS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES	
	2009	2013	2009	2013
PANAMÁ	In situ	A 30 días	SI, incompletos	NO
PARAGUAY	In situ	A 30 días	NO	SI
PERÚ	In situ	In situ	NO	NO
REPÚBLICA DOMINICANA	In situ	In situ	SI, incompletos	SI, incompletos
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	Al año	Sin datos	SI
URUGUAY	In situ	A 30 días	NO	NO
VENEZUELA	In situ	Sin datos	NO	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.1.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- La recolección de datos de accidentes en los países de América Latina y el Caribe no es homogénea. Mientras algunos países realizan un seguimiento de la evolución de los heridos, de manera que las cifras de fallecidos que se publican al final de cada año incluyen el total de las víctimas mortales por accidente de tránsito, ya sea in situ o durante su hospitalización; otros países tan sólo recogen datos de fallecidos en el lugar del accidente o durante las siguientes horas. Es común que los datos de fallecidos totales se calculen a partir de los datos de fallecidos in situ, utilizando coeficientes de corrección. Así mismo, el análisis posterior de los datos, fundamental para la extracción de conclusiones acerca de los problemas más graves de seguridad vial y proponer soluciones, no está extendido en todos los países.

- Países como Bolivia, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Perú y República Dominicana recopilan exclusivamente el número de fallecidos in situ, sin realizar un seguimiento de la evolución de los heridos graves y leves. Otros países, en cambio, realizan un seguimiento muy completo que alcanza hasta un año después de producirse el accidente de tránsito (es el caso de Costa Rica, México o Trinidad y Tobago). Ante la necesidad de conseguir una mayor homogeneidad en la recopilación de datos de accidentes, es fundamental que se adopten los criterios internacionales de recolección. Dichos criterios consideran que un fallecido es aquella víctima que pierde la vida durante el accidente de tránsito o durante los 30 días siguientes al hecho, como consecuencia del mismo. La utilización de factores de corrección es deseable, como paso previo al seguimiento personalizado de las víctimas. Cuando no se garantiza dicho seguimiento, se recomienda que se calculen los coeficientes más adecuados para cada país.

La realización de un análisis comparativo en el contexto de este estudio, que considere los criterios de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) para ajustar las tasas de mortalidad a la definición basada en el plazo de 30 días, la cual está aceptada internacionalmente, concluye que el número total de fallecidos representan un 30% más de los fallecidos in situ o a 24 horas. Este coeficiente se aplica a las cifras de Bolivia, Ecuador, Honduras, Guatemala, Nicaragua, Perú y República Dominicana.

- Como dato positivo cabe destacar que países como Bahamas, Barbados, Belice, Brasil, Chile, Guyana, Paraguay y Uruguay, los cuales en años anteriores realizaban una recopilación de datos de fallecidos in situ o a 24 horas, en la actualidad realizan un seguimiento para disponer de datos totales o aplican coeficientes de corrección para calcular este valor.
- Algunos países reconocen que sus datos de siniestralidad en vialidades no incluyen la totalidad de la red viaria. En el año 2009 se identificó que algunas naciones tan sólo recogían datos de siniestralidad en las carreteras nacionales y principales, con lo cual dejaban fuera del análisis a la red de carácter más local o incluso a los entornos urbanos, donde se producen una parte importante de los accidentes. En esta situación se encuentran Colombia y Brasil. No se descarta que en otros países exista una baja notificación de accidentes en determinadas redes de carreteras o entornos, por ejemplo urbanos, con lo que sus cifras de siniestralidad en vialidades aumentarían.
- En cuanto al análisis de la siniestralidad en vialidades, mismo que debería ser la base para plantear programas de acción dirigidos a reducir el número de víctimas en accidentes de tránsito, existen varios países de la región que no realizan dichos análisis o los hacen de manera incompleta, por lo que éste sería un área de mejora en el futuro.
- La disponibilidad de los datos es variada en los países de América Latina. En este sentido, si real-

mente se quiere implementar políticas nacionales para mejorar la seguridad vial, resulta fundamental que éstas se basen en un conocimiento fiable del problema de seguridad vial en cada país. Para lograrlo es imprescindible un buen diagnóstico con las estadísticas de siniestralidad en vialidades. Sin embargo, en la actualidad, encontramos varias limitaciones como son: la falta de series estadísticas continuas; carencias en cuanto al tipo de accidente o tipo de usuario más afectado; falta de información acerca de accidentes que afectan a los usuarios más vulnerables; por citar algunas.

5.2. CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES.

5.2.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

Figuran en este apartado las principales cifras de siniestralidad en vialidades en la región. Se incluyó también una comparación con la situación del año 2009, así como datos relativos a la representatividad de los diferentes tipos de usuarios en la siniestralidad en vialidades, accidentes más frecuentes y factores concurrentes más destacados.

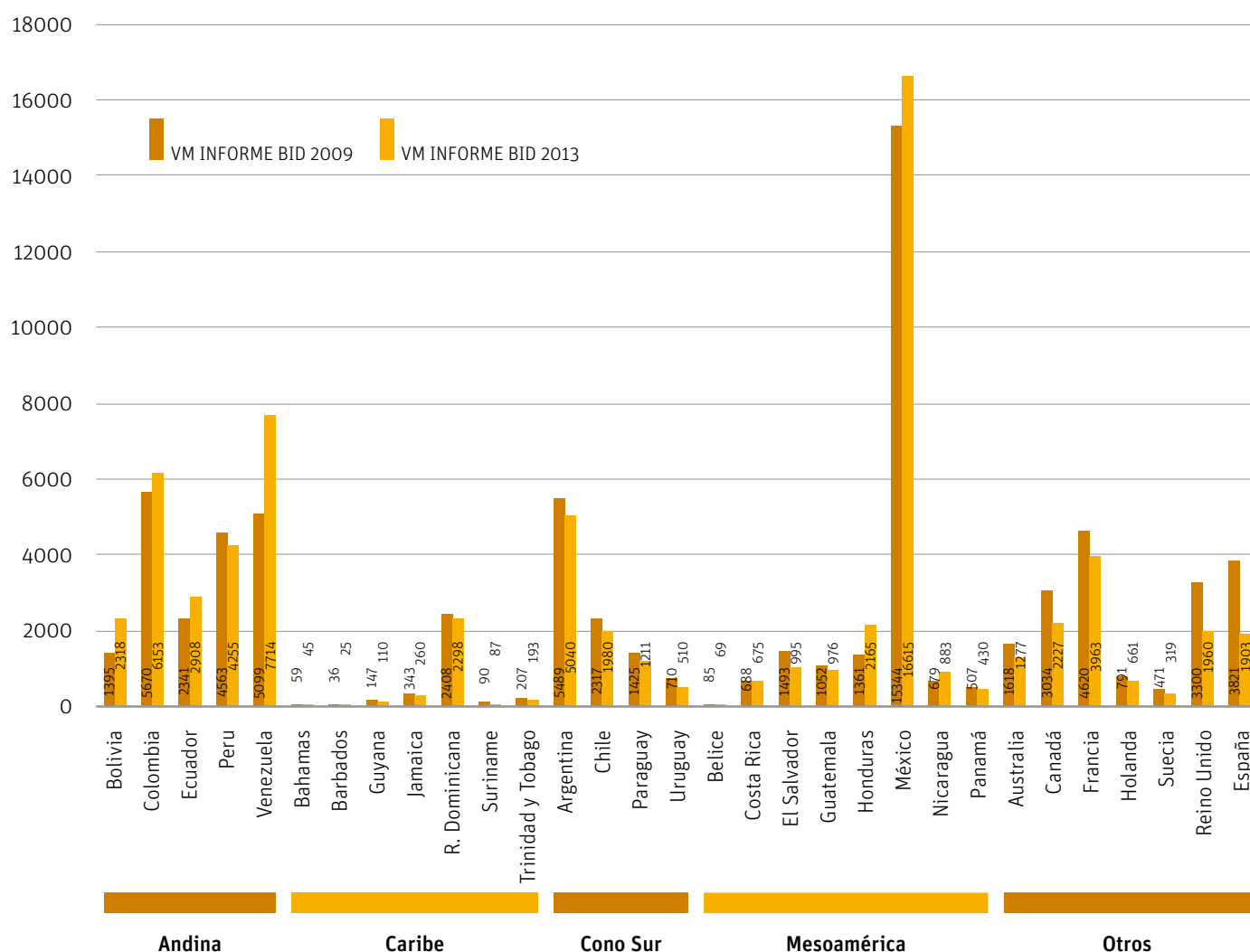
Tabla 2 - Recogida y análisis de datos de siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2013).¹

PAÍS	AÑO (último disponible)	POBLACIÓN	PARQUE DE VEHÍCULOS	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	VÍCTIMAS MORTALES (IN SITU)	VÍCTIMAS MORTALES (A 30 DÍAS)	HERIDOS GRAVES	VM/100,000 HAB	VM/1,000,000 vehículos
ARGENTINA	2011	41,086,927	19,146,702	99,466	4,105	5,040	Sin datos	12,3	263,2
BAHAMAS	2012	371,960	133,515	Sin datos	Sin datos	45	89	12,1	337,0
BARBADOS	2012	283,221	114,300	Sin datos	Sin datos	25	102	8,8	218,7
BELICE	2012	324,060	65,000	2,470		69	113	21,3	1061,5
BOLIVIA	2012	10,496,285	910,333	39,799	1,783	2,318	18,613	22,1	2546,2
BRASIL	2012	190,755,799	64,817,974			40,989		21,5	632,4
CHILE	2012	17,464,814	3,973,913	34,593		1,980	6,570	11,3	498,2
COLOMBIA	2012	47,704,427	9,734,565			6,153	39,440	12,9	632,1
COSTA RICA	2012	4,805,295	923,591	9,948	330	675	2,086	14,0	730,8
ECUADOR	2012	15,492,264	2,125,972	23,842	2,237	2,908	18,255	18,8	1367,9
EL SALVADOR	2012	6,297,394	761,353	22,513		995	8,652	15,8	1306,9
GUATEMALA	2011	15,082,831	2,506,013	Sin datos	751	976	4,987	6,5	389,6
GUYANA	2012	795,369	50,901	Sin datos	Sin datos	110	Sin datos	13,8	2161
HAITÍ		Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	2012	7,935,846	1,294,634	44,881	1,665	2,165		27,3	1671,9
JAMAICA	2012	2,712,100	518,205	3,695	Sin datos	260	1,065	9,6	501,7
MÉXICO	2011	120,847,477	33,262,998	118,387	12,400	16,615	161,780	13,7	499,5
NICARAGUA	2012	5,962,789	483,309	3,773	679	883	4,837	14,8	1826,4
PANAMÁ	2012	3,802,281	620,823	Sin datos	Sin datos	430	Sin datos	11,3	692,6
PARAGUAY	2011	6,687,361	1,012,467	Sin datos	Sin datos	1,211	30,484	18,1	1196,1
PERÚ	2012	29,987,800	3,548,231	93,134		4,255	54,366	14,2	1199,2
REPÚBLICA DOMINICANA	2012	10,276,621	3,052,686	3,324	1768	2,298	3,018	22,4	752,9
SURINAM	2010	534,541	190,746	Sin datos	Sin datos	87	Sin datos	16,3	456,1
TRINIDAD Y TOBAGO	2012	1,337,439	358,595	Sin datos	Sin datos	193	340	14,4	538,2
URUGUAY	2012	3,395,253	1,886,725	22096	Sin datos	510	27,791	15,0	270,3
VENEZUELA	2009	29,954,782	4,051,705	Sin datos	Sin datos	7,714	Sin datos	25,8	1903,9
ALC		574,394,936	155,545,256			98,904		17,2	635,9

¹Los datos que figuran sombreados en naranja se han obtenido del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

Gráfico 2 – Víctimas en accidentes de tránsito. Comparación entre los datos recopilados en 2009 y 2013.²

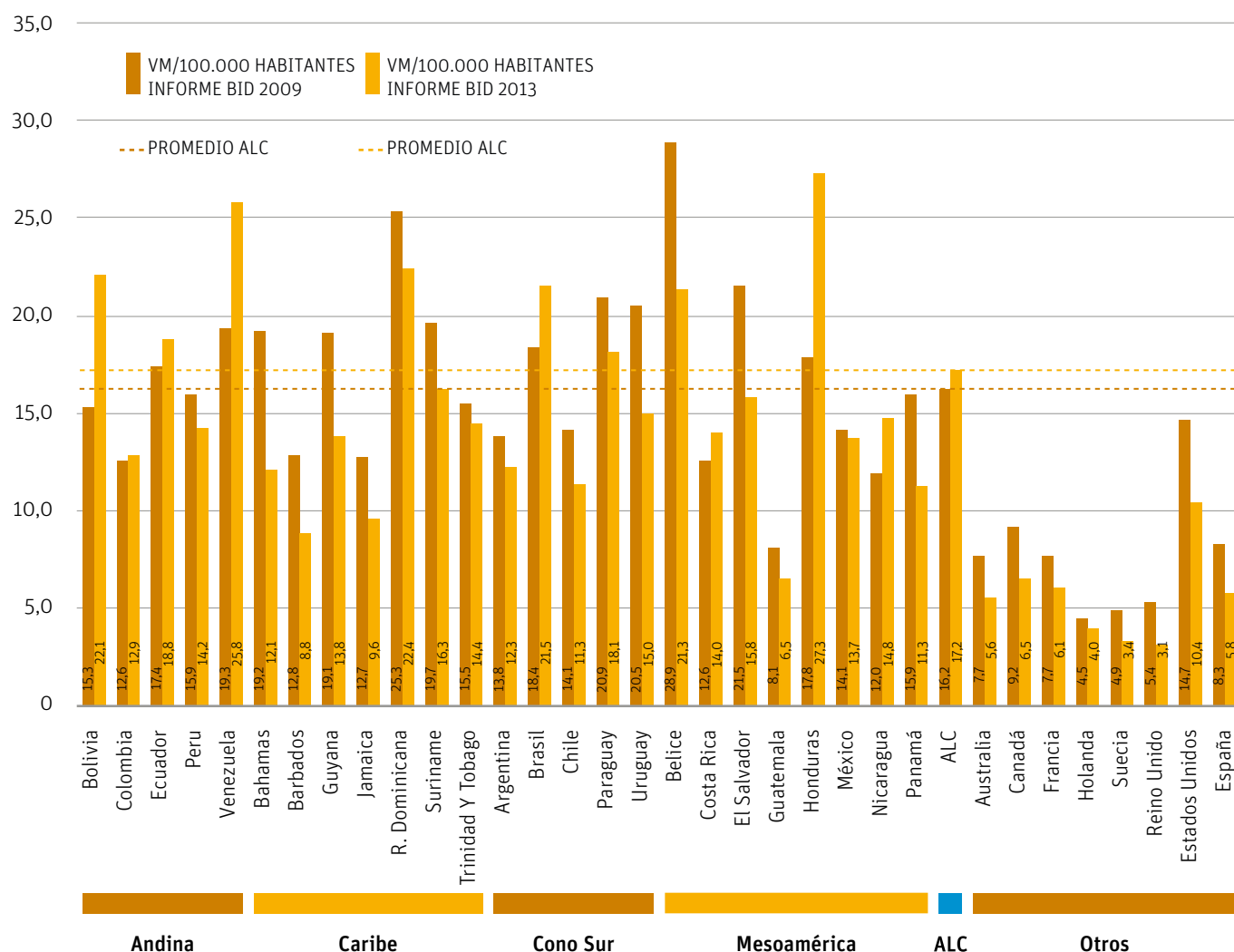
VÍCTIMAS MORTALES (VM) EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO



²Datos de fallecidos totales en Bolivia, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Perú y República Dominicana obtenidos a partir de los datos facilitados de fallecidos in situ, aplicando coeficientes de corrección. Datos de Surinam y Venezuela obtenido del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos. Brasil (2009: 34,332 y 2013:40,989) y Estados Unidos (2009:44,012 y 2013:1960) se han eliminado de la tabla por dificultades con la escala de representación.

Gráfico 3 – Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito. Comparación entre los datos recopilados en 2009 y 2013.³

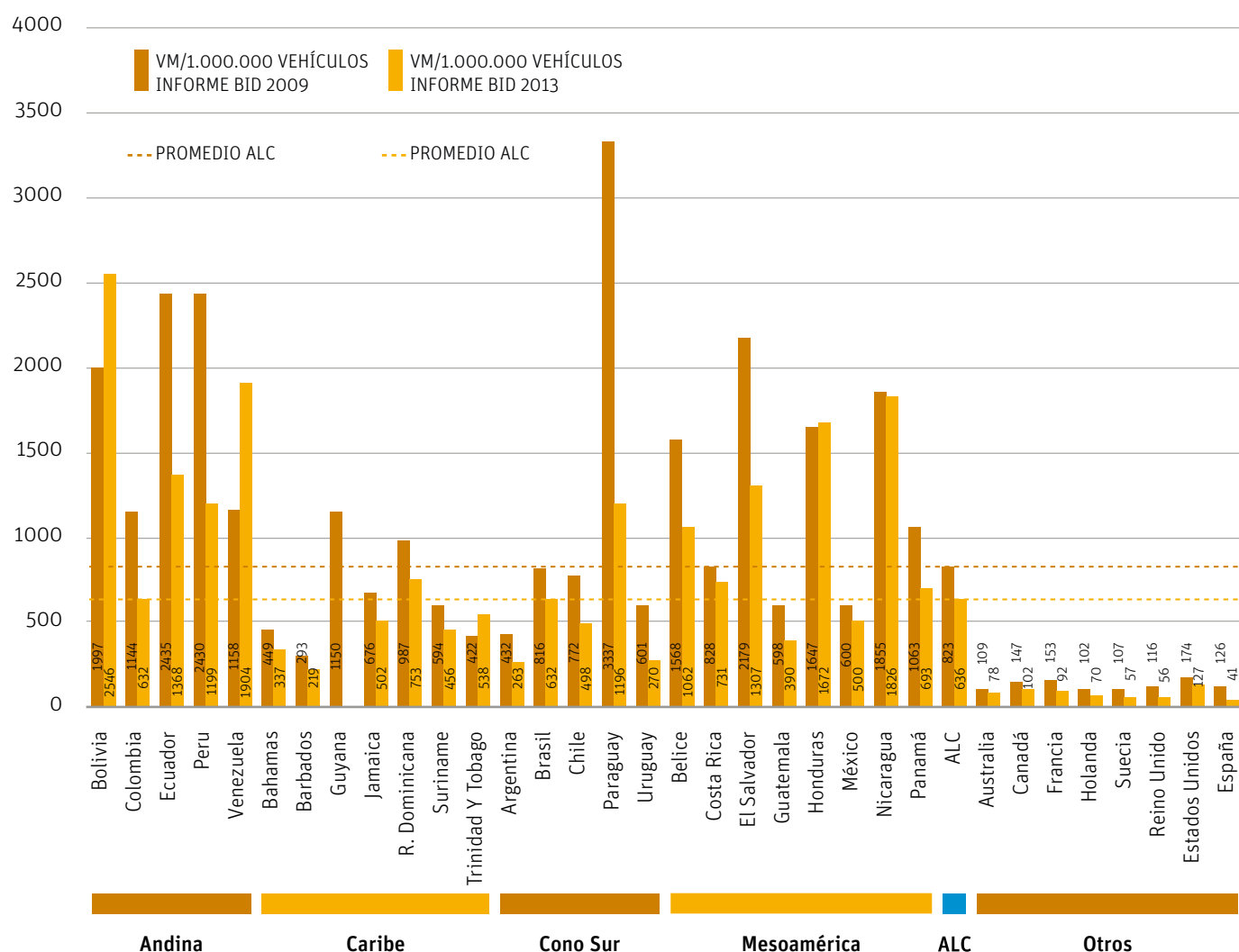
VÍCTIMAS MORTALES / 100.000 HABITANTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO



³Datos de fallecidos totales en Bolivia, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Perú y República Dominicana obtenidos a partir de los datos facilitados de fallecidos in situ, aplicando coeficientes de corrección. Datos de Surinam y Venezuela obtenido del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos. Para el cálculo de los valores de víctimas mortales por 100.000 habitantes no se han considerado los datos de Haití, país del que no se dispone de datos de siniestralidad en vialidades.

Gráfico 4 – Víctimas mortales por millón de vehículos en accidentes de tránsito. Comparación entre los datos recopilados en 2009 y 2013.⁴

VÍCTIMAS MORTALES POR MILLÓN DE VEHÍCULOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO



⁴Datos de fallecidos totales en Bolivia, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Perú y República Dominicana obtenidos a partir de los datos facilitados de fallecidos in situ, aplicando coeficientes de corrección. Datos de Surinam y Venezuela obtenido del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos. Para el cálculo de los valores de víctimas mortales por millón de vehículos no se han considerado los datos de Haití, país del que no se dispone de datos de siniestralidad en vialidades.

En la siguiente tabla no se incluyen cifras comparativas con la situación de 2009, debido a que no se recogieron datos sobre este aspecto en el primer informe.

Tabla 3 - Tipo de accidente y factores concurrentes más frecuentes en América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2013).

PAÍS	ACCIDENTES MÁS FRECUENTES 2013			FACTORES CONCURRENTES MÁS FRECUENTES 2013		
ARGENTINA	Colisión 78%	Vuelco 3%	Caída ocupante 3%	Alcohol 30%	Imprudencia / violación de normas 22%	Velocidad 13%
BAHAMAS	Salida de vía	Choque frontal	Atropello	Velocidad	Distracción	Consumo de alcohol
BARBADOS	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BELICE	Adelantamiento	Atropello	Colisión	Imprudencia 40%	Error del usuario 15%	Otros 15%
BOLIVIA	Colisión	Atropello	Choque contra vehículo parado	Imprudencia	Consumo de alcohol	Exceso de velocidad
BRASIL	Colisión trasera	Salida de vía	Colisión en el mismo sentido	Uso del celular	Velocidad	Consumo de alcohol
CHILE	Colisión lateral	Atropello	Alcance	Imprudencia	No respeto de las normas	Pérdida de control del vehículo
COLOMBIA	Atropello	Colisión	Vuelco	Velocidad 15%	Violación de normas 36%	Condiciones de la vía 3%
COSTA RICA	Colisión	Atropello	Vuelco	Velocidad 27%	Consumo de alcohol 9%	
ECUADOR	Choque	Atropello	Vuelco	Imprudencia 52%	Exceso de velocidad 9%	Consumo de alcohol o drogas 8%
EL SALVADOR	Colisión	Atropello	Choque	Distracción	Invasión carril	No guardar distancia reglamentaria
GUATEMALA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Velocidad	Consumo de alcohol	Distracción
GUYANA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	Colisión	Vuelco	Atropello	Exceso de velocidad 33%	Distracción 6%	Consumo alcohol 5%
JAMAICA	Atropello	Accidentes con un solo vehículo	Choque frontal	Exceso de velocidad 24%	No guardar distancia reglamentaria 24%	
MÉXICO	Colisión	Colisión contra objeto fijo	Colisión contra motocicleta	No uso de cinturón de seguridad 27%	Consumo de alcohol 8%	
NICARAGUA	Atropello	Choque frontal		Consumo de alcohol 12,5%	Exceso de velocidad 6%	Distracción 4%
PANAMÁ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
PARAGUAY	Choque	Roce	Vuelco	Desconocimiento de normas de tránsito	Exceso de velocidad	Consumo de alcohol
PERÚ	Choque	Atropello	Vuelco	Exceso de velocidad 31%	Imprudencia del conductor 27%	Otros 12%
REP. DOMINICANA	Colisión	Atropello	Caída de ocupante	Sin datos	Sin datos	Sin datos
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Pérdida de control del vehículo	Alcances	Accidente en cruce	Exceso de velocidad 65%	Consumo de alcohol 25%	Vehículos demasiado próximos 10%
URUGUAY	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
VENEZUELA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.2.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- Resulta preocupante la falta de datos de accidentes con víctimas y heridos graves en varios países, como Bahamas, Barbados, Belice, Brasil, Colombia, Guatemala, Guyana, Panamá, Paraguay, Trinidad y Tobago y Venezuela. La recolección de datos de siniestralidad en vialidades debe mejorar considerablemente en los próximos años.
- En cuanto a los rangos totales de evolución de víctimas mortales, se detecta un empeoramiento importante en países como Bolivia, Brasil, Ecuador, Honduras, Nicaragua y Venezuela, con aumentos de víctimas mortales superiores al 20%. En contra parte, Bahamas, Barbados, El Salvador, Guyana, Jamaica y Uruguay han experimentado reducciones superiores al 20% en cuanto al número de fallecidos. Si bien se ha producido un aumento de la siniestralidad en vialidades y sus consecuencias en varios países, también es cierto que al mejorar los sistemas de recopilación de datos de accidentes su número suele aumentar, dado que se reducen las fallas en la notificación de accidentes. El aumento del tráfico en todos los países, debido a la evolución económica y social, se manifiesta así mismo como una mayor exposición al riesgo, lo cual sin duda afecta a la siniestralidad.
- Se observa que el indicador de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes se ha mantenido constante en la región, con un ligero aumento que pasa de 16.2, en el estudio desarrollado en 2009, a 17.2 fallecidos por cada 100.000 habitantes en el presente estudio. Estos rangos se han incrementado en forma negativa en países como Bolivia, Brasil, Honduras y Venezuela. Destacan positivamente países como Bahamas, Barbados o El Salvador.
- No ocurre así en el rango de fallecidos por millón de vehículos, que ha descendido y pasó de un valor de 823 a 636. El aumento de fallecidos se ha com-

pensado con el notable incremento del parque vehicular, lo cual genera un descenso de este rango. Aquí también las cifras negativas se han incrementado en países como Bolivia y Venezuela. Destacan positivamente países como Bahamas, Ecuador, El Salvador, Paraguay y Perú, que las han disminuido.

- La mayor parte de los países han proporcionado información acerca de los tipos de accidentes que se producen con más frecuencia, así como los factores concurrentes que más aparecen en los accidentes de tránsito. Tan sólo Guyana y Uruguay, así como República Dominicana en cuanto a factores concurrentes, no han facilitado esta información. Reiteramos que es necesario tener un buen conocimiento de la siniestralidad en vialidades para proponer soluciones apropiadas a los problemas más graves.

5.3. SEGURIDAD DE LOS USUARIOS VULNERABLES.

5.3.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

La siguiente tabla recoge la valoración de los tipos de usuario (conductor o pasajero de vehículo de 4 ruedas, usuario de vehículo motorizado de 2 ó 3 ruedas, ciclista, peatón u otro usuario) que han sido víctimas mortales de accidentes de tránsito y su comparación con los datos recopilados en el año 2009.

Enseguida se incluye una valoración de los usuarios vulnerables fallecidos en América Latina y el Caribe, tan sólo para los países que disponen de datos, de manera que se tenga un valor global de la representatividad de este tipo de usuarios, en comparación con los datos recopilados en 2009.

Tabla 4 – Información acerca del tipo de usuario víctima de los accidentes de tránsito (datos recopilados en 2009 y 2013).⁵

PAÍS	% DE FALLECIDOS: CONDUCTORES O PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE 4 RUEDAS		% DE FALLECIDOS CONDUCTORES O PASAJEROS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE 2 Ó 3 RUEDAS		% DE FALLECIDOS CICLISTAS		% DE FALLECIDOS PEATONES		% DE OTROS USUARIOS FALLECIDOS (INCLUYE USUARIOS NO IDENTIFICADOS)		% TOTAL DE FALLECIDOS USUARIOS VULNERABLES	
	2009	2013	2009	2013	2009	2013	2009	2013	2009	2013	2009	2013
ARGENTINA	41,7	70,0	9,5	10,0	6,2	8,0	19,4	12,0	23,2	-	35,1	30,0
BAHAMAS	64,0	52,0	14,0	13,0	22,0	6,0	0,0	29,0	0,0	-	36,0	48,0
BARBADOS	73,7	Sin datos	7,9	Sin datos	0,0	Sin datos	18,4	Sin datos	0,0	-	26,3	Sin datos
BELICE	63,8	23,0	0,0	Sin datos	12,8	Sin datos	23,4	28,0	0,0	-	36,2	Sin datos
BOLIVIA	59,0	57,7	4,0	Sin datos	1,0	1,1	35,0	36,2	1,0	5,0	40,0	37,3
BRASIL	9,8	33,4	20,0	32,8	4,6	4,6	27,9	29,1	37,7		52,5	66,5
CHILE	24,3	60,7	2,6	5,6	6,5	4,3	40,1	29,4	26,6	-	49,2	39,3
COLOMBIA	17,2	28,4	36,1	41,0	7,7	1,6	33,6	29,0	5,5	-	77,4	71,6
COSTA RICA	38,3	28,6	20,0	30,9	8,6	8,7	33,1	31,8	0,0	-	61,7	71,4
ECUADOR	13,5	Sin datos	0,8	Sin datos	0,5	Sin datos	43,2	Sin datos	42,0	-	44,5	Sin datos
EL SALVADOR	26,4	29,1	2,5	4,8	4,2	2,0	63,1	60,0	3,8	4,2	69,8	66,8
GUATEMALA	Sin datos	33,3	Sin datos	30,0	Sin datos	22,2	Sin datos	14,4	Sin datos		Sin datos	66,6
GUYANA	34,7	35,0	15,9	17,3	15,9	16,3	30,0	31,8	3,5	-	61,8	65,4
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	-	Sin datos	0,0
HONDURAS	72,0	38,9	5,0	10,6	5,0	5,7	9,0	44,9	9,0	Sin datos	19,0	61,2
JAMAICA	52,0	45	9,0	16,0	8,0	6,5	31,0	33,0	0,0	-	48,0	55,5
MÉXICO	67,9	29,3	5,5	5,2	4,4	7,9	21,2	19,2	1,1	38,4	31,1	32,3
NICARAGUA	44,0	66,6	13,0	Sin datos	8,0	Sin datos	35,0	34,0	0,0	-	56,0	Sin datos
PANAMÁ	48,3	37,9	1,2	5,7	3,9	5,9	46,1	43,6	0,5	6,9	51,2	55,2
PARAGUAY	2,8	48,3	24,2	38,0	1,1	0,7	36,9	13,0	35,0		62,2	51,7
PERÚ	Sin datos	12,9	Sin datos	1,4		0,9	Sin datos	33,9	Sin datos	50,9	Sin datos	36,2
REPÚBLICA DOMINICANA	Sin datos	15,0	Sin datos	61,0	Sin datos	1,0	Sin datos	23,0	Sin datos		Sin datos	85,0
SURINAM	Sin datos	44,8	Sin datos	36,8	Sin datos	8,1	Sin datos	10,3	Sin datos	-	Sin datos	55,2
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	63,0	Sin datos	4,0	Sin datos	3,0	Sin datos	30,0	Sin datos	-	Sin datos	37,0
URUGUAY	Sin datos	27,0	Sin datos	49,0	Sin datos	6,0	Sin datos	18,0	Sin datos	-	Sin datos	73,0
VENEZUELA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	-	Sin datos	Sin datos

⁵Datos de Bolivia, Honduras, Panamá, Perú y Surinam, sombreados en naranja, obtenidos del informe “Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action”, publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

Tabla 5 – Valores totales acerca del tipo de usuario víctima de los accidentes de tránsito (datos recopilados en 2009 Y 2013).⁶

DATO Y PAISES CONTEMPLADOS		POBLACIÓN (HABITANTES Y % RESPECTO AL TOTAL DE ALC)	% DE FALLECIDOS CONDUCTORES O PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE 4 RUEDAS	% DE FALLECIDOS CONDUCTORES O PASAJEROS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE 2 Ó 3 RUEDAS	% DE FALLECIDOS CICLISTAS	% DE FALLECIDOS PEATONES	% OTROS USUARIOS FALLECIDOS (INCLUYE USUARIOS NO IDENTIFICADOS)	% TOTAL DE FALLECIDOS USUARIOS VULNERABLES
MEDIA POBLACIONAL DEL ESTUDIO REALIZADO EN 2009	Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay	459,367,292 (85% de la población)	31,2	15,0	5,0	27,8	21,1	47,7
MEDIA POBLACIONAL DEL ESTUDIO REALIZADO EN 2013	Argentina, Bahamas, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay	501,604,914 (87% de la población)	35,0	21,2	5,0	25,2	12,4	50,6

⁶Los valores promedio se han calculado teniendo en cuenta la población de cada país. Tan sólo se han incluido los países que tenían todos los datos disponibles. Datos de Honduras, Panamá, Perú y Surinam, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

5.3.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- Como ya se identificó en el año 2009, se mantiene una tendencia elevada entre los llamados usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) en las cifras de fallecidos en accidentes de tránsito. En países como Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Surinam y Uruguay, la cifra de usuarios vulnerables fallecidos supera el 50% del total de víctimas mortales. En este tenor, sobresale especialmente el incremento negativo de Honduras, que pasó de un 19% de usuarios vulnerables fallecidos a un total de 61.2%; este aumento tan significativo hace vislumbrar alguna carencia en la recolección de los datos en 2009, además de un notable crecimiento de las víctimas entre los usuarios vulnerables.

La media poblacional de usuarios vulnerables fallecidos, si bien no se dispone de datos para la totalidad de los países de la región, supera el 50% (50.6%). Este valor no es directamente comparable con la media poblacional obtenida en el estudio del año 2009, ya que los países utilizados para el cálculo eran diferentes (en aquel estudio este valor alcanzó el 47.7%).

Es fundamental analizar cuidadosamente los problemas y plantear soluciones apropiadas para reducir la tendencia ascendente de la siniestralidad en vialidades, para ello se debe tener en cuenta las proyecciones de crecimiento del parque de ciclomotores y motocicletas en los países de la Región.

- El entorno urbano es uno de los grandes retos de la seguridad vial en América Latina y el Caribe en los próximos años, como se verá en el capítulo dedicado a la seguridad vial urbana. En dicho entorno se produce una parte importante de los

accidentes y de los fallecidos en casi todos los países. Esto hace necesario plantear políticas específicas adecuadas al entorno urbano, que garanticen la protección de los usuarios vulnerables.

- Países como Barbados, Ecuador, Nicaragua o Venezuela no disponen de información acerca de los usuarios vulnerables fallecidos en la red de carreteras del país.

5.4. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y DE FINANCIACIÓN.

5.4.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

En este apartado se recoge información acerca de las entidades responsables de la seguridad vial en los países, recursos económicos y de las políticas implantadas en diferentes ámbitos.

Tabla 6 – Entidades responsables de la seguridad vial en los países (datos recopilados en 2009 y 2013).

PAÍS	ENTIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD VIAL		¿ENTIDAD CON PRESUPUESTO PROPIO?
	2009	2013	2013
ARGENTINA	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Agencia Nacional de Seguridad Vial	SI
BAHAMAS	Ministry of Public Works Road Traffic Department - National Road Safety Committee	Road Traffic Department - National Road Safety Committee	SI
BARBADOS	Ministry of Transport and Public Works. Police of Barbados	Barbados Road Safety Council	NO
BELICE	National Road Safety Committee (Ministry of Transport)	Ministry of Economic Development Ministry of Works	SI
BOLIVIA	Consejo Nacional de Seguridad Vial	Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad Vial	NO
BRASIL	Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN) Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN)	Departamento Nacional de Tránsito	SI
CHILE	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)	SI
COLOMBIA	Ministerio de Transportes (Dirección de Transporte y Tránsito e Instituto Nacional de Vías)	Ministerio de Transportes	SI
COSTA RICA	Consejo de Seguridad Vial	Consejo de Seguridad Vial	SI
ECUADOR	Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial (Policía Nacional)	Agencia Nacional de Tránsito	SI
EL SALVADOR	Comité Nacional de Seguridad Vial Viceministerio de Transporte	Viceministerio de Transporte	SI
GUATEMALA	Departamento de Tránsito, Policía Nacional, Ministerio de Gobernación. Dirección General de Protección y Seguridad vial - Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	Departamento de Tránsito, Policía Nacional, Ministerio de Gobernación. Dirección General de Protección y Seguridad vial - Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	SI

PAÍS	ENTIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD VIAL		¿ENTIDAD CON PRESUPUESTO PROPIO?
	2009	2013	2013
GUYANA	Guyana National Road Safety Council	Guyana National Road Safety Council	SI
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	Consejo Nacional de Seguridad Vial Dirección Nacional de Tránsito del Despacho de Seguridad (Policía Nacional)	Consejo Nacional de Seguridad Vial	NO
JAMAICA	National Road Safety Council	National Road Safety Council	SI
MÉXICO	Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA) Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA)	Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA)	SI
NICARAGUA	Consejo Nacional de Seguridad y Educación Vial Dirección de Seguridad del Tránsito de la Policía Nacional	Policía Nacional - Dirección de Seguridad del Tránsito	NO
PANAMÁ	Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre	Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre	SI
PARAGUAY	Consejo Nacional de Seguridad Vial Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial	Consejo Nacional de Seguridad Vial	NO
PERÚ	Consejo Nacional de Seguridad Vial	Consejo Nacional de Seguridad Vial	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	Dirección General de Tránsito Terrestre Autoridad Metropolitana del Transporte	Autoridad Metropolitana del Transporte	SI
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	National Road Safety Council of Trinidad y Tobago	SI
URUGUAY	Unidad Nacional de Seguridad Vial	Unidad Nacional de Seguridad Vial	SI
VENEZUELA	Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial. Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre	Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial. Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Tabla 7 - Políticas específicas de apoyo a la seguridad vial y ámbitos relacionados (datos recopilados en 2009 y 2013).⁷

PAÍS	POLÍTICAS SOBRE...		
	PROMOCIÓN DE TRÁFICO PEATONAL Y CICLISTA	MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	PROTECCIÓN DE USUARIOS VULNERABLES
ARGENTINA	SI, LOCALES	SI	SI, LOCALES
BAHAMAS	NO	NO	NO
BARBADOS	NO	NO	SI
BELICE	NO	NO	NO
BOLIVIA	SI	SI	SI
BRASIL	SI	SI	NO
CHILE	SI, PARA EL TRÁFICO CICLISTA	SI	NO
COLOMBIA	SI	SI	SI
COSTA RICA	SI	SI	NO
ECUADOR	SI	NO	SI
EL SALVADOR	SI	SI	SI
GUATEMALA	NO	SI, LOCALES	NO
GUYANA	NO	NO	NO
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	NO	SI	NO
JAMAICA	SI	SI	SI
MÉXICO	SI	SI	SI
NICARAGUA	SI	SI	SI
PANAMÁ	NO	SI	SI
PARAGUAY	NO	SI	NO
PERÚ	SI	SI	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	NO	SI	NO
SURINAM	NO	NO	NO
TRINIDAD Y TOBAGO	NO	NO	En desarrollo
URUGUAY	SI, LOCALES	SI, LOCALES	SI
VENEZUELA	NO	SI	NO

⁷Datos de Surinam y Venezuela, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

Tabla 8 – Disponibilidad de recursos para la seguridad vial (datos recopilados en 2009 y 2013).

PAÍS	RECURSOS PARA SEGURIDAD VIAL			
	2009		2013	
	PRESUPUESTOS PÚBLICOS	OTROS RECURSOS, además de entidades multilaterales	PRESUPUESTOS PÚBLICOS	OTROS RECURSOS, además de entidades multilaterales
ARGENTINA	SI	SI (% primas de seguro y multas)	SI	FINANCIACIÓN PRIVADA DONACIONES
BAHAMAS	SI	NO	SI	NO
BARBADOS	SI	NO	SI	FINANCIACIÓN PRIVADA
BELICE	SI	FONDOS PRIVADOS Y DONACIONES	SI	FINANCIACIÓN PRIVADA
BOLIVIA	SI	NO	SI	SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
BRASIL	SI	SI (% primas de seguro y multas)	SI	DPVAT/FUNSET
CHILE	SI	NO	SI	FINANCIACIÓN PRIVADA
COLOMBIA	SI	SI (% primas de seguro, multas, peajes y sobretasa a combustibles)	SI	MULTAS, FONDO DE PREVEN- CIÓN VIAL, FONDO DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, FONDO DE SOLI- DARIDAD Y GARANTÍA
COSTA RICA	SI	SI (% primas de seguro + multas y donaciones)	SI	FONDO DE SEGURIDAD VIAL
ECUADOR	SI	NO (aunque una nueva ley ha crea- do el fondo FONVIAL)	SI	MULTAS, SEGUROS
EL SALVADOR	SI	NO	SI	FONDO DE ATENCIÓN A VÍCTI- MAS
GUATEMALA	SI	NO	SI	NO
GUYANA	SI (asignaciones presupuestarias locales)	NO	SI	NO
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	SI	Fondo de seguridad vial	SI	MULTAS Y OTROS SERVICIOS
JAMAICA	SI	NO	SI	NO
MÉXICO	SI	Fondo de seguridad vial, así como FINANCIACIÓN PRIVADA (INICIATI- VA IMESEVI)	SI	NO
NICARAGUA	SI	SI (primas de seguros)	SI	SEGUROS
PANAMÁ	SI	NO	SI	MULTAS, FINANCIACIÓN PRI- VADA
PARAGUAY	SI	NO	SI	NO
PERÚ	SI	NO	SI	MULTAS
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	NO	SI	NO
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	Sin datos	SI	NO
URUGUAY	SI	NO (la nueva ley de seguros ha creado un Fondo de Indemnización para ser administrado por UNASEV)	SI	NO
VENEZUELA	SI	NO (la nueva ley de Tránsito ha creado el Fondo de apoyo a la segu- ridad vial provenientes de multas)	Sin datos	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.4.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- En relación a las entidades responsables de la seguridad vial en los países, se han experimentado pocos cambios en los países incluidos en este informe. Las entidades que lideraban las actuaciones en seguridad vial en 2009 son las mismas que están ejerciendo esta labor en la actualidad.
- Si bien la existencia de Consejos Nacional de Seguridad Vial es una buena iniciativa, para coordinar las actividades de seguridad vial en los países, sería deseable que existiera una entidad coordinadora con recursos propios (económicos y humanos), la cual tuviera como función principal la coordinación, promoción y dinamización de actividades relacionadas con la seguridad vial.
- Destacan de manera muy positiva las entidades dedicadas específicamente a la seguridad vial, con presupuestos propios, que están realizando una notable labor de mejora en el tema. Tal es el caso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina, CONASET de Chile y el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de México.
- Los Consejos de seguridad vial presentan un funcionamiento y resultados variados: mientras que el National Road Safety Council, de Jamaica, o el Consejo de Seguridad vial de Costa Rica o Perú han dado buenos resultados; otras entidades de este tipo, que no cuentan con asignaciones presupuestarias, han tenido una actividad más limitada. Es el caso de Barbados con el Road Safety Council; Consejo Nacional de Seguridad Vial de Honduras o el Consejo Nacional de Seguridad Vial de Paraguay.
- Las políticas de promoción del transporte público y fomento del tráfico peatonal y ciclista tienen una fuerte implicación en la seguridad vial, por lo que deberían coordinarse con las estrategias de seguridad vial nacionales y locales. Por otro

lado, es fundamental que existan campañas específicas de seguridad vial dirigidas a los usuarios más vulnerables de la vía. Si bien en algunos países se ha avanzado en este sentido, es preciso fomentar actuaciones en estos campos.

- En cuanto a la financiación de la seguridad vial, se está extendiendo en los países de la región la creación de fondos específicos provenientes de las multas o de los seguros, así como la financiación privada para disponer de fondos extra presupuestarios para seguridad vial. En esta línea se han mantenido países como: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Honduras, México y Nicaragua; y se han incorporado otros como: Bolivia, Ecuador, El Salvador, Panamá y Perú.

5.5. PLANES DE SEGURIDAD VIAL

5.5.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

A continuación se muestra la información relativa a los planes de seguridad vial que están actualmente en vigor en los países de América Latina y el Caribe, así como sus características en términos de los factores que contemplan, objetivos si existen, y presupuesto asignado. Se incluyen también los datos recopilados en el año 2009, para su comparación.

Tabla 9 – Planes de seguridad vial en la región y caracterización de los mismos (datos recopilados en 2009 y 2013).⁸

PAÍS	PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2009		PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013			
	NOMBRE	OBJETIVOS Y FINANCIACIÓN	PLAN	TIPO	OBJETIVOS CUANTIFICADOS	¿CON PRESUPUESTO?
ARGENTINA	Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009	Con objetivos / sin financiación	Plan Nacional de Seguridad Vial 2010-2014	Integral	SI	SI
BAHAMAS	Estrategia Nacional de Seguridad Vial (Bahamas National Road Safety Strategy)	Con objetivos / con financiación	National Road Safety Strategy 2010-2020	Integral	SI	SI
BARBADOS	No existe.	No existe	No existe			
BELICE	Plan quinquenal para la reducción de la siniestralidad en vialidades en Belice 2007-2012 (National Five Year Strategic Plan to Reduce Road Traffic Accidents/Injuries In Belize 2007-2012)	Con objetivos / sin financiación	Plan 2007-2012 (plazo finalizado)	Integral	NO	NO
BOLIVIA	Plan Nacional 2005-2009 para la prevención y atención integral a hechos de tránsito y sus consecuencias	Con objetivos / sin financiación	Plan de Seguridad Vial 2013-2017 (pendiente de publicación)	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BRASIL	Programa Nacional de Tránsito (horizontes 2010 y 2014) siguiendo las directrices de la Política Nacional de Tránsito (desde 2004) (En revisión)	Sin datos	Plano Nacional de Reducao de accidentes e Seguranca Viaria para a década 2011-2020	Integral	SI	NO
CHILE	Política Nacional de Seguridad de Tránsito (PNST)	Sin objetivos / con financiación	Plan de Acción Estratégico 2011-2014	Integral	SI	SI
COLOMBIA	Plan Nacional de Seguridad Vial (adoptado en 2004)	Con objetivos / con financiación	Plan de Seguridad Vial 2011-2016	Integral	SI	Sin datos
COSTA RICA	Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011	Con objetivos / con financiación	Plan Nacional 2011-2020	Integral	SI	SI
ECUADOR	No existe.	No existe	Plan a 7 años (pendiente de publicación)	Integral	SI	SI
EL SALVADOR	Plan Estratégico de Seguridad Vial 2004-2009	Sin objetivos / sin financiación	Plan a 10 años	Integral	SI	NO

⁸Datos de Surinam y Venezuela, sombreados en naranja, obtenidos del informe “Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action”, publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

PAÍS	PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2009		PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013			
	NOMBRE	OBJETIVOS Y FINANCIACIÓN	PLAN	TIPO	OBJETIVOS CUANTIFICADOS	¿CON PRESUPUESTO?
GUATEMALA	No existe (se elaboró una estrategia por parte de un consultor que no se llegó a aplicar)	No existe	Plan anual de seguridad vial	Integral	Sin datos	Sin datos
GUYANA	No existe.	No existe	Guyana National Road Safety Estrategy 2013-2020	Integral	NO	SI
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	Plan Nacional de Seguridad Vial 2005-2010 (dificultades en su implantación)	Con objetivos / sin financiación	Plan Nacional de Acción para la seguridad vial 2011-2020	Integral	SI	SI
JAMAICA	National Road Safety Policy	Con objetivos / con financiación	Sigue la "National Transport Policy"			
MÉXICO	Programa Integral de Seguridad Vial 2007-2012 y la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial 2007-2012.	Con objetivos / con financiación	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	Integral	SI	SI
NICARAGUA	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2005-2010.	Con objetivos / con financiación	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2013-2018 (en ejecución)	Integral	SI	NO
PANAMÁ	No existe. Se dispone de un borrador de anteproyecto de Plan de Seguridad Vial 2009-2014.	Sin datos	Plan Nacional para el Decenio de Acción 2011-2020	Integral	SI	NO
PARAGUAY	Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013	Con objetivos / con financiación	Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013	Integral	SI	NO
PERÚ	Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011	Con objetivos / sin financiación	Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011	Integral	NO	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	No existe.	Sin datos	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2017	Integral	SI	NO
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Plan de Seguridad Vial 2010-2015 (pendiente de valoración)	Integral	SI	NO
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	Sin datos	No existe, aunque se realizan actividades desde una perspectiva integral			
URUGUAY	Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2012 (en redacción)	Sin datos	Plan de Seguridad Vial 2013	Integral	SI	SI
VENEZUELA	No existe.	No existe	Plan de Seguridad Vial 2012-2017 (pendiente de valoración)	Integral	SI	SI

5.5.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- En cuanto a los planes de seguridad vial, es preciso destacar positivamente la situación de países como Ecuador, Guyana, Panamá o la República Dominicana, que no disponían de un plan de seguridad vial en el año 2009 y actualmente lo han desarrollado.
- En el otro extremo de la situación se encuentra Perú, que no dispone de un Plan de Seguridad Vial en vigor en la actualidad; o la situación de Jamaica que si bien ha realizado numerosas acciones de mejora, no dispone de un plan de seguridad específico, sino que sigue una Política Nacional de Transportes. Sería deseable que las políticas de seguridad vial dispusieran de una planificación propia, coordinada con la planificación de transportes.
- Sería deseable que los planes de seguridad vial fueran correlativos. Es decir, tan pronto como acaba uno inicia el otro, tal y como se produce en Argentina, donde el Plan de 2006-2009 es seguido por el Plan 2010-2014. En el mismo sentido, sería conveniente que dichos planes tuvieran carácter integral (involucrando a todos los factores que intervienen en la seguridad de la circulación), que presentaran objetivos cuantitativos de reducción de siniestralidad en vialidades y tuvieran presupuestos asignados. En estas circunstancias se encuentran los planes de Argentina, Bahamas, Chile, Costa Rica, Ecuador, Honduras, México y Uruguay.
- Sería muy positivo realizar una mayor divulgación de las Estrategias de seguridad vial, de manera que llegaran a todos los ciudadanos, elementos claves de las actividades de seguridad vial. En este sentido, cabe destacar que la mayor parte de las Estrategias o Planes de seguridad vial de los países no están disponibles en las páginas web de las entidades responsables de su desarrollo e implantación.

- Por último, sería preferible que la planificación de la seguridad vial se realice en el mediano o largo plazo (de tres a cinco años) y que se desarrollen, si es preciso, planes de acción anuales de manera que se disponga de una política de marco en este ámbito.

5.6. LEGISLACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL.

5.6.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

En este apartado se recopila información sobre el marco legal existente en los países en ámbitos relacionados con la seguridad vial: campañas de control realizadas y resultados obtenidos, así como aspectos relacionados con el seguro del automóvil. Se incluye también la información recopilada en el año 2009 de manera que se pueda comparar la evolución, aunque no toda la información estaba disponible en el primer estudio realizado.

Tabla 10 – Legislación específica de aspectos relacionados con la seguridad vial en los países del área (datos recopilados en 2013).⁹

PAÍS	EXISTENCIA DE LEGISLACIÓN SOBRE... (año 2013)						
	VELO- CIDAD MÁXIMA	TIEMPOS DE CON- DUCCIÓN	CONSUMO DE ALCO- HOL Y CON- DUCCIÓN	USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	USO DEL CASCO	USO DE DIS- POSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTILES	USO DE TELÉFONOS CELULARES AL CONDUCIR
ARGENTINA	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
BAHAMAS	SI	NO	SI	SI	SI	SI	NO
BARBADOS	SI	NO	SI, sin establecer el límite	SI	SI	SI	NO
BELICE	SI	Sin datos	SI	SI, sólo en asientos delan- teros	SI	NO	NO
BOLIVIA	SI	SI	SI	NO	SI	NO	NO
BRASIL	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
CHILE	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
COLOMBIA	SI	NO	s	SI	SI	NO	SI
COSTA RICA	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI
ECUADOR	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI
EL SALVADOR	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI
GUATEMALA	SI	Sin datos	SI	SI	SI	NO	SI
GUYANA	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI
JAMAICA	SI	NO	SI	SI	SI	SI	NO
MÉXICO	SI	SI	S	SI	SI	SI	SI
NICARAGUA	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI
PANAMÁ	SI	Sin datos	SI	SI	SI	SI	SI
PARAGUAY	SI	SI	SI	SI	SI	NO	NO
PERÚ	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	NO	NO	SI	SI	NO	SI
SURINAM	SI	Sin datos	SI	SI	SI	SI	SI
TRINIDAD Y TOBAGO	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI
URUGUAY	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
VENEZUELA	SI	Sin datos	SI	SI	SI	SI	SI

⁹Datos de Surinam y Venezuela, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

Tabla 11 – Legislación específica de aspectos relacionados con la seguridad vial en los países del área (datos recopilados en 2009).

PAÍS	EXISTENCIA DE LEGISLACIÓN SOBRE... (año 2009)				
	LÍMITES DE VELOCIDAD	LÍMITES DE ALCOHOLEMIA	USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	USO DEL CASCO	USO DE DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL
ARGENTINA	SI	SI	SI	SI	NO
BAHAMAS	SI	SI	SI	SI	SI
BARBADOS	SI	NO	SI	SI	SI
BELICE	SI	SI	SI (sólo fuera ciudades y en los asientos delanteros)	SI	NO
BOLIVIA	SI	SI (pero la Ley de Tránsito no establece el valor límite)	NO	SI	NO
BRASIL	SI	SI	SI	SI	SI
CHILE	SI	SI	SI	SI	SI
COLOMBIA	SI	SI	SI	SI	SI
COSTA RICA	SI	SI	SI	SI	SI
ECUADOR	SI	SI	SI	SI	NO
EL SALVADOR	SI	SI	SI (sólo para los asientos delanteros)	SI	SI
GUATEMALA	SI	SI (pero la Ley de Tránsito no establece el valor límite)	SI (sólo para los asientos delanteros)	SI	SI
GUYANA	SI	SI	SI	SI	NO
HAITÍ	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos
HONDURAS	SI	SI (pero la Ley de Tránsito no establece el valor límite)	SI	SI	NO
JAMAICA	SI	SI	SI	SI	SI
MÉXICO	Sólo a nivel de los Estados NO NACIONAL	Sólo a nivel de los Estados NO NACIONAL	Sólo a nivel de los Estados NO NACIONAL	Sólo a nivel de los Estados NO NACIONAL	Sólo a nivel de los Estados NO NACIONAL
NICARAGUA	SI	SI	SI (sólo para los asientos delanteros)	SI	NO
PANAMÁ	SI	SI	SI	SI	SI
PARAGUAY	SI	SI	SI	SI	NO
PERÚ	SI	SI	SI (sólo para los asientos delanteros)	SI	NO
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	SI	SI (sólo para los asientos delanteros)	SI	NO
SURINAM	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos
URUGUAY	SI	SI	SI	SI	NO
VENEZUELA	SI	SI	SI	SI	SI

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Tabla 12 - Campañas de control de conductas relacionadas con la seguridad vial (datos recopilados en 2013).¹⁰

PAÍS	EXISTENCIA DE CAMPAÑAS DE CONTROL DE...							
	VELOCIDAD	TIEMPOS DE CONDUCCIÓN	CONSUMO DE ALCOHOL	USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	USO DEL CASCO	USO DE DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL	USO DEL CELULAR	ESPECIALES PARA TRANSPORTE ESCOLAR
ARGENTINA	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
BAHAMAS	SI	NO	NO	SI	SI	SI	NO	NO
BARBADOS	SI	NO	SI	SI	SI	SI	NO	NO
BELICE	SI	Sin datos	SI	SI	SI	NO	NO	Sin datos
BOLIVIA	SI	SI	SI	SI	SI	NO	NO	NO
BRASIL	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
CHILE	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
COLOMBIA	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI
COSTA RICA	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ECUADOR	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI
EL SALVADOR	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI
GUATEMALA	SI	Sin datos	SI	SI	SI	NO	Sin datos	Sin datos
GUYANA	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	NO
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	NO
JAMAICA	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	NO
MÉXICO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
NICARAGUA	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI
PANAMÁ	SI	Sin datos	SI	SI	SI	SI	Sin datos	Sin datos
PARAGUAY	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
PERÚ	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	NO
SURINAM	SI	Sin datos	SI	SI	SI	SI	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	NO
URUGUAY	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
VENEZUELA	SI	Sin datos	SI	SI	SI	SI	Sin datos	Sin datos

¹⁰Datos de Surinam y Venezuela, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

Tabla 13 – Información sobre el resultado de las campañas de control del cumplimiento de las normas (datos recopilados en 2013).¹¹

PAÍS	DATOS RELATIVOS A LAS CAMPAÑAS DE CONTROL					
	VELOCIDAD	CONSUMO DE ALCOHOL (FALLECIDOS CON ALCOHOL COMO FACTOR CONCURRENTES)	USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	USO DEL CASCO	USO DE DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL	USO DEL CELULAR
ARGENTINA	Sin datos	Sin datos	39,3% conductores 29,1% copiloto 10,8% asientos traseros	46,2% conductores 23,7% pasajeros	29% uso	Sin datos
BAHAMAS	Sin datos	Sin datos	40%	Sin datos	50%	Sin datos
BARBADOS	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BELICE	Sin datos	13%	50% conductores, 1% asientos traseros	70%	0%	Sin datos
BOLIVIA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BRASIL	Sin datos	Sin datos	90% asientos delanteros, 20% asientos traseros	90%	90%	Sin datos
CHILE	Sin datos	20%	51% asientos delanteros, 10% asientos traseros	95%	44% (capital)	Sin datos
COLOMBIA	Sin datos	18%	57% conductores, 59% asientos delanteros	25%	Sin datos	Sin datos
COSTA RICA	Sin datos	9%	79% asientos delanteros, 48% asientos traseros	99%	Sin datos	Sin datos
ECUADOR	Sin datos	9%	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
EL SALVADOR	Sin datos	2%	80%	90%	Sin datos	Sin datos
GUATEMALA	Sin datos	Sin datos	80%	85% en conductores, 40% en pasajeros	0,50%	Sin datos
GUYANA	Sin datos	Sin datos	95%	91	Sin datos	Sin datos
HAÍTÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	Sin datos	5%	98% asientos delanteros 2% asientos traseros	95%	Sin datos	Sin datos
JAMAICA	Sin datos	2%	44% asientos delanteros, 4% asientos traseros	6%	Sin datos	Sin datos
MÉXICO	Sin datos	23%	68%	73%	33%	Sin datos
NICARAGUA	Sin datos	12,50%	88% asientos delanteros 20% asientos traseros	85% conductores 30% pasajeros	10%	Sin datos
PANAMÁ	Sin datos	Sin datos	90% asientos delanteros, 10% asientos traseros	98% conductores, 95% pasajeros	Sin datos	Sin datos
PARAGUAY	Sin datos	3%	69% asientos delanteros 65% asientos traseros	81% conductores 62% pasajeros	Sin datos	Sin datos
PERÚ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
REPÚBLICA DOMINICANA	Sin datos	Sin datos	90%	35%	Sin datos	Sin datos
SURINAM	Sin datos	Sin datos	80% asientos delanteros, 20% asientos traseros	90%	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	20-30%	90%	100%	40%	Sin datos
URUGUAY	Sin datos	38%	Sin datos	74%	Sin datos	Sin datos
VENEZUELA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	45%	Sin datos	Sin datos

¹¹Datos de Panamá, Surinam y Venezuela, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos. Datos puntuales de Chile, Colombia, Costa Rica, Jamaica, México y Uruguay, que habían sido reportados por los gobiernos como dato desconocido, se han completado con el mismo informe, cuando la información estaba disponible.

Tabla 14 – Seguro obligatorio de automóviles (datos recopilados en 2009 y 2013).

PAÍS	2009	2013	
	SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVILES REGULADO POR LEY	SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVILES REGULADO POR LEY	ESTIMACIÓN DE GRADO DE CUMPLIMIENTO
ARGENTINA	SI	SI	50%
BAHAMAS	SI	SI	Sin datos
BARBADOS	SI	SI	Sin datos
BELICE	SI	SI	99%
BOLIVIA	SI	SI	90%
BRASIL	SI	SI	100%
CHILE	SI	SI	ND
COLOMBIA	SI	SI	ND
COSTA RICA	SI	SI	100%
ECUADOR	SI	NO	Sin datos
EL SALVADOR	SI	Sin datos	Sin datos
GUATEMALA	SI	SI	Sin datos
GUYANA	SI	SI	90%
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	NO (se está desarrollando en la ley)	SI	5%
JAMAICA	SI	SI	ND
MÉXICO	Si (en algunos Estados)	SI	ND
NICARAGUA	SI	SI	90%
PANAMÁ	SI	SI	100%
PARAGUAY	NO	SI	ND
PERÚ	SI	SI	95%
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	SI	98%
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	SI	90%
URUGUAY	SI	SI	ND
VENEZUELA	SI	Sin datos	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.6.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- En relación a la existencia de marcos legales que norman los principales aspectos de la seguridad vial (velocidad, tiempos de conducción, consumo de alcohol, uso de casco y cinturón, dispositivos de retención infantil y uso del celular), tal y como se identificó en el año 2009, en la práctica la totalidad de los países disponen de leyes que regulan la utilización de estos dispositivos y los comportamientos esperados de los usuarios.
- Como aspecto pendiente a desarrollar se puede destacar la necesidad de emitir leyes que insistan en la obligatoriedad de uso de los dispositivos de retención infantil, las cuales no se tienen en varios países: Belice, Bolivia, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú y República Dominicana.
- En esta misma línea está la legislación sobre tiempos máximos de conducción en el transporte profesional, la cual sólo está desarrollada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guyana, México, Paraguay, Perú y Uruguay.
- Respecto a la posibilidad de utilizar el celular durante la conducción, son varios los países que no han establecido legislación en el tema. (Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Jamaica y Paraguay).
- En relación a la regulación del consumo de alcohol entre los conductores, llama especialmente la atención el caso de Barbados, donde dicho consumo está regulado por la ley pero no establece el límite permitido.
- Así mismo, es preocupante la situación de Bolivia, en la que el uso del cinturón de seguridad no está regulado en las leyes.
- En cuanto a las campañas de control, todos los países las realizan de manera periódica a pesar de que no disponen de información fiable acerca de sus resultados. En varios de ellos no existe la

legislación que regula la utilización de dispositivos de retención infantil y el tiempo máximo de conducción para transportistas profesionales, no se realizan campañas en estos campos.

- El seguro obligatorio de automóviles está implantado en la práctica totalidad de los países contemplados, excepto en Ecuador. En la mayor parte de los países no se dispone de información acerca de su cumplimiento, lo cual hace intuir deficiencias en cuanto al control e incertidumbres sobre su implantación.

5.7. HERRAMIENTAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

5.7.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

En este apartado figura la información relacionada a la utilización de herramientas para mejorar la seguridad de la infraestructura vial en los países del área.

Tabla 15 - Herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial implantadas en la región (datos recopilados en 2009 y 2013).¹²

PAÍS	2009		2013		
	IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	Experiencias de seguridad vial en proyectos (en anejos o auditorías de seguridad vial)	IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL	AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL
ARGENTINA	SI, en la red principal	Experiencias piloto de auditorías	SI	Ocasionalmente	Ocasionalmente en proyectos con financiación externa
BAHAMAS	No se realiza de manera sistemática en toda la red	Ocasionalmente se han hecho auditorías en grandes proyectos	NO	Solo en proyectos con financiación multilateral	Solo en proyectos con financiación multilateral
BARBADOS	NO	NO	SI	NO	NO
BELICE	NO	NO	NO	Solo en proyectos con financiación multilateral	Solo en proyectos con financiación multilateral
BOLIVIA	NO	NO	NO	Si, solo en la red principal	NO
BRASIL	No se realiza de manera sistemática en toda la red	NO	NO	NO	NO
CHILE	SI	NO, implantación prevista en 2009	SI	Si, con estudios de necesidades de mejora de la seguridad	NO
COLOMBIA	No se realiza de manera sistemática en toda la red	Experiencias piloto de auditorías	SI, pero no de manera sistemática en toda la red	Ocasionalmente	Ocasionalmente
COSTA RICA	NO	Experiencias piloto de auditorías	NO	Ocasionalmente	Ocasionalmente
ECUADOR	No se realiza de manera sistemática en toda la red	NO	SI	NO	NO

PAÍS	2009		2013		
	IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	Experiencias de seguridad vial en proyectos (en anejos o auditorías de seguridad vial)	IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL	AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL
EL SALVADOR	NO	NO	SI	SI	Ocasionalmente en grandes proyectos
GUATEMALA	NO	NO	SI	Ocasionalmente	Ocasionalmente
GUYANA	No se realiza de manera sistemática en toda la red	NO	NO	Ocasionalmente en grandes proyectos o con financiación internacional	Ocasionalmente en grandes proyectos o con financiación internacional
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	No se realiza de manera sistemática en toda la red	NO	NO	NO	NO
JAMAICA	NO	NO	SI	SI	NO
MÉXICO	SI	Sin datos	SI	SI	SI
NICARAGUA	No se realiza de manera sistemática en toda la red y no se garantiza la solución de los TCA	NO	SI	NO	NO
PANAMÁ	No se realiza de manera sistemática en toda la red	NO	NO	NO	NO
PARAGUAY	NO	NO	SI	Ocasionalmente	NO
PERÚ	NO	NO	NO	Ocasionalmente	Ocasionalmente
REPÚBLICA DOMINICANA	NO	NO	SI	Ocasionalmente	NO
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Ocasionalmente	NO
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	Sin datos	En desarrollo	En desarrollo	NO
URUGUAY	NO	NO	Sí, pero solo en redes nacionales y no sistemática	Si, en rutas nacionales	NO
VENEZUELA	No se realiza de manera sistemática en toda la red	NO	Sin datos	NO	SI

¹²Datos de Surinam y Venezuela, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

5.7.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- Si bien en el año 2009 prácticamente ningún país realizaba una identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes en todas sus redes viarias, urbanas e interurbanas, (excepto Chile y México), actualmente hay varios países que han implantado esta herramienta de mejora de la seguridad vial. Se trata de Argentina, Barbados, Ecuador, El Salvador, Jamaica, Nicaragua, Paraguay y República Dominicana. A pesar de que los gobiernos de los países han manifestado que la práctica de esta herramienta está extendida, existen dudas acerca de su implementación en toda la red viaria.
- Ningún país de la región de América Latina y el Caribe ha implantado, de manera sistemática, los procedimientos de auditoría de seguridad vial en proyectos de nueva construcción e inspecciones de seguridad vial en carreteras existentes. Su utilización es ocasional y no forma parte de la filosofía de trabajo para mejorar la seguridad vial, lo cual sería deseable en las estructuras organizativas de los países. De esa forma todo proyecto de carretera debería ser objeto de una auditoría de seguridad vial y toda la red de carreteras, ya abiertas al tráfico, tendría que ser inspeccionada periódicamente desde la perspectiva exclusiva de la seguridad vial. Tan sólo en México se aplican estas dos herramientas, pero no en toda la red viaria.
- Resulta muy positivo que en los proyectos en los que hay financiación internacional, o colaboración de entidades multilaterales, se haya alcanzado una homogeneidad en cuanto a la utilización de herramientas de mejora de la seguridad vial, de carácter preventivo y paliativo.

5.8. SEGURIDAD DEL PARQUE VEHICULAR

5.8.1. INFORMACIÓN RECOPIlada.

En relación al parque de vehículos y otros aspectos relacionados, así como al parque vehicular motorizado de 2 y 3 ruedas, en las siguientes tablas figuran los principales aspectos detectados en los países de América Latina y el Caribe.

Tabla 16 – Datos sobre el parque vehicular y parámetros de seguridad asociados (datos recopilados en 2009 y 2013).¹³

PAÍS	2009			2013					
	MOTORI- ZACIÓN (VEH/ 1,000 HAB)	EXISTE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	GRADO DE CUMPLI- MIENTO INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	Nº VEHÍCULOS	MOTORI- ZACIÓN (VEH/ 1,000 HAB)	ANTIGÜEDAD MEDIA DEL PARQUE (AÑOS)	EXISTE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	GRADO CUM- PLIMIENTO INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	ESTÁNDA- RES DE SE- GURIDAD ESPECÍFI- COS PARA VEHÍCULO
ARGENTINA	319	SI	Se exige a vehículos de transporte público de pasajeros y mercancías	19,146,702	466	12,7	SI / 1 año	<55%	SI
BAHAMAS	427	SI	ND	133,515	359	Sin datos	SI / sin informa- ción sobre periodici- dad	Sin datos	NO
BARBADOS	437	SI, para vehículos de transporte público de viajeros y mercancías; a los particu- lares se exige a los 7 años	ND	114,300	404	Sin datos	SI / 1 año	ALTO	NO
BELICE	184	SI	ND	65,000	201	12	SI / 1 año	Sin datos	NO
BOLIVIA	77	SI	ND	910,333	87	Sin datos	SI / 6 meses	70%	NO
BRASIL	225	SI, sólo en Sao Paulo y un Estado	ND	64,817,974	340	9-13	SI / 1 año	Sin datos	NO
CHILE	182	SI	ND	3,973,913	228	Sin datos	SI / 1 año	ALTO	SI
COLOMBIA	110	SI	ND	9,734,565	204	Sin datos	SI / 1 año	Sin datos	NO
COSTA RICA	152	SI	ND	923,591	192	13,8	SI / 1-2 años	81%	NO
ECUADOR	71	SI, sólo operativa en algunas ciudades	ND	2,125,972	137	Sin datos	SI / 1 año	Sin datos	SI
EL SALVADOR	99	SI	No se ha implantado	761,353	121	14,8	NO	Sin datos	NO
GUATEMALA	135	SI, pero no para todos los vehículos	ND	2,506,013	166	Sin datos	No existe	Sin datos	NO
GUYANA	166	SI	ND	50,901	64	Sin datos	SI / 1 año	ALTO	NO
HAITÍ		Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos

¹³Datos de Surinam y Venezuela en relación a estándares de seguridad en vehículo, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos. El dato de Guyana está pendiente de comprobación.

PAÍS	2009			2013					
	MOTORI- ZACIÓN (VEH/ 1,000 HAB)	EXISTE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	GRADO DE CUMPLI- MIENTO INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	Nº VEHÍCULOS	MOTORIZA- CIÓN (VEH/ 1,000 HAB)	ANTIGÜEDAD MEDIA DEL PARQUE (AÑOS)	EXISTE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	GRADO CUM- PLIMIENTO INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS	ESTÁNDA- RES DE SE- GURIDAD ESPECÍFI- COS PARA VEHÍCULO- S
HONDURAS	108	SI, para vehículos de transporte público de viajeros	ND	1,294,634	163	20	SI / 1 año	75%	NO
JAMAICA	188	SI	ND	518,205	191	Sin datos	SI	Sin datos	NO
MÉXICO	235	NO	ND	33,262,998	275	Sin datos	SI / 6 meses, transporte público de pasajeros y mercancías	Sin datos	SI
NICARAGUA	64	SI	ND	483,309	81	Sin datos	SI / 1 año	80%	NO
PANAMÁ	149	SI	ND	620,823	163	Sin datos	Sin datos	Sin datos	NO
PARAGUAY	63	SI, para vehículos de transporte público de viajeros y mercancías.	ND	1,012,467	151	11	SI / 1 año	Sin datos	NO
PERÚ	65	SI	ND	3,548,231	118	10-15	SI / 1 año	Sin datos	NO
REPÚBLICA DOMINICANA	257	SI	ND	3,052,686	297	12	SI / 1 año	Sin datos	NO
SURINAM	331	Sin datos	Sin datos	190,746	357	Sin datos	Sin datos	Sin datos	NO
TRINIDAD Y TOBAGO	368	Sin datos	Sin datos	358,595	268	10-15	SI / 2 años, 1 año para autobuses y camiones	50%	NO
URUGUAY	341	SI, para vehículos de Transporte público de pasajeros y mercan- cías; se está desarrollando su extensión a todo el parque de vehículos	ND	1,886,725	556	Sin datos	NO to- talmente implantada	Sin datos	NO
VENEZUELA	167	SI	ND	4,051,705	135	Sin datos	Sin datos	Sin datos	NO
ALC	197			155,545,256	271				

Tabla 17 – Parque de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas y representatividad en el parque total de vehículos (datos recopilados en 2013).¹⁴

PAÍS	2013		
	Nº VEHÍCULOS	VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE 2 Y 3 RUEDAS	% VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE 2 Y 3 RUEDAS SOBRE EL TOTAL
ARGENTINA	19,146,702	4,091,639	21%
BAHAMAS	133,515	871	1%
BARBADOS	114,300	2,200	2%
BELICE	65,000	Sin datos	Sin datos
BOLIVIA	910,333	57,835	6%
BRASIL	64,817,974	20,080,708	31%
CHILE	3,973,913	133,640	3%
COLOMBIA	9,734,565	5,149,354	53%
COSTA RICA	923,591	349,986	38%
ECUADOR	2,125,972	416,854	20%
EL SALVADOR	761,353	92,243	12%
GUATEMALA	2,506,013	831,772	33%
GUYANA	50,901	12,116	24%
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	1,294,634	322,930	25%
JAMAICA	518,205	11,777	2%
MÉXICO	33,262,998	1,310,397	4%
NICARAGUA	483,309	181,781	38%
PANAMÁ	612,000	46,150	7%
PARAGUAY	1,012,467	271,864	27%
PERÚ	3,548,231	1,568,366	44%
REPÚBLICA DOMINICANA	3,052,686	1,566,815	51%
SURINAM	190,746	44,207	23%
TRINIDAD Y TOBAGO	358,595	4,610	1%
URUGUAY	1,886,725	1,041,471	55%
VENEZUELA	4,051,705	Sin datos	Sin datos
ALC (sin considerar Belice, Haití y Venezuela, que carecen de datos)	151,428,551	37,589,586	25%

¹⁴Datos de Bolivia, Surinam y Venezuela en relación a estándares de seguridad en vehículo, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

5.8.2. VALORACIÓN.

Entre las valoraciones iniciales, realizadas a partir de los datos disponibles, cabe destacar lo siguiente:

- Es una práctica frecuente, en numerosos países, no dar de baja los vehículos del parque que ya no circulan, por lo que las cifras de motorización deben considerarse con precaución. En este sentido, se estima que hay una sobrevaloración del parque vehicular la cual no es posible cuantificar y que repercute en la tasa de accidentes por vehículo.
- Se ha producido un notable aumento de la motorización en la región, si se compara con los datos del año 2009, que se recogieron en el primer informe de diagnóstico. Actualmente, la motorización media en América Latina y el Caribe (sin considerar Haití por falta de datos) es de 271 vehículos por cada mil habitantes; mientras que en el año 2009, para los 23 países contemplados, era de 197 vehículos por cada mil habitantes.
- Los enormes aumentos en los rangos de motorización que experimentan algunos países, como Paraguay, Perú o Colombia, hacen pensar que puede haber algunas deficiencias en la recopilación de datos del parque vehicular. En virtud de que la calidad de los datos recogidos va mejorando progresivamente en los países del área, podría asumirse que el recopilado en el año 2009 probablemente fuera erróneo.
- En el año 2009 se identificaron en América Latina y el Caribe un total de 106.831.469 vehículos, incluyendo motocicletas y ciclomotores. En el año 2013 este número asciende a 155.545.256 vehículos, lo que supondría un aumento en el parque de vehículos registrado (que no coincide con el parque realmente circulante) de 48.7 millones de vehículos en la región. Este gran aumento, superior al 45%, refuerza la idea de un posible error en la notificación del parque de vehículos en el dato de referencia del año 2009.
- Una parte importante de los países no dispone de información acerca de la antigüedad media del parque de vehículos, lo cual pone de manifiesto que no hay elementos de control suficiente en este ámbito. En los países en los que se dispone de esta información, se aprecia una antigüedad media elevada, en ningún caso por debajo de los diez años. Lo anterior supone un retraso en la incorporación de los estándares de seguridad que conllevan los últimos desarrollos tecnológicos en los vehículos.
- A excepción de El Salvador, Guatemala y Uruguay, los países recogidos en este informe han desarrollado los instrumentos normativos para garantizar que los vehículos pasen por una inspección técnica periódica. Sin embargo, la falta de datos sobre el cumplimiento de esta medida hace presagiar un cierto déficit del control, en este ámbito. La situación era muy similar en el año 2009 por lo que se puede aventurar que, en términos generales, no se han producido cambios en este apartado. Cabe destacar los cambios positivos en Brasil, Ecuador, Honduras y México, que avanzaron en la extensión de la obligatoriedad de implantar las inspecciones técnicas de vehículos.
- Cabe destacar, como novedad especialmente positiva, la iniciativa LATINCAP, la cual proporciona información a los consumidores acerca de los resultados de las evaluaciones de seguridad de los nuevos vehículos, de manera independiente e imparcial. Simultáneamente se alienta a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de los vehículos a la venta en la región y se promueve que los gobiernos apliquen las regulaciones de la ONU, referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros.
- El parque de motocicletas ha crecido en los últimos años, si bien no se dispone de cifras exactas. El incremento de este tipo de vehículos suele ir asociado a un aumento de la siniestralidad en vialidades y las víctimas mortales, ya que son

usuarios muy vulnerables si no se implantan políticas específicas para mejorar su seguridad. Llamen la atención países como Colombia, República Dominicana y Uruguay, donde el número de este tipo de vehículos supera el 50% del parque total.

5.9. EDUCACIÓN VIAL.

5.9.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

En relación a la educación vial y las campañas de sensibilización, o concienciación a los ciudadanos, se ha obtenido la siguiente información:

Tabla 18 – Educación vial y campañas de sensibilización en los países del área (datos recopilados en 2009 y 2013).

PAÍS	2009	2013	
	EDUCACIÓN VIAL EN LAS ESCUELAS	LA EDUCACIÓN VIAL LLEGA A TODAS LAS ESCUELAS	SE REALIZAN CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN
ARGENTINA	Está presente en las escuelas, de manera transversal según regula la Ley 23348 y la ley 24449. No hay garantías de su aplicación	SI	SI
BAHAMAS	La educación vial está presente en las escuelas mediante la asignatura de seguridad vial	NO	SI
BARBADOS	De manera transversal. No hay garantías de su aplicación.	NO	SI
BELICE	NO	SI	SI
BOLIVIA	NO	NO	SI
BRASIL	Se contempla en la ley. Es muy reducida la cantidad de instituciones que adoptan de manera sistemática la Educación Vial en sus currículos.	SI	SI
CHILE	Se contempla en la ley. Está presente en las escuelas como objetivo vertical y transversal.	SI	SI
COLOMBIA	Se contempla en la ley y se realiza de manera transversal.	SI	SI
COSTA RICA	No es obligatoria aunque está extendida por convenios	SI	SI
ECUADOR	Se contempla en la ley y se realiza de manera transversal. No hay garantías de su aplicación.	SI	SI
EL SALVADOR	Se contempla en la ley pero no hay garantías de su aplicación.	SI	SI
GUATEMALA	No se ha implantado, aunque se está trabajando para conseguirlo.	NO	NO

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

PAÍS	2009	2013	
	EDUCACIÓN VIAL EN LAS ESCUELAS	LA EDUCACIÓN VIAL LLEGA A TODAS LAS ESCUELAS	SE REALIZAN CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN
GUYANA	NO	NO	SI
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	NO, aunque hay alguna iniciativa aislada.	NO	NO
JAMAICA	NO es obligatoria por ley, aunque se realizan iniciativas de educación.	SI	SI
MÉXICO	Nivel de desarrollo variable según los estados, no hay una política global a nivel nacional.	SI	SI
NICARAGUA	No se ha implantado, aunque se está trabajando para conseguirlo.	SI	SI
PANAMÁ	Está presente en las escuelas, de manera transversal. No hay garantías de su aplicación	NO	NO
PARAGUAY	Está presente en las escuelas, de manera transversal. No hay garantías de su aplicación	SI	SI
PERÚ	NO es obligatoria por ley	SI	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	Se contempla en la ley pero no hay garantías de su aplicación.	NO	SI
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	NO	SI
URUGUAY	No existe cobertura legal al respecto, aunque se realizan algunas actividades.	SI	SI
VENEZUELA	Se contempla en la ley pero no hay garantías de su aplicación.	Sin datos	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.9.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- En cuanto a la educación vial, la situación no ha variado significativamente respecto al año 2009. Se puede generalizar que en la mayoría de los países se contempla la seguridad vial en las escuelas, pero de manera heterogénea y sin garantías de que en todas las etapas escolares se reciba la formación necesaria; ni en todas las escuelas de los países, tanto en el ámbito urbano

como en el rural. Se trata de un campo de acción sobre el que es necesario avanzar cuanto antes, ya que es la base para la modificación de conductas que se requiere de cara a mejorar la seguridad vial de los países.

- Las campañas de concienciación se encuentran muy extendidas en los países de América Latina y el Caribe, si bien sería necesario establecer protocolos para adecuar el mensaje y el momento de su lanzamiento al público objetivo y medir la efectividad de estas campañas.

5.10. FORMACIÓN VIAL.

5.10.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

En el ámbito de la formación vial, entendida como la formación para la obtención de la licencia de conducir, cabe destacar los siguientes aspectos:

Tabla 19 – Caracterización de la formación de conductores en los países de América Latina y el Caribe (datos recopilados en 2009 y 2013).

PAÍS	2009 FORMACIÓN DE CONDUCTORES	2013					
		OBTENCIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR			LICENCIA POR PUNTOS		
		EXÁMEN TEÓRICO	EXÁMEN PRÁCTICO	RECONOCIMIENTO MÉDICO	SISTEMA DE LICENCIA POR PUNTOS	REGISTRO ÚNICO DE CONDUCTORES	CURSOS DE RECICLAJE PARA INFRACTORES
ARGENTINA	Se reconocen numerosas deficiencias en la formación. Las mejoras se regulan en la nueva Ley de Tránsito nº 26363, en implantación.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
BAHAMAS	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	NO	NO
BARBADOS	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	NO, sólo para conductores mayores de 70 años	SI	SI	NO
BELICE	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	NO	NO
BOLIVIA	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	SI	NO
BRASIL	Está regulada y no existen indicios de incumplimientos.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
CHILE	Está regulada y no existen indicios de incumplimientos.	SI	SI	SI	NO	SI	NO
COLOMBIA	Existe un marco legal para la obtención de licencias pero se reconocen numerosos casos de incumplimiento.	SI	SI	SI	NO	SI	NO
COSTA RICA	Está regulada y no existen indicios de incumplimientos.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ECUADOR	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	SI	SI	NO
EL SALVADOR	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	SI	SI

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

PAÍS	2009 FORMACIÓN DE CONDUCTORES	2013					
		OBTENCIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR			LICENCIA POR PUNTOS		
		EXÁMEN TEÓRICO	EXÁMEN PRÁCTICO	RECONOCIMIENTO MÉDICO	SISTEMA DE LICENCIA POR PUNTOS	REGISTRO ÚNICO DE CONDUCTORES	CURSOS DE RECICLAJE PARA INFRACTORES
GUATEMALA	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	Solo de visión	NO	SI	NO
GUYANA	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	NO	NO	NO	NO
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	NO	NO
JAMAICA	Se reconocen numerosas deficiencias en la formación que se están mejorando en un proyecto de ley.	SI	SI	NO	SI	SI	NO
MÉXICO	Numerosas deficiencias debido a la existencia de diversos criterios en los estados y una falta de control nacional.	SI	SI	SI	NO	NO	NO
NICARAGUA	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	SI	NO
PANAMÁ	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	SI	SI	NO
PARAGUAY	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	NO	NO
PERÚ	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	SI	SI	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	SI	SI	SI	NO	SI	NO
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	SI	SI	NO, solo para conductores profesionales o mayores de 65 años	NO	SI	SI
URUGUAY	Está regulada de forma incompleta	SI	SI	SI	NO	NO	SI
VENEZUELA	Está regulada; no hay garantías de su cumplimiento	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.10.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- En el informe realizado en el año 2009 se ponía de manifiesto que casi todos los países de la región habían regulado la obtención del permiso de conducir, si bien no se aportaban datos acerca de su cumplimiento en términos de cursar las materias teóricas y prácticas, o la cifra de conductores sin licencia. Según se anota en el informe de 2013, todos los países han regulado un examen teórico y otro práctico, así como la necesidad de superar un reconocimiento médico (a excepción de Barbados, Guyana, Jamaica y Trinidad y Tobago y Guatemala con respecto al examen médico, que tan solo incluye el de la visión). No se dispone de datos reales acerca de los posibles incumplimientos, en este sentido.
- Los sistemas de licencia por puntos, que en el año 2009 no se habían implantado en ningún país salvo alguna experiencia en grandes capitales, están comenzando a extenderse en la región. Se trata de una medida muy positiva para conseguir un aumento en el respeto de las normas de circulación, si bien es preciso garantizar que antes de su arranque se sentaron las bases necesarias para conseguir su desarrollo con éxito. Entre estas bases destacan: la existencia de un marco legal apropiado, un registro único de conductores, recursos humanos y económicos para realizar las labores de control, campañas de información a la sociedad, etc. La mayor parte de los países que han desarrollado un sistema de permiso por puntos lo han realizado de manera consistente, con la garantía de un registro único de conductores y cursos de reciclaje de infractores. Se puede destacar la situación negativa de Barbados, Ecuador, Jamaica y Panamá que pese a tener un sistema de licencia por puntos, no disponen de medidas de reeducación para infractores.

5.11. ATENCIÓN POSTERIOR AL ACCIDENTE.

5.11.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

En cuanto a la atención posterior al accidente, cabe destacar los siguientes datos:

Tabla 20 - Información relativa a la atención posterior al accidente (datos recopilados en 2013).¹⁵

PAÍS	2013		
	EXISTE UN TELÉFONO DE EMERGENCIAS	% HERIDOS TRANSPORTADOS EN AMBULANCIA	FORMACIÓN ESPECÍFICA A MÉDICOS Y ENFERMERAS
ARGENTINA	SI	>75%	SI
BAHAMAS	SI	Sin datos	SI
BARBADOS	SI	Sin datos	SI
BELICE	SI	55%	SI
BOLIVIA	SI	Sin datos	NO
BRASIL	SI	Sin datos	SI
CHILE	SI	Sin datos	SI
COLOMBIA	SI	Sin datos	Sin datos
COSTA RICA	SI	Sin datos	SI
ECUADOR	SI	Sin datos	Sin datos
EL SALVADOR	SI	Sin datos	SI
GUATEMALA	NO	Sin datos	NO
GUYANA	SI	Sin datos	NO
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	SI	Sin datos	Sin datos
JAMAICA	SI	Sin datos	Sin datos
MÉXICO	SI	Sin datos	SI
NICARAGUA	SI	Sin datos	Sin datos
PANAMÁ	SI	Sin datos	SI
PARAGUAY	SI	Sin datos	SI
PERÚ	SI	<10%	SI
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	40%	SI
SURINAM	SI	>75%	NO
TRINIDAD Y TOBAGO	SI	90%	SI
URUGUAY	SI	Sin datos	SI
VENEZUELA	SI	Sin datos	SI

¹⁵ Datos de Surinam y Venezuela en relación a estándares de seguridad en vehículo, sombreados en naranja, obtenidos del informe "Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action", publicado por la Organización Mundial de la Salud, a falta de datos aportados por los gobiernos.

5.11.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- La mayor parte de los países disponen de un teléfono de atención de emergencias.
- Se dispone de pocos datos fiables acerca del traslado de los heridos, en el transporte más adecuado, y la atención hospitalaria que reciben.

5.12. PARTICULARIDADES DEL ENTORNO URBANO.

5.12.1. INFORMACIÓN RECOPIADA.

La información recopilada para la valoración de las particularidades del entorno urbano es poco detallada y heterogénea. Se incluye en la siguiente tabla:

Tabla 21 – Distribución porcentual de accidentes con víctimas, víctimas mortales y heridos graves en entornos urbanos e interurbanos (datos recopilados en 2013).

PAÍS	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		VÍCTIMAS MORTALES		HERIDOS GRAVES	
	% EN ZONA INTERURBANA	% EN ZONA URBANA	% EN ZONA INTERURBANA	% EN ZONA URBANA	% EN ZONA INTERURBANA	% EN ZONA URBANA
ARGENTINA	9%	91%	44%	56%	Sin datos	Sin datos
BAHAMAS	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BARBADOS	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BELICE	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BOLIVIA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
BRASIL	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
CHILE	21%	79%	61%	39%	33%	67%
COLOMBIA	Sin datos	Sin datos	38%	62%	12%	88%
COSTA RICA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
ECUADOR	26%	74%	58%	42%	36%	64%
EL SALVADOR	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
GUATEMALA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
GUYANA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HAITÍ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
HONDURAS	15%	85%	55%	45%	Sin datos	Sin datos
JAMAICA	54%	46%	62%	38%	71%	29%
MÉXICO	21%	79%	36%	64%	16%	84%
NICARAGUA	45%	55%	75%	25%	46%	54%
PANAMÁ	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
PARAGUAY	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
PERÚ	2%	98%	Sin datos	Sin datos	10%	90%
REPÚBLICA DOMINICANA	58%	42%	62%	38%	23%	77%
SURINAM	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos
TRINIDAD Y TOBAGO	Sin datos	Sin datos	38%	62%	Sin datos	Sin datos
URUGUAY	ND	ND	40%	60%	Sin datos	Sin datos
VENEZUELA	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos	Sin datos

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

5.12.2. VALORACIÓN.

La información recopilada permite realizar las siguientes valoraciones:

- Llama la atención el hecho de que un buen número de países no dispongan de información acerca de los accidentes que se producen en zona urbana e interurbana, indispensable para un análisis básico de la siniestralidad en vialidades de cualquier nación. La distribución de responsabilidades entre los Ayuntamientos, policías urbanas y policías de tránsito, está detrás de esta situación de desconocimiento en varios casos.
- En los países en los que se dispone de datos, la representatividad de los accidentes en zonas urbanas es muy elevada.



**Cambios más
significativos en
la seguridad vial
de la región en los
últimos años**

Como recopilación de las valoraciones realizadas en los capítulos anteriores, cabe destacar los siguientes cambios que se han producido, en los últimos años, en materia de seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe:

En relación a la recolección y análisis de siniestralidad en vialidades:

- En líneas generales, han mejorado los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades. Actualmente, un buen número de países recopilan datos de fallecidos a 30 días, siguiendo los criterios internacionales, aunque en algunos de ellos se utilicen factores de corrección y no se haga un seguimiento total de la evolución de los heridos. Sin embargo, existen todavía países que tan sólo recogen datos de víctimas in situ.
- Adicionalmente, no se han producido cambios notables en la incorporación de otros indicadores de siniestralidad en vialidades, como podría ser la evolución del número de accidentes con víctimas y los de heridos graves.
- El análisis detallado de los datos de siniestralidad en vialidades, de manera que se extraigan conclusiones sobre las víctimas, representatividad de usuarios vulnerables, causas más frecuentes, factores concurrentes, etc., sigue siendo una asignatura pendiente en la región. Son pocos los países que lo realizan de manera completa. Se puede reconocer que hay discretos avances, en este sentido.

En relación a las cifras de siniestralidad en vialidades:

- Se aprecia una tendencia estable, con un ligero aumento del rango de fallecidos por 100.000 habitantes en la región, así como un descenso en la cantidad de fallecidos por millón de vehículos. Algunos países han empeorado significativamente sus cifras de siniestralidad en vialidades, mientras que otros las han mejorado. Es preciso tener en cuenta que un aumento de las cifras de siniestralidad en vialidades en ocasiones puede ser causado por una mejora de los sistemas de recolección de datos, lo que evita fallas en la notificación de accidentes que antes sí se producían. En los países que tienen esta situación esto no debería considerarse un empeoramiento, sino una mejora en el conocimiento del problema de la seguridad vial.
- La información acerca de los accidentes más frecuentes pone de manifiesto la importancia de los atropellamientos y las colisiones, entre vehículos, dentro del total de los accidentes.
- En cuanto a los factores concurrentes: velocidad inadecuada, imprudencia y consumo de alcohol, estos aparecen sistemáticamente en casi todos los países por lo que deberían ser la base para el establecimiento de políticas de control, de cara a reducir la siniestralidad en vialidades.

En relación a la seguridad de los usuarios vulnerables:

- Continúa el desconocimiento, en algunos países, acerca de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) que sufren las consecuencias de los accidentes. La situación ha sufrido pocos cambios en los últimos años.
- En cuanto a las cifras de representatividad de usuarios vulnerables fallecidos, respecto al total, en los países que disponen de esa información los datos se han mantenido prácticamente estables, excepto en casos puntuales. Se estima que más del 50% del total de los fallecidos son usuarios vulnerables en la región.

En relación a los aspectos institucionales y de financiación:

- Se han producido pocos cambios en cuanto a las entidades que lideran la seguridad vial en la región. Los países que estaban en buena situación, en el diagnóstico realizado en 2009, continúan en su línea de mejora, mientras que en el resto se han producido pocos cambios.
- En relación a la financiación se ha incrementado el número de países que han creado mecanismos para garantizar la financiación de la seguridad vial, a través de recursos de las multas, de los seguros, o de la financiación privada; de esta manera se obtienen recursos extra presupuestarios para mejorar la seguridad vial.

En relación a los planes de seguridad vial:

- En este campo se han producido mejoras notables. Prácticamente la totalidad de los países disponen de Planes de Seguridad Vial, alineados con las directrices del Decenio para la Seguridad Vial.

En relación a la legislación en materia de seguridad vial y el control:

- La existencia de marcos legales que regulen la utilización del cinturón, del casco, el consumo de alcohol en la conducción, etc., no ha experimentado grandes cambios en los últimos años. Esto se debe, principalmente, a que ya se encontraban en una situación bastante avanzada. Falta el desarrollo de un marco legal para la obligatoriedad del uso de los dispositivos de retención infantiles, aspecto en el que no se ha evolucionado al ritmo deseado.
- Así mismo, sería adecuado promulgar leyes sobre el control del uso del celular y los tiempos máximos de conducción en el transporte profesional, aspecto pendiente en casi todos los países.
- En líneas generales no se dispone de datos acerca de la efectividad de las campañas de control. Lo anterior impide mejorar el conocimiento acerca del resultado de las campañas. Es funda-

mental entonces que se implanten mecanismos e indicadores para valorar los impactos de las estrategias de control. Esto también aplica al seguimiento del grado de implementación del seguro obligatorio de vehículos.

En relación a la seguridad de las infraestructuras viales:

- En cuanto a la identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes, se ha avanzado considerablemente en los países de la región. Un buen número de ellos utilizan esta estrategia para mejora de la seguridad de las vías. Sin embargo, es preciso avanzar para que esta herramienta se implante de manera sistemática, con periodicidad máxima de 5 años y que se utilice en todas las redes de carreteras.
- En cuanto a la implantación de auditorías e inspecciones de seguridad vial, se puede afirmar que en los países de la región se realizan ocasionalmente, no de manera generalizada.

En relación al parque vehicular:

- Se ha experimentado una mejora respecto al establecimiento del control del estado de los vehículos de manera obligatoria y periódica, en las llamadas Inspecciones Técnicas, que se están extendiendo en los países de la región. La falta de información sobre el grado de cumplimiento de esta inspección permite pronosticar que es necesario un mayor control, en este sentido.
- Resulta positivo el hecho de que en algunos países se estén introduciendo estándares para mejorar la seguridad de los vehículos, lo cual constituye una novedad en materia de seguridad vial, en los últimos años.

En relación a la educación vial:

- No se han experimentado cambios notables en este campo; si bien la educación vial existe y se imparte en las escuelas, no existen indicadores acerca de su grado de implantación y eficacia de la formación impartida.

- Las campañas de concienciación se encuentran en situación parecida: se realizan en la mayor parte de los países pero no hay indicadores sobre su efectividad.

En relación a la formación vial:

- Casi todos los países han regulado la existencia de una prueba teórica, práctica y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducir. Sin embargo, no se dispone de datos fiables acerca del cumplimiento de estos requisitos y la representatividad de conductores sin licencia, que puede ser elevada en algunos países.
- Si bien en el año 2009 se identificó que varios países querían poner en marcha un sistema de licencia por puntos, sin disponer de los requisitos necesarios previos (registro único de accidentes, sistema de control adecuado, marco legal, etc.), en la actualidad los países que disponen de este sistema tienen una buena estructura, con algunas excepciones.

En relación a la atención posterior al accidente:

- En esta materia, la falta de datos por parte de los países pone de manifiesto que la atención posterior al accidente no se ha valorado adecuadamente, en las políticas de mejora de la seguridad vial.

En relación a las particularidades de los entornos urbanos:

- Existe un desconocimiento, en la mayor parte de los países, acerca de la representatividad de la siniestralidad en vialidades en el entorno urbano respecto al total. En los países en los que se dispone de esta información se confirma que ésta es elevada, supera en muchos casos el 50% del total de la siniestralidad en vialidades. Es preciso mejorar en el conocimiento de la seguridad vial urbana, para plantear soluciones apropiadas.

La siguiente tabla incluye un cuadro- resumen de cambios más significativos en la región, en los últimos años, para aquellos campos en los que se disponía de información relativa al estudio de 2009:

Tabla 22 – Cuadro resumen de cambios más significativos en la región de América Latina y el Caribe en los últimos años.

CAMPO	ASPECTO	EVOLUCIÓN		
		POSITIVA	SIN VARIACION SIGNIFICATIVA	OBSERVACIONES
En relación a la recopilación y análisis de siniestralidad en vialidades	Recolección de datos de siniestralidad en vialidades a 30 días	X		Evolución positiva de numerosos países, aunque otros están pendientes de su implantación
	Recolección de datos de accidentes con víctimas y número de heridos graves		X	Es preciso avanzar en la Recolección de otros indicadores de siniestralidad en vialidades, no sólo datos de fallecidos.
	Análisis detallado de los datos de siniestralidad en vialidades		X	Son muy escasos los países que lo realizan de manera completa
En relación a las cifras de siniestralidad en vialidades	Indicadores de fallecidos por cada 100.000 habitantes		X	La evolución en la región ha sido estable, con un ligero crecimiento.
	Indicadores de fallecidos por millón de vehículos		X	La mejora se debe a que el aumento en las cifras de víctimas se compensa con el crecimiento del parque de vehículos.
En relación a la seguridad de los usuarios vulnerables	Conocimiento de los datos de la representatividad de los usuarios vulnerables en la siniestralidad en vialidades		X	No se han producido mejoras en este sentido.
	Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos respecto al total		X	No se han producido mejoras en este sentido.
En relación a los aspectos institucionales y de financiación	Creación de entidades líderes en seguridad vial		X	Las entidades líderes con buenos resultados continúan en la misma línea, pero no se han creado nuevas entidades.
	Financiación de la seguridad vial con recursos de las multas, seguros o financiación privada	X		Son varios los países que se han incorporado a estas prácticas que ya estaban vigentes en otros tantos países de la Región.
En relación a los planes de seguridad vial	Desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos y con presupuestos asignados	X		Si bien hay algunas carencias y es preciso analizar su seguimiento en el futuro, los países han desarrollado planes de seguridad vial casi en su totalidad.

En relación a la legislación en materia de seguridad vial y el control	Desarrollo de marcos legales en el ámbito de la seguridad vial		X	En general los marcos legales estaban altamente desarrollados en 2009, si bien el aspecto pendiente, que era la regulación del uso obligatorio de dispositivos de retención infantiles no se ha desarrollado en estos años.
	Regulación del uso del celular en la conducción y tiempos máximos de conducción para el transporte profesional		X	Es preciso seguir avanzando en estas dos líneas, que no han experimentado cambios considerables en los últimos años.
	Recopilación y análisis de información de las campañas de control del cumplimiento de las normas		X	Se realizan campañas de control pero no se analizan los datos en la mayor parte de los países, de cara a utilizarlos para mejorar las políticas de seguridad vial
En relación a la seguridad de las infraestructuras	Identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes	X		Se ha extendido la utilización de estas herramientas, aunque no en la totalidad de las redes y de manera sistemática
	Implantación de auditorías e inspecciones de seguridad vial		X	Su utilización sigue estando muy limitada en numerosos países, aunque se está avanzando en los grandes proyectos.
En relación al parque de vehículos	Existencia de Inspecciones Técnicas de Vehículos periódicas y obligatorias	X		Numerosos países han creado el marco legal y la infraestructura necesaria para su aplicación; es preciso vigilar su cumplimiento.
	Estándares de seguridad en los vehículos	X		Se están implantando paulatinamente en los países en los últimos años.
En relación a la educación vial	Educación vial en las escuelas		X	Se siguen realizando actividades educativas, pero no se dispone de indicadores de implantación en todo el territorio ni de efectividad
	Campañas de concienciación		X	Se siguen realizando campañas de concienciación pero no se dispone de indicadores de resultados
En relación a la formación vial	Regulación de la obtención de licencias de conducir con pruebas teóricas, prácticas y reconocimiento médico	X		Se ha regulado en numerosos países, si bien no existen indicadores acerca de su cumplimiento
	Sistemas de licencia por puntos con los requisitos apropiados	X		Los países que han implantado un sistema de licencia por puntos manifiestan tener un registro único de conductores y, en su mayoría, un sistema de formación de conductores infractores.
En relación a la atención posterior al accidente.	Faltan datos para poder valorar este aspecto. Resulta negativo que los países desconozcan su funcionamiento.		X	
En relación a las particularidades de los entornos urbanos	Desconocimiento de los problemas de seguridad vial urbana en numerosos países		X	En los países en los que se conocen los datos, el porcentaje de siniestralidad en vialidades urbana respecto al total es muy elevada.



Diagnóstico general 2013 de seguridad vial en América Latina y el Caribe

7.1. ANÁLISIS DE DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES.

En este apartado se incluye un análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades en materia de seguridad vial, en la Región.

Debilidades

- Falta de conocimiento de los problemas reales de seguridad vial en los países; un sistema deficiente de recopilación de datos de siniestralidad en vialidades, unido a un inexistente análisis de los datos y extracción de conclusiones. Esta situación se produce en numerosos países y hace que las políticas de seguridad vial no siempre estén adaptadas a sus problemas reales.
- Déficit en la incorporación de indicadores necesarios para valorar adecuadamente la siniestralidad en vialidades tales como: número de accidentes con víctimas, en entornos urbanos e interurbanos, así como el número de heridos graves y heridos leves que se producen en éstos. Es necesario valorar otros indicadores, no solamente el número de fallecidos.
- Escaso reconocimiento al problema de la seguridad vial urbana, lo cual afecta especialmente a los usuarios más vulnerables. Sería necesario prestar más atención a este usuario, tanto en su identificación, cuantificación, análisis y solución, principalmente por la enorme representatividad que tiene en el total de accidentes que se producen.
- En numerosos países persisten los Consejos de Seguridad Vial, los cuales generalmente no permiten poner en marcha estrategias efectivas para la mejora de la seguridad vial. Si bien es preciso reconocer que algunos Consejos si han funcionado adecuadamente, esta fórmula debería modificarse con la creación de organizaciones líderes de seguridad vial, con personalidad propia y recursos humanos, económicos y materiales suficientes.

- Carencias en las actividades de control del cumplimiento de las normas en casi todo los aspectos valorados: velocidad, consumo de alcohol, uso de cinturón y casco, etc.
- Retrasos significativos en la aplicación de herramientas para mejorar la seguridad de las infraestructuras viales, tanto de carácter paliativo (identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes) como preventivo (auditorías e inspecciones de seguridad vial).
- No se ha apostado, de manera consistente, por la implantación de la educación vial en todas las escuelas, con la garantía que llegue a todos los centros educativos y que sea efectiva.
- No se ha considerado adecuadamente la importancia de la atención posterior al accidente, en la mayor parte de los países.

Amenazas

- La coyuntura económica mundial impone la reducción de inversiones en todos los campos. Lamentablemente, la seguridad vial no queda exenta de esta situación.
- El crecimiento económico en los países de la región va asociado a un aumento de la motorización, de manera muy fuerte en cuanto a ciclomotores y motocicletas, pero también en el resto del parque. Si no se implantan medidas para reducir la siniestralidad en vialidades en todos los campos (marco legal, institucional y de control, factor humano, infraestructura y vehículo), el crecimiento de la siniestralidad en vialidades será inevitable.

Fortalezas

- Creación de una cultura y concienciación por la seguridad vial en los países, tanto a nivel de la ciudadanía como de los Gobiernos, los cuales consideran la seguridad vial como una de sus prioridades.
- Numerosas novedades, como el fortalecimiento de entidades que lideran la seguridad vial, desarrollo de Planes de Seguridad Vial, refuerzo de marcos legales, etc., hacen vislumbrar la existencia de un trabajo organizado en varios países de la región.
- Creación de instrumentos para facilitar la financiación de la seguridad vial en los países, como la asignación de una parte de las multas o los seguros, de manera que se garantice la existencia de fondos para estas actividades.
- Existencia de un marco legal completo en los países, en los ámbitos que afectan a la seguridad vial. Sin embargo, como se han indicado en las debilidades, es preciso fomentar el control del cumplimiento de estas normas.
- Inclusión de criterios de seguridad en los vehículos a escala regional.
- Se ha mejorado considerablemente el ámbito de la formación de los conductores, aunque es preciso seguir trabajando en su cumplimiento.

Oportunidades

- Creación de organismos supranacionales en la región, como el Observatorio de Seguridad Vial Iberoamericano (OSEVI), que permitan homogeneizar políticas en la zona, difundir buenas prácticas, intercambiar experiencias, etc. de cara a mejorar la seguridad vial en el área.
- Colaboración de entidades multilaterales de financiación, en materia de seguridad vial, en numerosos países de la región, con una creciente especialización en este campo.
- Lanzamiento de la iniciativa LATINCAP, que proporciona información a los consumidores acerca de los resultados de las evaluaciones de seguridad de los nuevos vehículos, de manera independiente e imparcial. Simultáneamente alienta a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de los vehículos que venden en la región y promueve entre los gobiernos la aplicación de las regulaciones de Naciones Unidas, referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros.

7.2. EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES Y PREVISIONES, DE ACUERDO A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.

En el siguiente gráfico figura una estimación de los niveles globales de siniestralidad en vialidades en los países de América Latina y el Caribe, a excepción de Haití. En virtud de que no en todos los países está disponible la serie estadística completa, entre los años 2000 y 2012, se ha estimado una tendencia de crecimiento o decrecimiento según los datos disponibles. En el gráfico se incluye la siguiente información:

- En la línea marrón, estimación de la evolución de las víctimas mortales en el periodo 2000-2012.

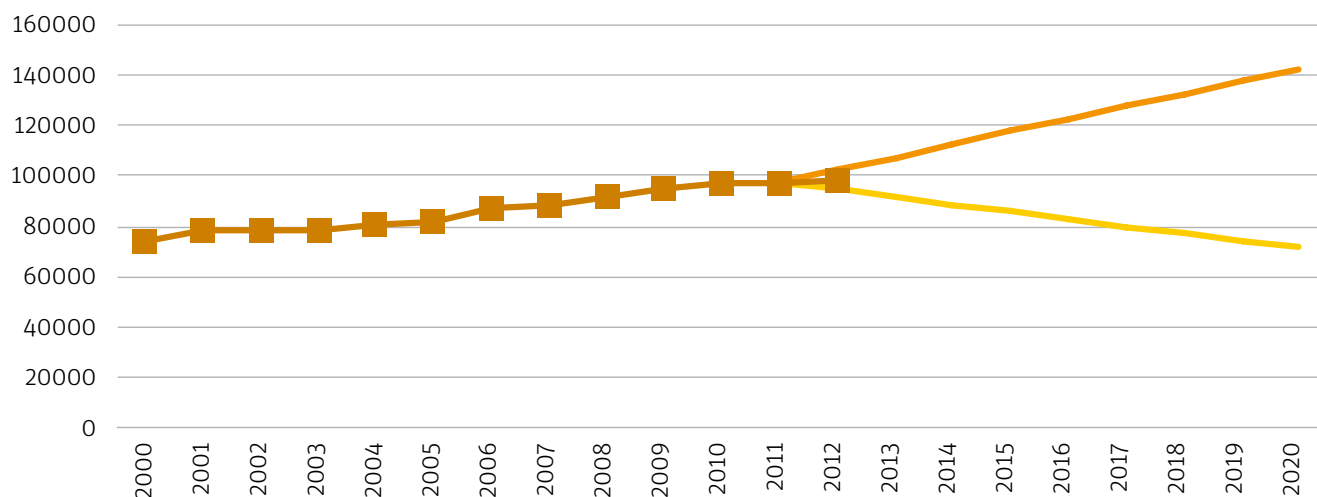
- En la línea naranja, estimaciones de aumento previsto en la siniestralidad en vialidades, si no se actúa según los criterios de la Década de Acción en seguridad vial 2011-2020, de la Organización de las Naciones Unidas
- En la línea amarilla, estimaciones de reducción de la siniestralidad en vialidades si se toman las medidas apropiadas en la Década de Acción en seguridad vial 2011-2020, de la Organización de las Naciones Unidas.

En caso de seguir las estimaciones de la Organización de las Naciones Unidas, la aplicación de políticas efectivas de mejora de la seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe permitiría salvar más de 350.000 vidas, en la década 2011-2020, comparándolo con la situación de no actuar.

Gráfico 5 – Estimación de la evolución de las víctimas mortales en América Latina y el Caribe y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.



Recomendaciones y prioridades de actuación a nivel global

Como conclusión al informe de “Evaluación de los avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 - 2012”, cabe realizar las siguientes recomendaciones, las cuales están alineadas con los pilares que se establecen para la Década de Acción en Seguridad Vial, que aspiran a reducir el número y las consecuencias de los accidentes de tránsito en los próximos años:

8.1. PILAR 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.

- **Mejorar los sistemas de recopilación de datos de siniestralidad en vialidades**, de tal manera que garanticen que se recogen el 100% de los accidentes que se producen en todas las vías, independientemente de su titularidad; en el entorno urbano e interurbano y que se realiza un seguimiento de la evolución de las víctimas, para conocer la magnitud del problema. Para lo anterior es preciso incorporar otros indicadores a las estadísticas, como puede ser el número de accidentes con víctimas y número de heridos graves y leves.
 - **Acción recomendada:**
 - Identificar carencias y proponer soluciones para optimizar el sistema de recopilación de datos.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014 - 2016)
- **Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades** en cada país, de manera que se conozca dónde se producen los accidentes, cuáles son los usuarios que más resultan afectados, representatividad de los usuarios vulnerables en el total de accidentes, factores concurrentes, etc.
 - **Acción recomendada:**
 - Desarrollar estos informes de la manera más completa posible y utilizar sus conclusiones para establecer políticas de mejora de la seguridad vial.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)

- **Crear entidades que lideren la seguridad vial en los países** que no disponen de ellas. Dichas entidades deben contar con personalidad jurídica propia, recursos humanos y materiales y presupuestos asignados, los cuales le permitan encabezar el cambio en la seguridad vial.
 - **Acción recomendada:**
 - Crear entidades líderes y fortalecer las ya existentes.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)
- **Asegurar la financiación de la seguridad vial** por medio de la creación de fondos provenientes de un porcentaje de los seguros o de las multas, de manera que se reduzca la dependencia de las partidas presupuestarias públicas.
 - **Acción recomendada:**
 - Establecer los mecanismos legales y procedimientos para permitir la creación de estos fondos.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)
- **Promover el desarrollo de planes de seguridad vial** integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados, de tal forma que permitan la actuación de manera coordinada de todos los agentes que trabajan en seguridad vial en los países de la región.
 - **Acción recomendada:**
 - Desarrollar planes de acuerdo a los criterios internacionales de eficacia de las estrategias de seguridad vial.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para el desarrollo de planes.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)
- **Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana**, como uno de los grandes problemas de la siniestralidad en vialidades en América Latina y el Caribe. Es un hecho que hasta ahora no se ha dado la respuesta adecuada y eso supone un enorme impacto, especialmente en los usuarios vulnerables.
 - **Acción recomendada:**
 - Incorporar la seguridad vial urbana como una prioridad de primer orden y elaborar planes de seguridad vial urbanas. Estos planes deben aglutinar las acciones a desarrollar.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para el desarrollo de estrategias específicas.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)
- **Incluir la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) como prioridad en todas las políticas de seguridad vial**, con vistas a la reducción de la representatividad de estos colectivos en el total de la siniestralidad en vialidades, la cual en este momento supera el 50% del total de fallecidos en accidentes de tránsito.
 - **Acción recomendada:**
 - Valorar, cuantitativa y cualitativamente, la siniestralidad en vialidades de peatones, ciclistas y motociclistas, tanto en el entorno urbano e interurbano, de manera que se pueda cuantificar el problema y proponer planes de acción específicos, los cuales deberían integrarse a las Estrategias de seguridad vial de los países.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para el desarrollo de estrategias específicas.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)
- **Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas**, de manera que se garantice el adecuado funcionamiento del extenso marco legal existente en los países. Esta medida

pasa por la necesaria formación de las policías y la disponibilidad de medios humanos y materiales para su implantación.

- **Acción recomendada:**

- Reformar el procedimiento formativo de los policías de tráfico y mejorar las condiciones para facilitar el control.
- Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.

- Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)

- **Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial** en los países, para reducir la dependencia de asistencias técnicas externas en el largo plazo, tanto en la gestión integral de la seguridad vial como en la difusión y utilización de herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial.

- **Acción recomendada:**

- Identificar carencias, apoyar la formación de formadores y creación de profesionales expertos en los países.
- Seminarios, talleres, formación.

- Prioridad de implantación: MEDIANO PLAZO (2014-2018)

- **Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial**, tanto para apoyar a entidades ya existentes y favorecer la organización de eventos de difusión y transmisión de buenas prácticas y conocimiento, en materia de seguridad vial.

- **Acción recomendada:**

- Participar en las iniciativas regionales.
- Seminarios, talleres, eventos.

- Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)

8.2. PILAR 2: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS.

- **Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes**, como herramienta básica para la mejora de la seguridad de la infraestructura vial.

- **Acción recomendada:**

- Establecer los marcos legales, operativos y presupuestarios necesarios, para garantizar que la gestión de los Tramos de Concentración de Accidentes se realiza en todas las redes de carreteras, periódicamente.

- Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio; establecimiento de requisitos que obliguen a la utilización de esta herramienta en proyectos de infraestructura, con la colaboración de entidades multilaterales.

- Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)

- **Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial** como herramienta clave de la prevención en seguridad vial.

- **Acción recomendada:**

- Establecer los marcos legales, operativos y presupuestarios necesarios para garantizar que auditorías e inspecciones de seguridad vial se utilizan, al menos, en las redes principales de carreteras.

- Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio; establecimiento de requisitos que obliguen a la utilización de esta herramienta en proyectos de infraestructura, con la colaboración de entidades multilaterales.

- Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)

8.3. PILAR 3: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS.

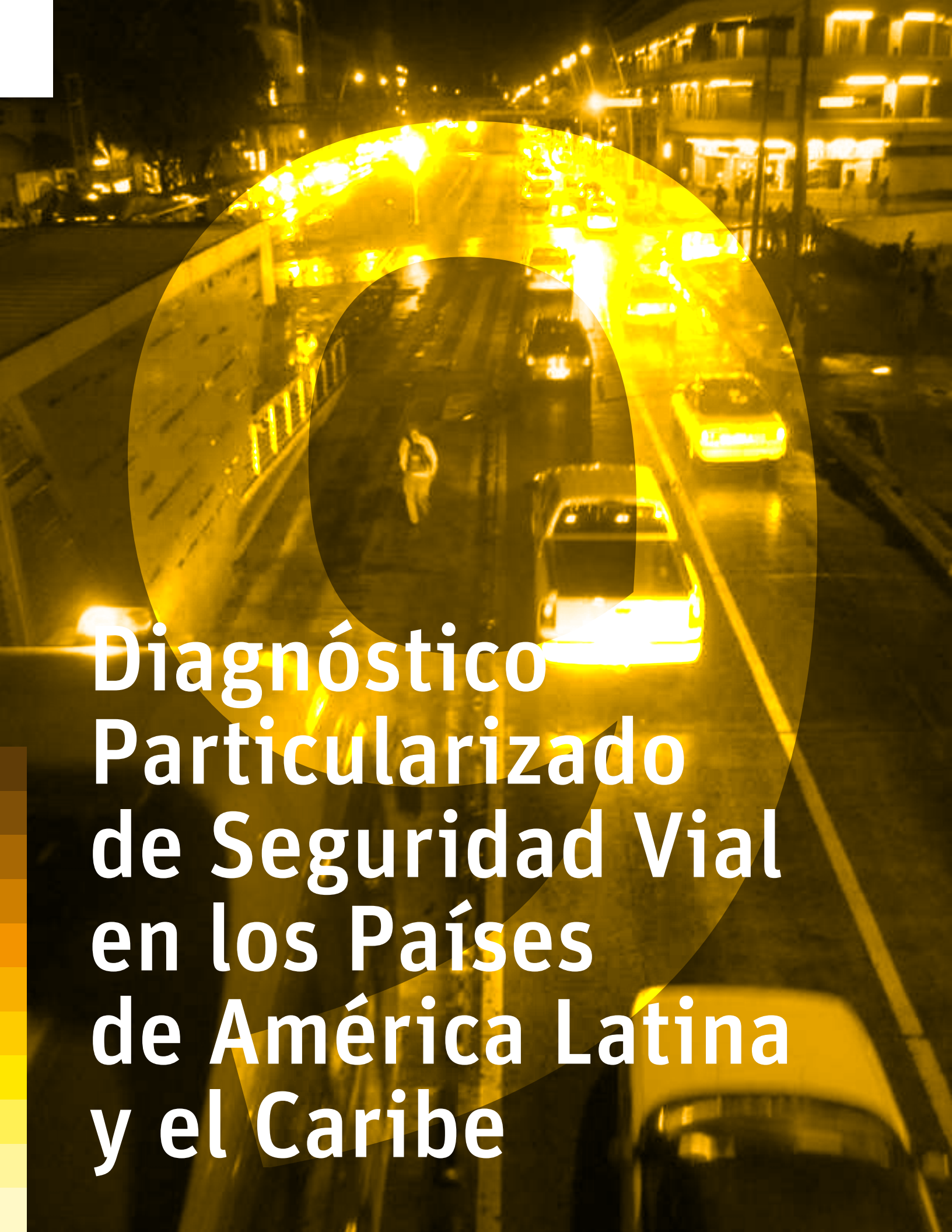
- **Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos**, de manera que se garantice que los vehículos operan en buenas condiciones de seguridad.
 - **Acción recomendada:**
 - Incrementar el control del cumplimiento de las normas y modificar los marcos legales, cuando sea necesario.
 - Seminarios, intercambio de buenas prácticas.
 - Prioridad de implantación: MEDIANO PLAZO (2014-2018)
- **Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos**, a escala regional y nacional, para que el parque vehicular vaya siendo cada vez más seguro y la renovación vaya asociada a un mejor diseño y equipamiento para la seguridad vial.
 - **Acción recomendada:**
 - Modificar los marcos legales, para aumentar las exigencias de seguridad a los vehículos.
 - Seminarios, talleres, formación.
 - Prioridad de implantación: LARGO PLAZO (2014-2020)

8.4. PILAR 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS.

- **Asumir como objetivo que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares**, como elemento clave para el necesario cambio de conducta en las sociedades de la región. Hacer especial hincapié en la seguridad de los usuarios más vulnerables.
 - **Acción recomendada:**
 - Establecer programas para garantizar la educación vial en entornos urbanos y rurales.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
 - Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)
- **Garantizar que la totalidad de los conductores, que circulan por las vías de los países de la región, disponen de una licencia de conducir** para la que han recibido formación teórica, práctica y han superado un reconocimiento médico.
 - **Acción recomendada:**
 - Incrementar el control del cumplimiento de las normas y modificar los marcos legales, cuando sea necesario.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
 - Prioridad de implantación: MEDIANO PLAZO (2014-2018)

8.5. PILAR 5: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES.

- **Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.** Lo anterior se debe considerar como un factor clave en la disminución de las consecuencias de los accidentes, no como un factor complementario.
- **Acción recomendada:**
 - Identificar las carencias existentes en cuanto a la localización de los accidentes, equipos de primeros auxilios y centros hospitalarios; realizar un plan de mejora en la asistencia que se otorga a los heridos.
 - Seminarios, talleres, formación, préstamos para posibilitar el cambio.
- Prioridad de implantación: CORTO PLAZO (2014-2016)

A nighttime photograph of a city street with cars and streetlights, overlaid with a large, semi-transparent yellow circle. The text is written in white, bold, sans-serif font across the lower half of the image.

Diagnóstico Particularizado de Seguridad Vial en los Países de América Latina y el Caribe

A continuación se incluye la información pormenorizada de los países considerados en este estudio. El detalle es el siguiente:

- En la línea marrón, la evolución de las víctimas mortales en el periodo 2000-2012 (cuando la información está disponible para toda la serie histórica).
- En la línea naranja, las estimaciones de aumento previsto en la siniestralidad en vialidades, en caso de no actuar según los criterios de la Década de Acción en seguridad vial 2011-2020, de la Organización de las Naciones Unidas.
- En la línea amarilla, las estimaciones de reducción de la siniestralidad en vialidades, si se toman las medidas apropiadas en la Década de Acción en seguridad vial 2011-2020 de la Organización de las Naciones Unidas.
- En la evolución de víctimas mortales, se indican los hitos de interés en la gestión de la seguridad vial, de acuerdo al siguiente criterio:
 - En los recuadros de color amarillo oscuro figuran los hitos que ha implantado el país, de manera independiente.
 - En los recuadros de color azul claro figuran los hitos que se han desarrollado con el apoyo del BID.
 - En los recuadros de color azul figura la adhesión de los países a la Década de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020.
- Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades más destacadas.
- Recomendaciones acerca de líneas de mejora de la seguridad vial.

En cuanto a las oportunidades, se incluyen en la tabla, de cada país, las específicas de cada uno de ellos. En lo general, la siguiente oportunidad es de aplicación en todos los países de la región:

- Colaboración de entidades multilaterales y organismos internacionales.

Por su parte, en relación a las amenazas, la siguiente es de aplicación en todos los países de la región:

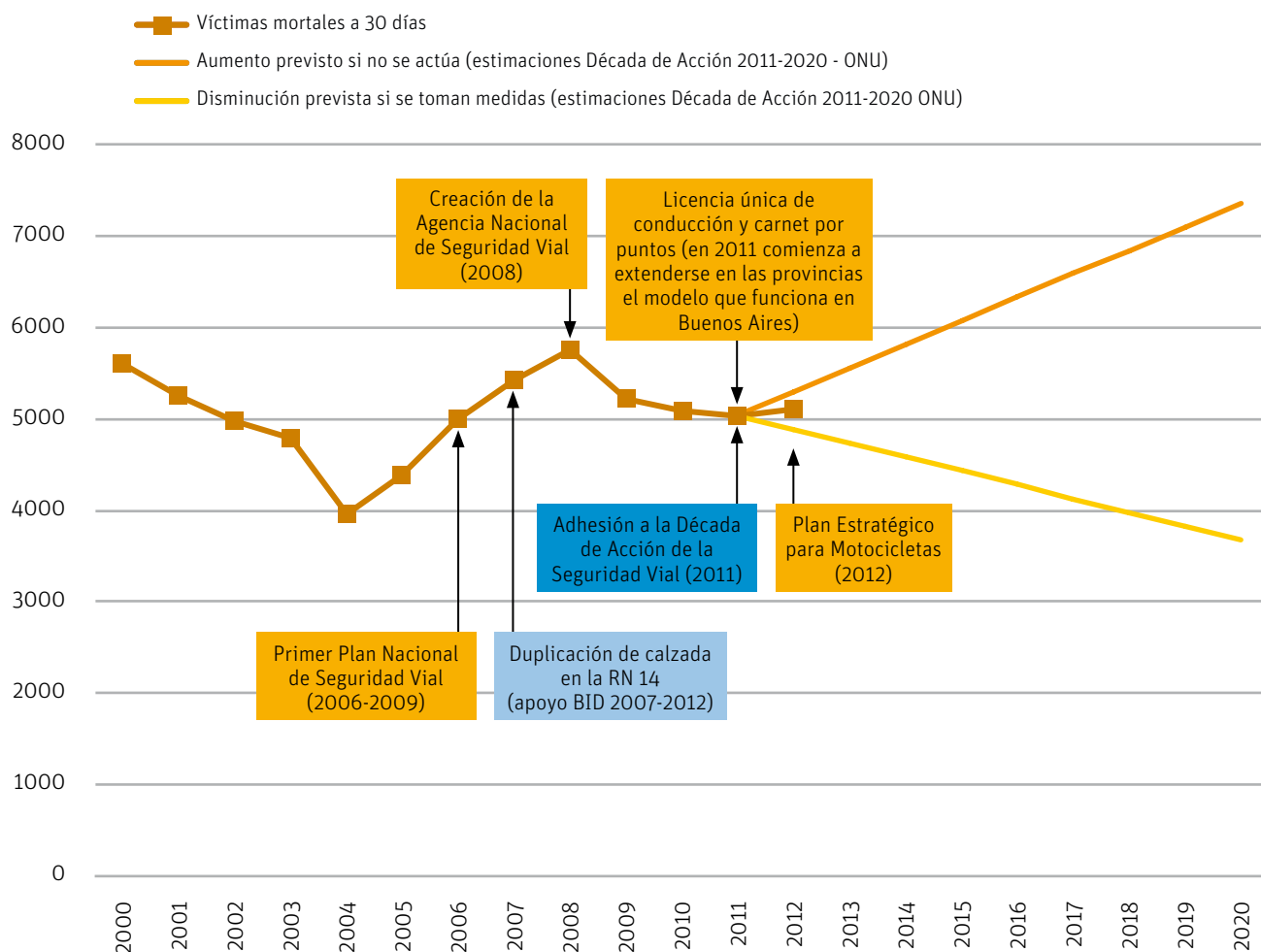
- Posible repercusión negativa de la situación económica mundial derivado de los efectos de la siniestralidad en vialidades, tanto por las pérdidas humanas, que afectan familias de diversos estratos, como por las materiales.

9.1. ARGENTINA



Gráfico 6 – Evolución de las víctimas mortales en Argentina y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

ARGENTINA



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Argentina.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado completamente.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Análisis adecuado de la siniestralidad en vialidades, en términos generales.
- Creación y funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Mejoras en educación vial.
- Mejoras en formación vial.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Esfuerzo en la mejora de la seguridad del parque automotor.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- Situación de liderazgo en América Latina. El ejemplo argentino puede servir de ejemplo a otros países.

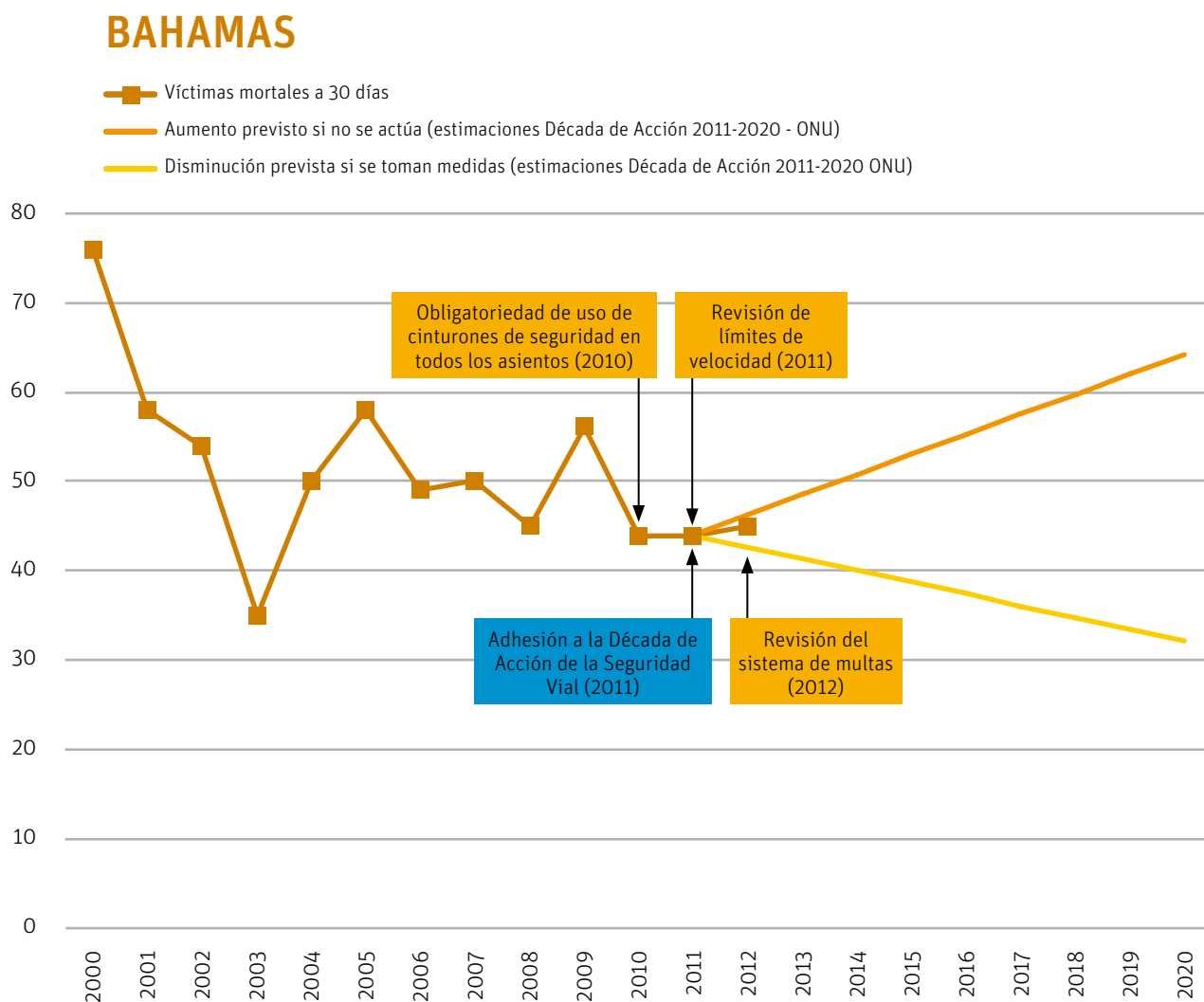
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar el conocimiento de la seguridad vial urbana y proponer acciones para su solución.
- Fortalecer el sistema de control del cumplimiento de las normas, de tal manera que facilite los medios humanos, tecnológicos y económicos necesarios.
- Implantar la identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes y las inspecciones y auditorías de seguridad vial, en la gestión de la seguridad de la red viaria.
- Continuar desarrollando las líneas de mejora de la seguridad vial iniciadas en todos los aspectos que intervienen en la misma.

9.2. BAHAMAS



Gráfico 7 – Evolución de las víctimas mortales en Bahamas y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Bahamas.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente, exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- No hay registro único de conductores.
- Necesidad de mejorar su educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se realizan controles de consumo de alcohol asociado a la conducción.
- Está permitido conducir utilizando el celular.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional, ni controles específicos al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

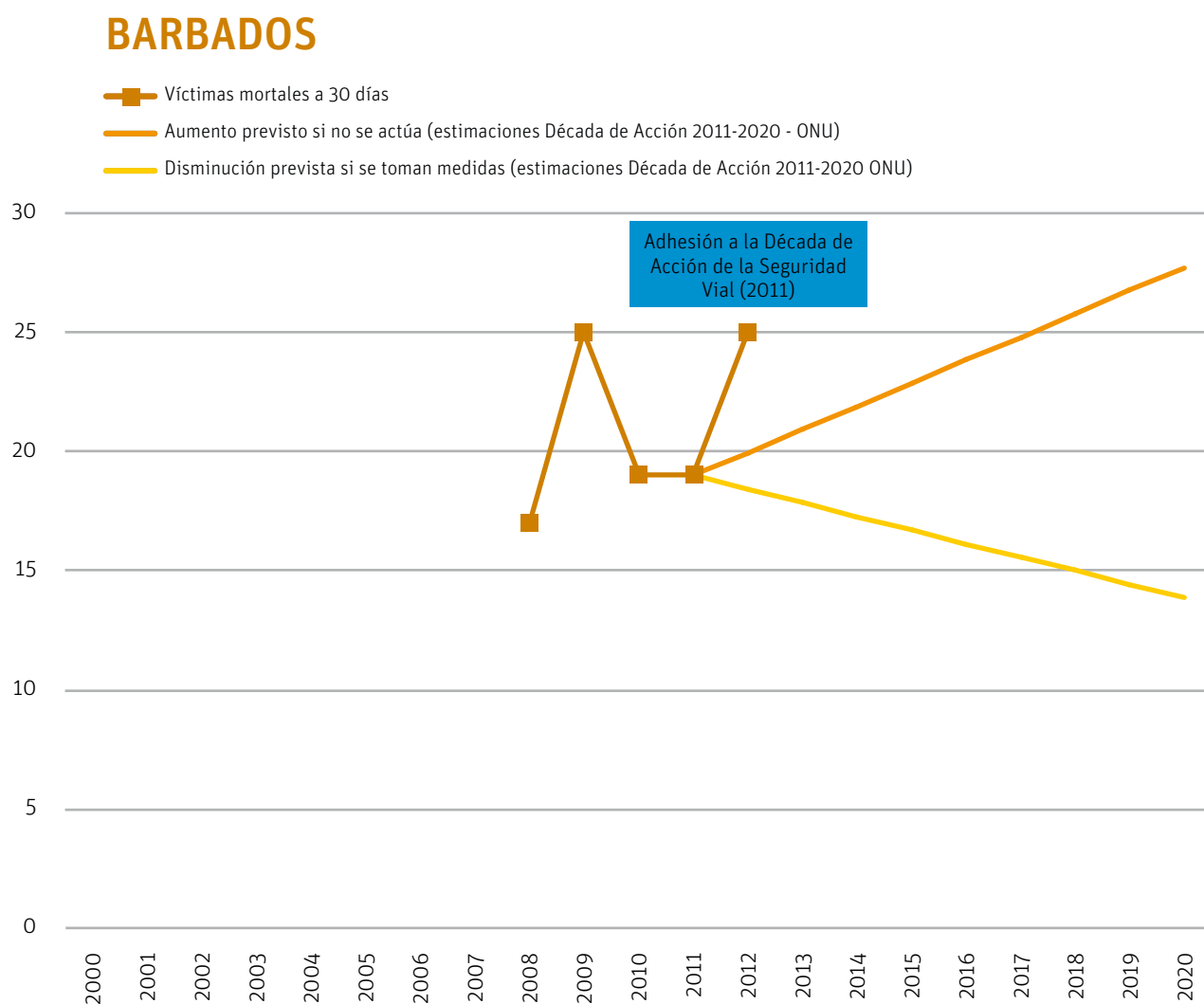
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir, obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.3. BARBADOS



Gráfico 8 – Evolución de las víctimas mortales en Barbados y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Barbados.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- Está permitido conducir utilizando el celular.
- No hay campañas de control específicas al transporte escolar, ni sobre tiempos de conducción y descanso.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.
- No existe un Plan de Seguridad Vial vigente.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

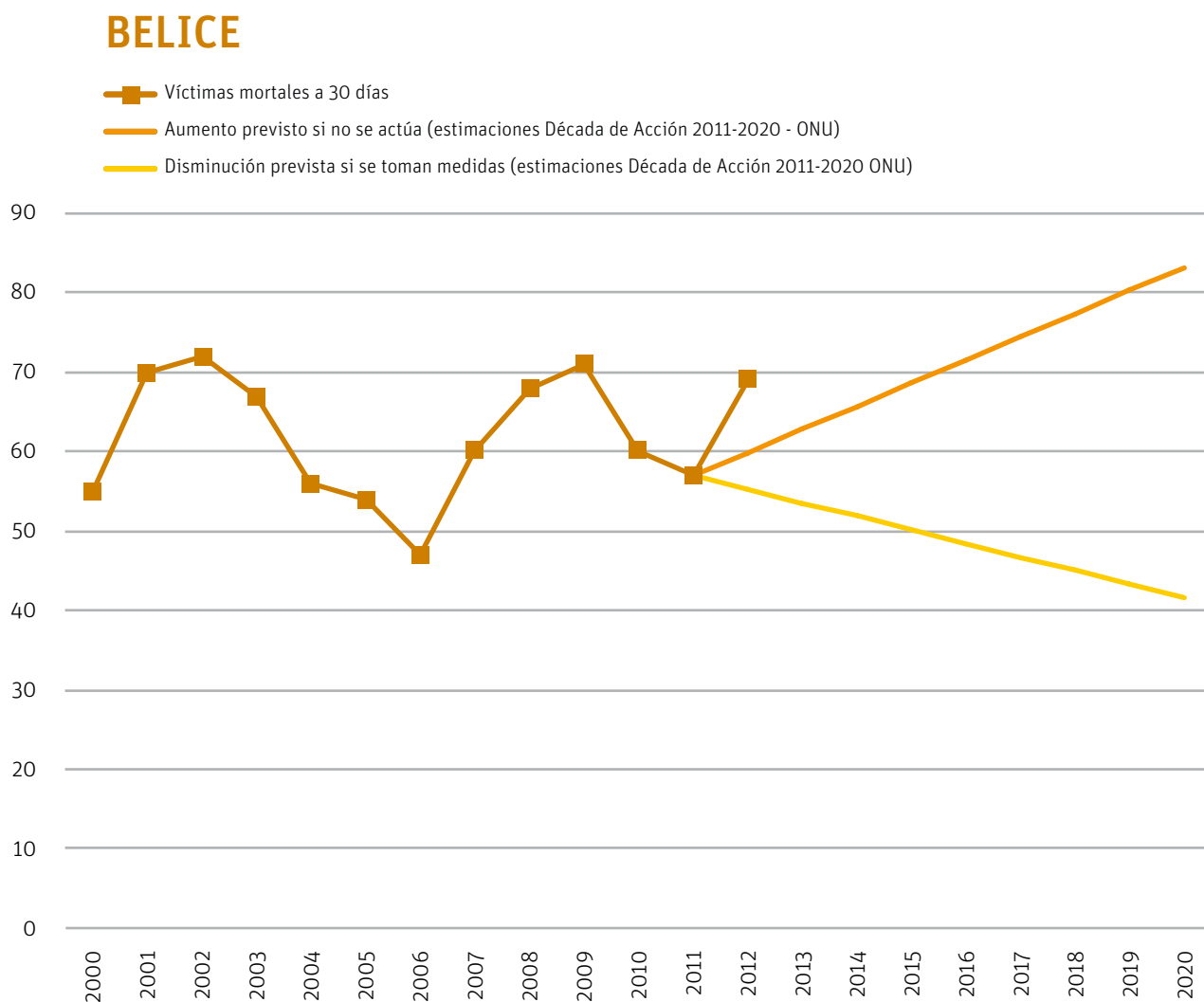
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.4. BELICE



Gráfico 9 – Evolución de las víctimas mortales en Belice y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Belice.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- Está permitido conducir utilizando el celular.
- No se ha regulado el uso del cinturón de seguridad, ni los dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control específicas al transporte escolar, ni sobre tiempos de conducción y descanso.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.
- No existe un Plan de Seguridad Vial vigente.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

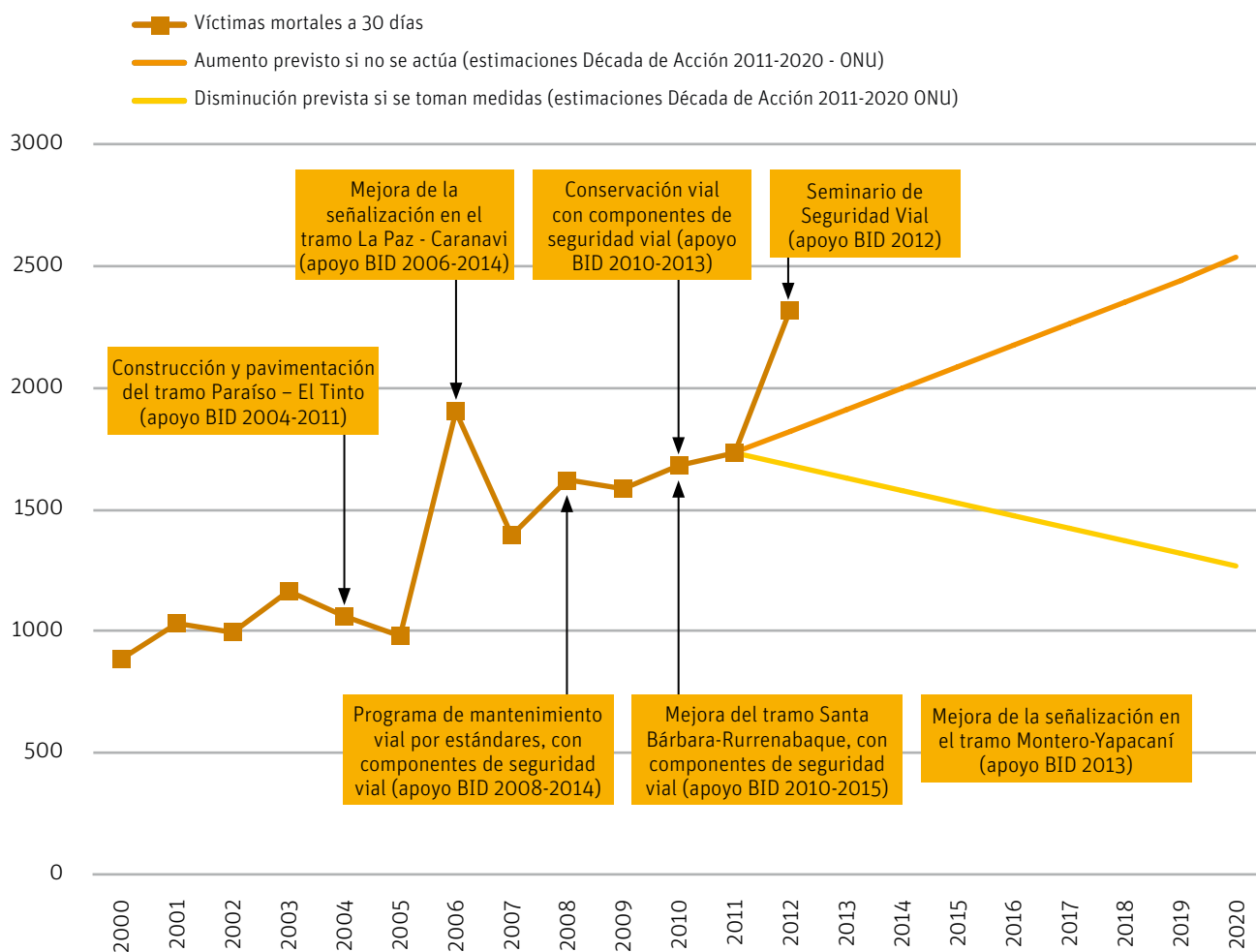
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.5. BOLIVIA



Gráfico 10 – Evolución de las víctimas mortales en Bolivia y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

BOLIVIA



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Bolivia.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- No hay registro único de conductores.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se realizan controles de consumo de alcohol asociado a la conducción.
- Está permitido conducir utilizando el celular.
- No se ha regulado el uso del cinturón de seguridad, ni los dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control específicas al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Existencia de un plan de seguridad vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir como objetivo que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

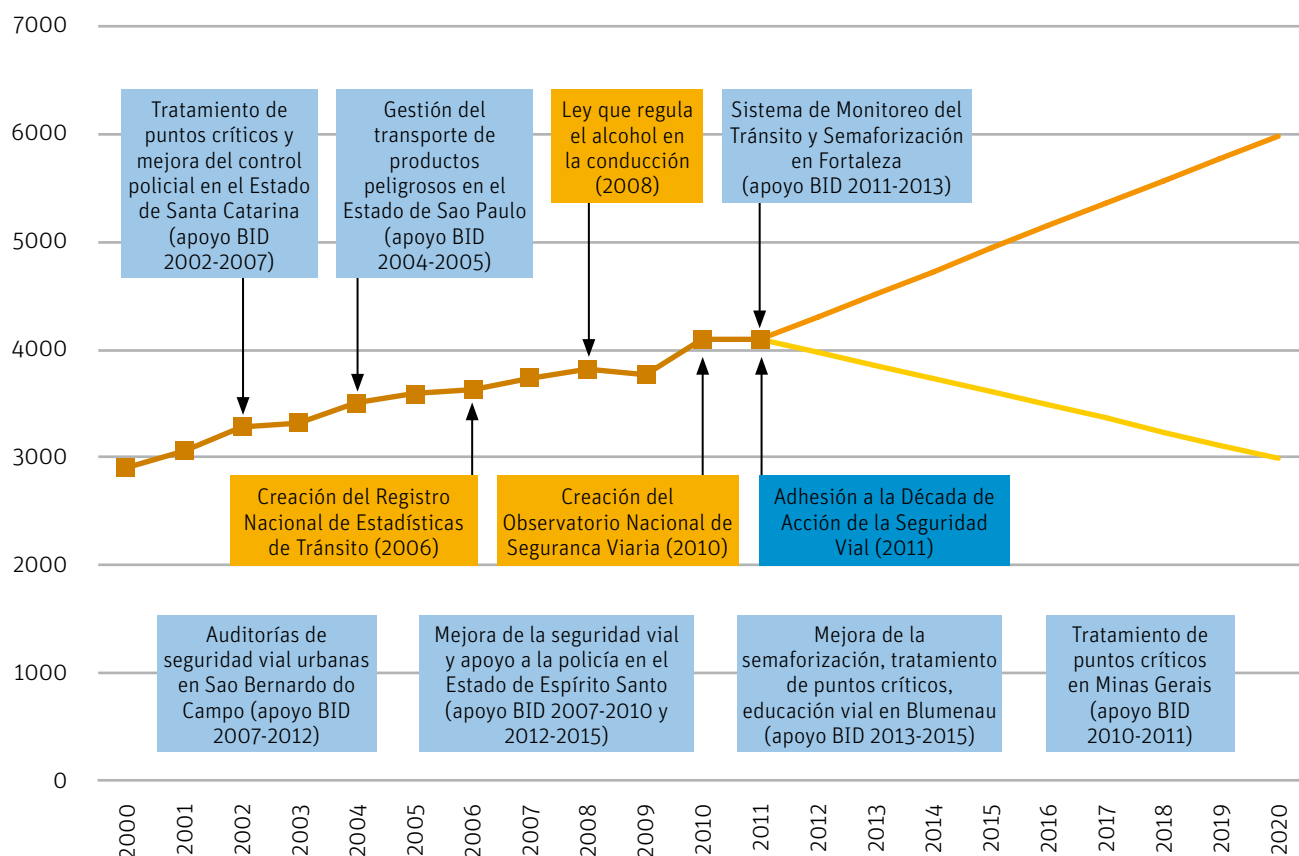
9.6. BRASIL¹⁶



Gráfico 11 – Evolución de las víctimas mortales en Brasil y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

BRASIL

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



¹⁶El último dato de siniestralidad en vialidades disponible en Brasil es del año 2010; se ha asumido este dato como referencia de 2011 para realizar las estimaciones de la ONU para la Década de Acción

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Brasil.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbana, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente, exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No hay campañas de control específicas al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Creación del Observatorio de Seguridad Vial.
- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos, aunque sin financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- Los próximos eventos mundiales, que se desarrollarán en el país, son una oportunidad para promover mensajes relacionados con la seguridad vial.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

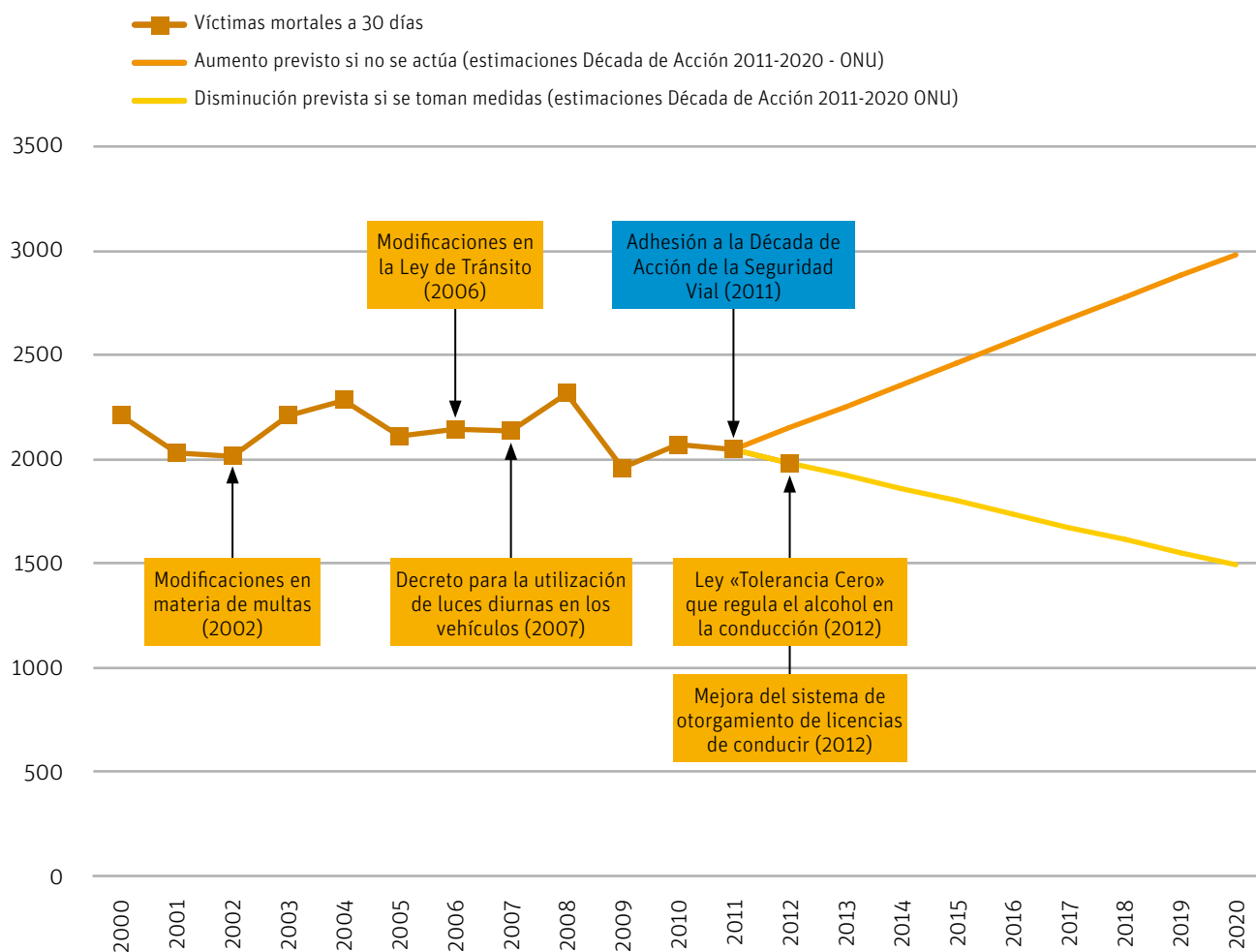
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.7. CHILE



Gráfico 12 – Evolución de las víctimas mortales en Chile y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

CHILE



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Chile.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado completamente.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Análisis adecuado de la siniestralidad en vialidades.
- Creación y funcionamiento del CONASET.
- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Mejoras en educación vial.
- Mejoras en formación vial.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Esfuerzo en la mejora de la seguridad del parque automotor.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- Situación de liderazgo en América Latina. El ejemplo chileno puede servir de ejemplo a otros países.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

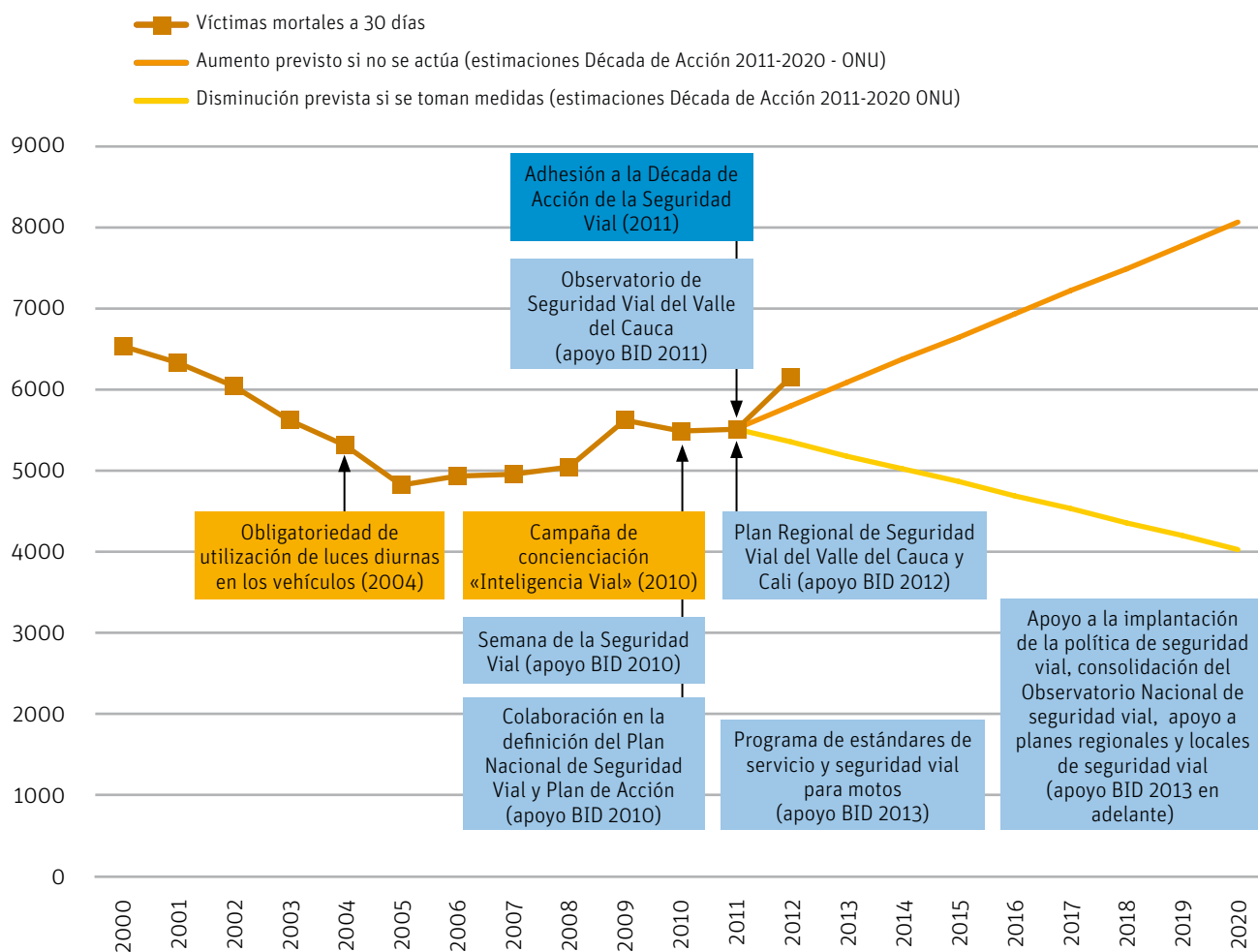
- Implantar la identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes, y las inspecciones y auditorías de seguridad vial, en la gestión de la seguridad de la red viaria.
- Continuar desarrollando las líneas de mejora de la seguridad vial, en todos los aspectos que intervienen en la misma.

9.8. COLOMBIA



Gráfico 13 – Evolución de las víctimas mortales en Colombia y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

COLOMBIA



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Colombia.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se realizan controles de consumo de alcohol asociado a la conducción.
- No se ha regulado el uso de los dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recopilación de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

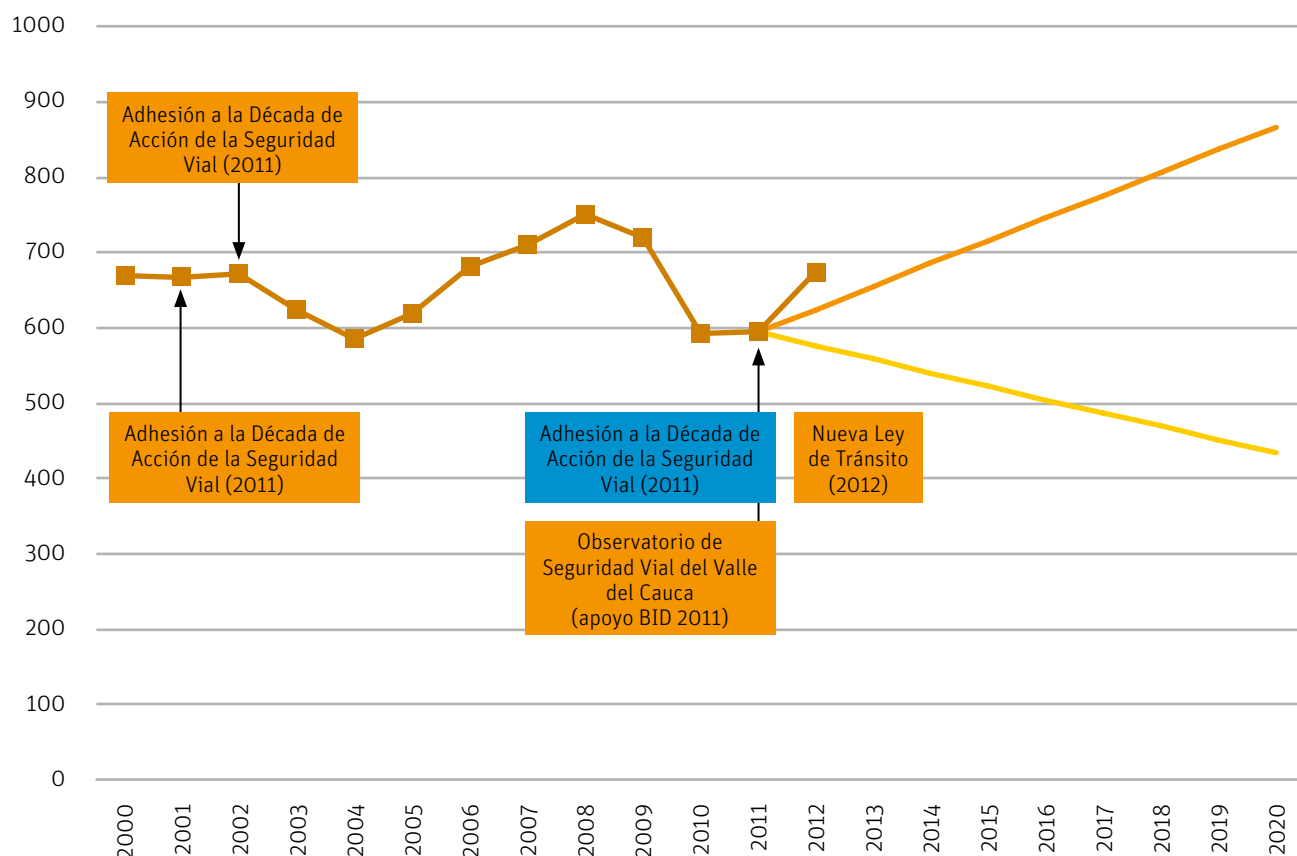
9.9. COSTA RICA



Gráfico 14 – Evolución de las víctimas mortales en Costa Rica y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

COSTA RICA

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Costa Rica.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se realizan controles de consumo de alcohol asociados a la conducción.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.
- Especial énfasis en la educación vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar el conocimiento de la seguridad vial urbana y proponer acciones para su solución.
- Fortalecer el sistema de control del cumplimiento de las normas, facilitando los medios humanos, tecnológicos y económicos necesarios.
- Implantar la identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes, y las inspecciones y auditorías de seguridad vial, en la gestión de la seguridad de la red viaria.
- Continuar desarrollando las líneas de mejora de la seguridad vial, iniciadas en todos los aspectos que intervienen en la misma.

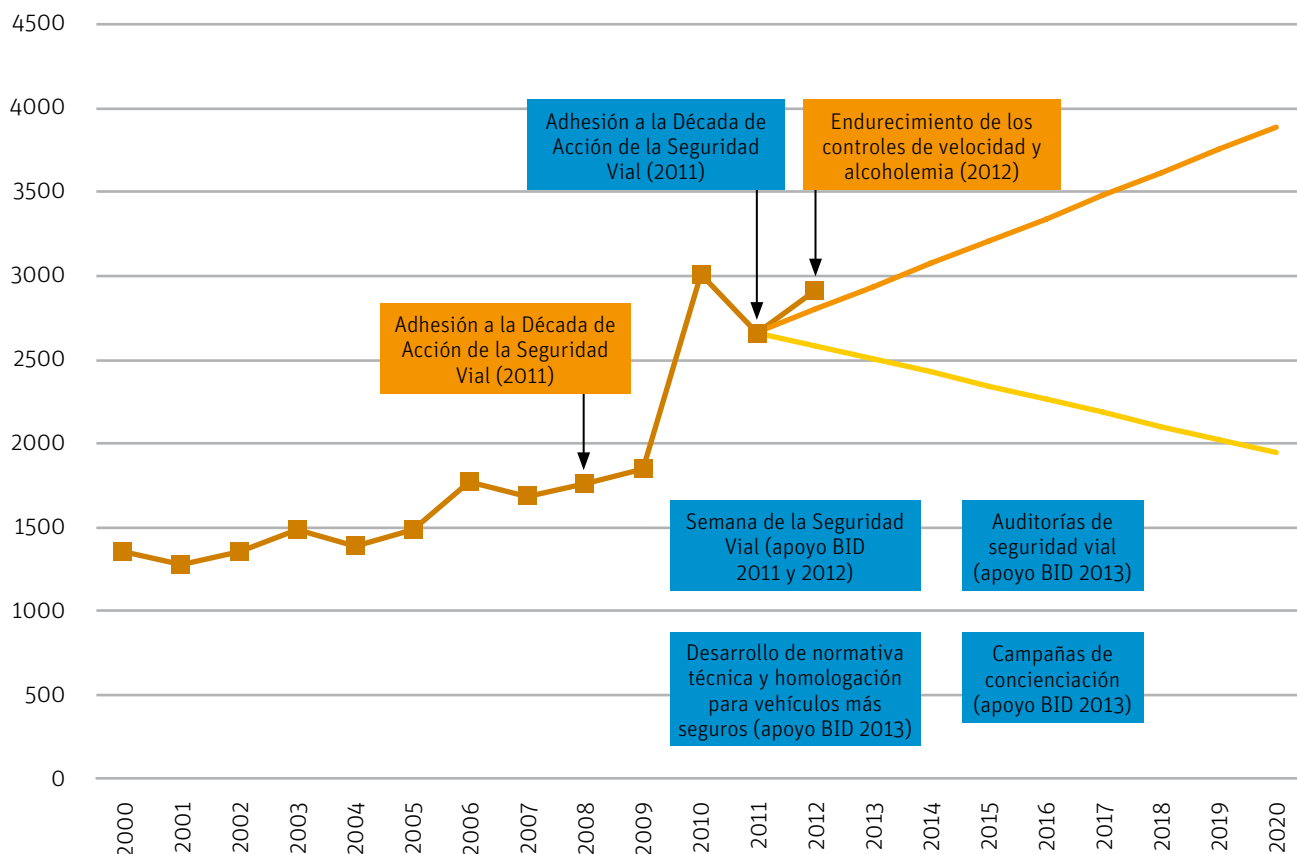
9.10. ECUADOR



Gráfico 15 – Evolución de las víctimas mortales en Ecuador y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

ECUADOR

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Ecuador.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

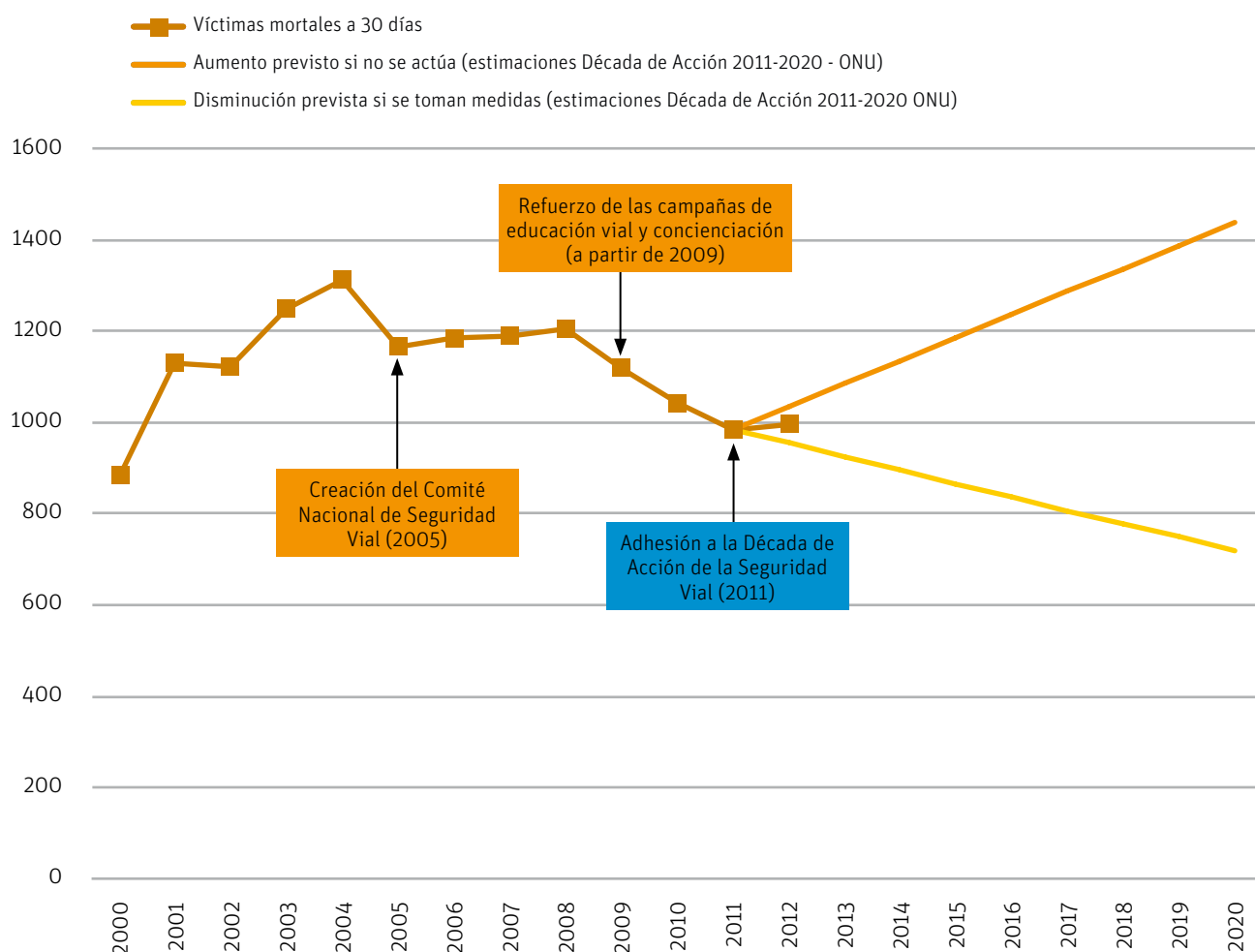
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.11. EL SALVADOR



Gráfico 16 – Evolución de las víctimas mortales en El Salvador y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

EL SALVADOR



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en El Salvador.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de los grandes proyectos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos, aunque sin financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recopilación de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

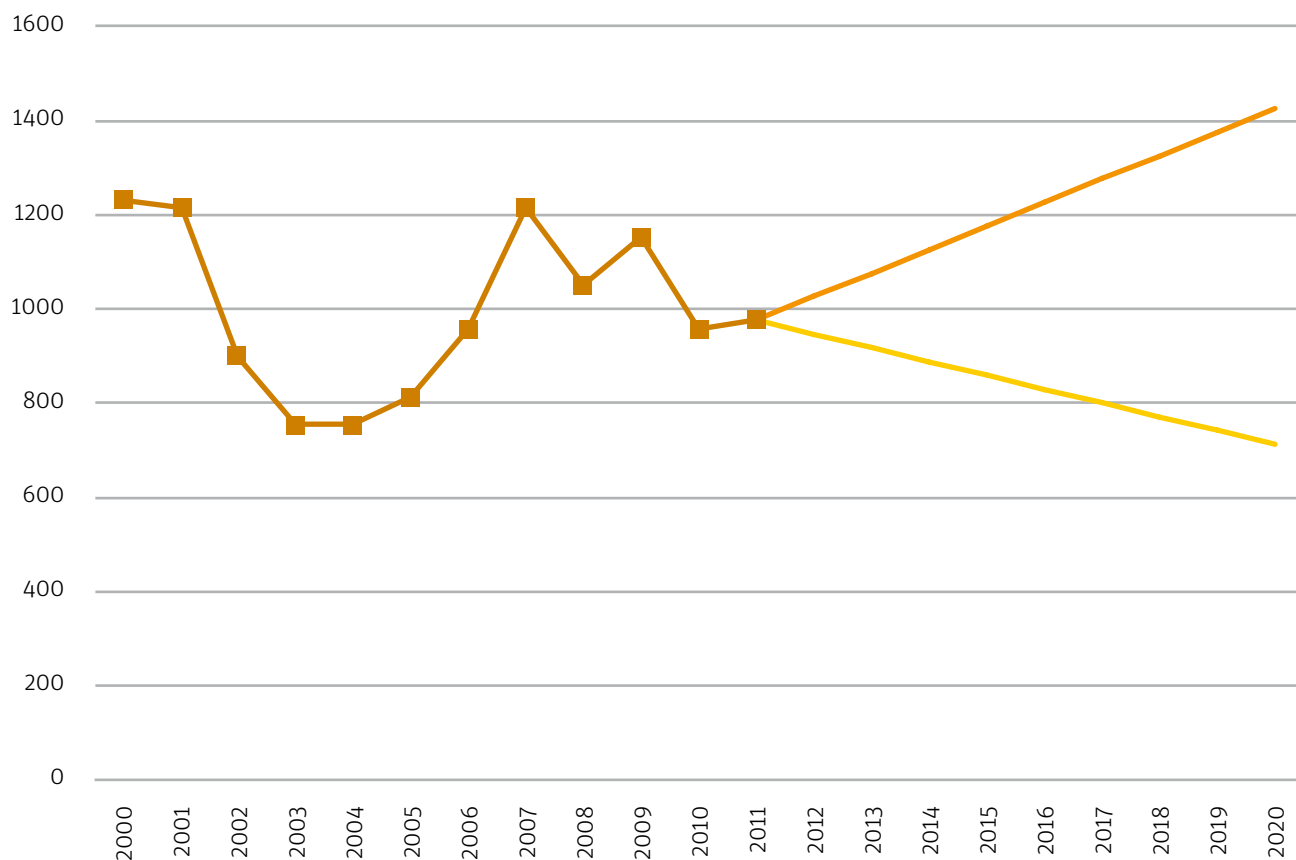
9.12. GUATEMALA



Gráfico 17 – Evolución de las víctimas mortales en Guatemala y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

GUATEMALA

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Guatemala.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se ha regulado el uso del cinturón de seguridad ni los dispositivos de retención infantiles.
- No se ha implantado la inspección técnica de vehículos.
- No hay campañas de control específicas al transporte escolar, ni sobre tiempos de conducción y descanso.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.
- No existe un Plan de Seguridad Vial vigente.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

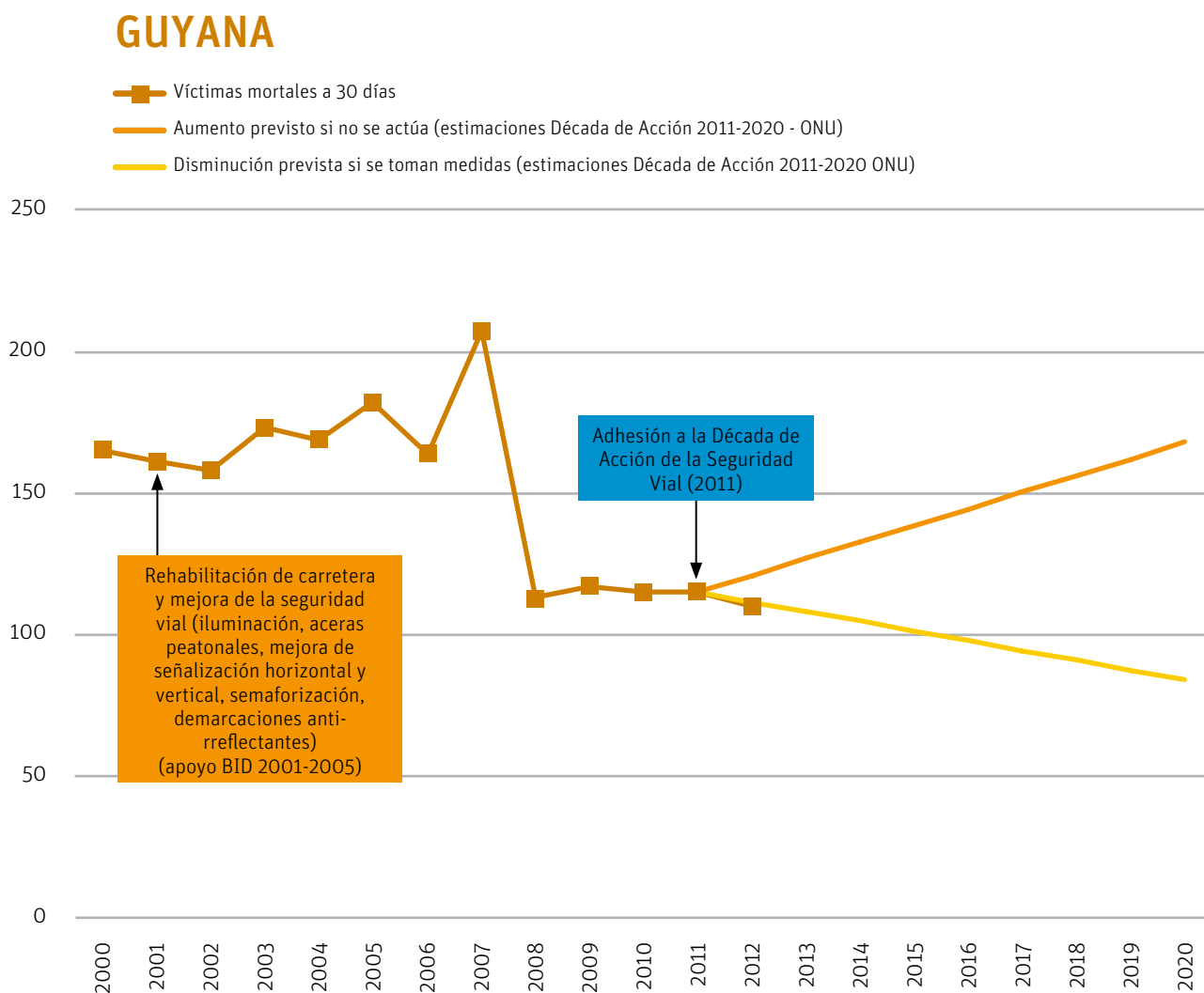
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Desarrollar el marco legal de la Inspección Técnica de Vehículos y asegurar el cumplimiento.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.13. GUYANA



Gráfico 18 – Evolución de las víctimas mortales en Guyana y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Guyana.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- No hay registro único de conductores.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control específicas al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de los proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

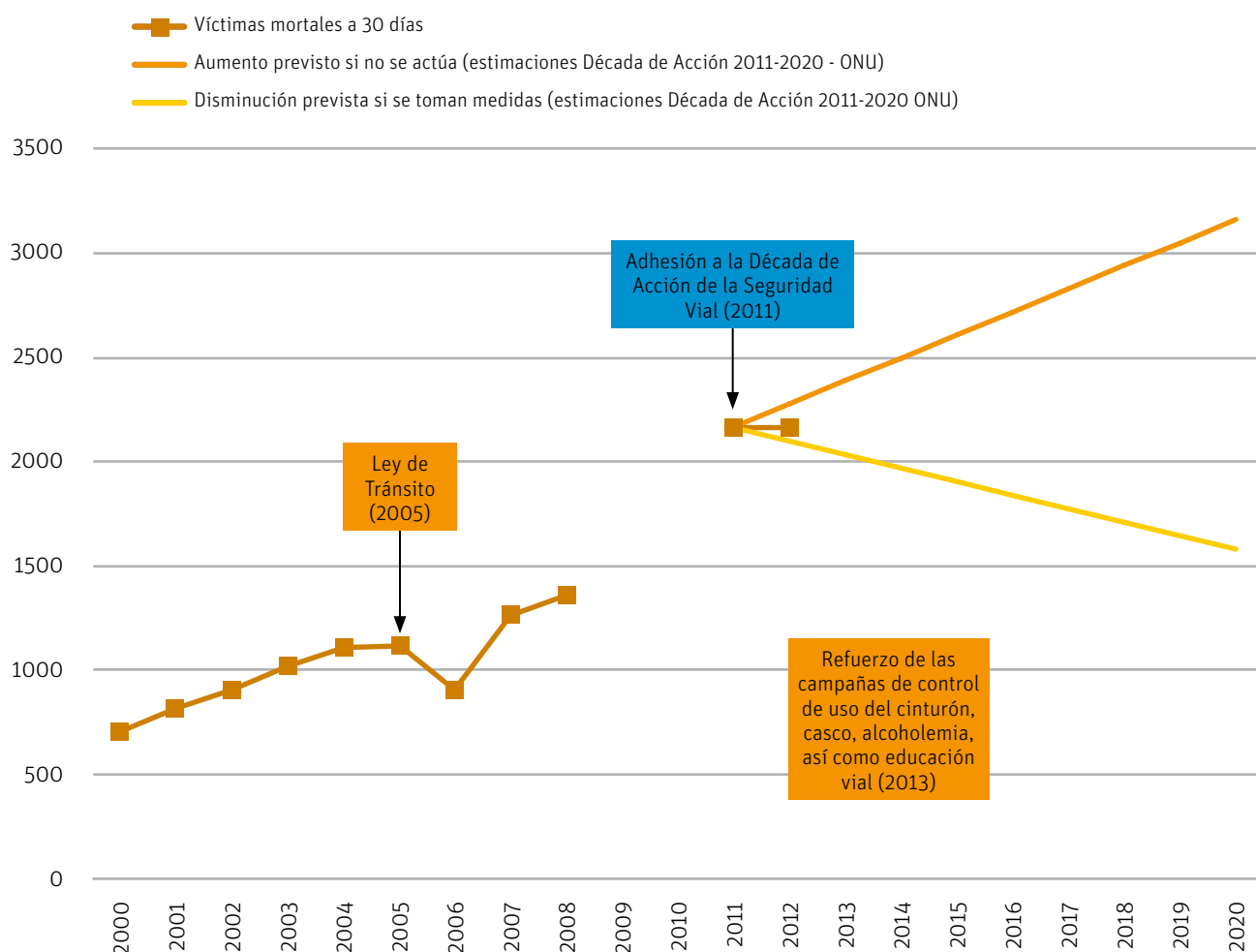
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.14. HONDURAS¹⁷



Gráfico 19 – Evolución de las víctimas mortales en Honduras y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

HONDURAS



¹⁷En Honduras no se dispone del dato de siniestralidad en vialidades para el año 2011; se ha considerado el dato de 2012 como referencia de 2011 para realizar las estimaciones de la ONU para la Década de Acción.

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Honduras.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- No hay registro único de conductores.
- Necesidad de mejorar en educación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional, ni controles específicos al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

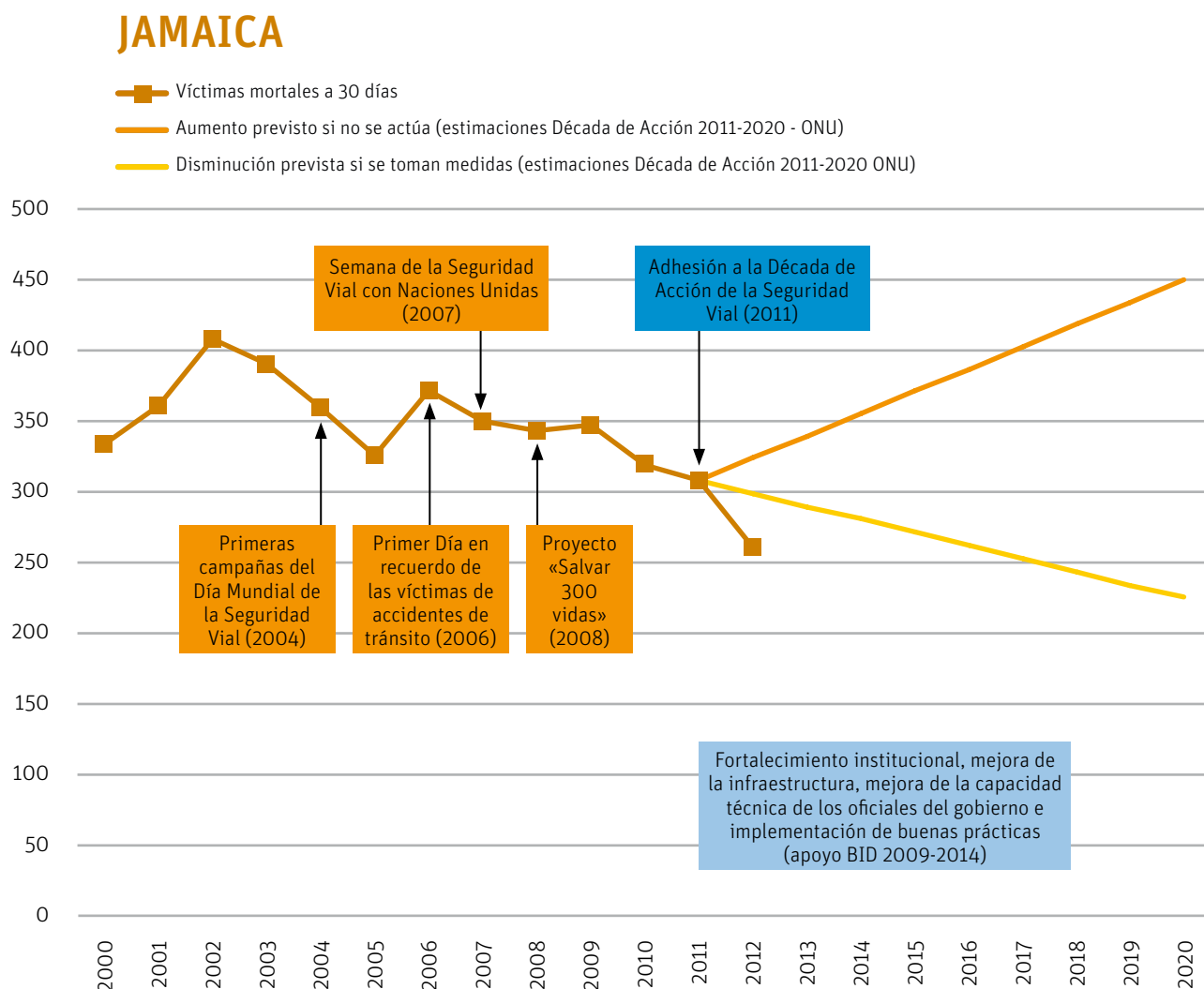
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.15. JAMAICA



Gráfico 20 – Evolución de las víctimas mortales en Jamaica y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Jamaica.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Está permitido conducir utilizando el celular.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional, ni controles específicos al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado a escala global.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Adecuado análisis de siniestralidad en vialidades en entorno urbano e interurbano.
- Generalización de la identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes.
- Funcionamiento del National Road Safety Council.
- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Adecuado sistema de educación y formación vial.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- Situación de liderazgo en el Caribe. El ejemplo jamaicano puede servir para otros países.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

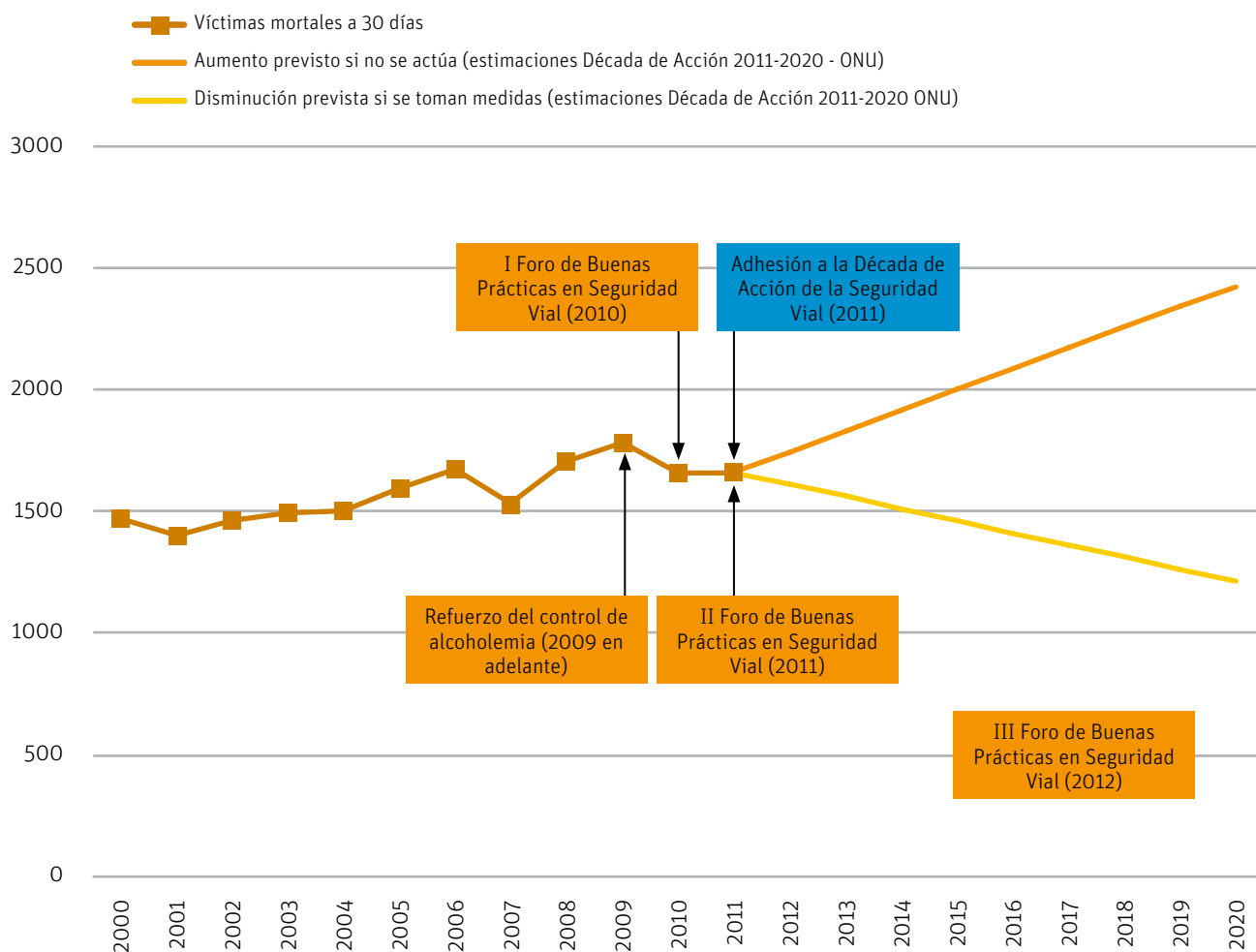
- Fortalecer el sistema de control del cumplimiento de las normas, facilitando los medios humanos, tecnológicos y económicos necesarios.
- Desarrollar el marco legal pendiente de desarrollo.
- Implantar las inspecciones y auditorías de seguridad vial en la gestión de la seguridad de la red viaria.
- Continuar desarrollando las líneas de mejora de la seguridad vial en todos los aspectos que intervienen en la misma.

9.16. MÉXICO



Gráfico 21 – Evolución de las víctimas mortales en México y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

MÉXICO



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en México.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No hay registro único de conductores.
- Necesidad de mejorar en educación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Funcionamiento del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.
- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.
- Generalización de la identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes e inspecciones y auditorías de seguridad vial.
- Creación del Observatorio de Seguridad Vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- Situación de liderazgo en América Latina. El ejemplo mexicano puede servir para otros países.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Fortalecer el sistema de control del cumplimiento de las normas, facilitando los medios humanos, tecnológicos y económicos necesarios.
- Continuar desarrollando las líneas de mejora de la seguridad vial en todos los aspectos que intervienen en la misma.

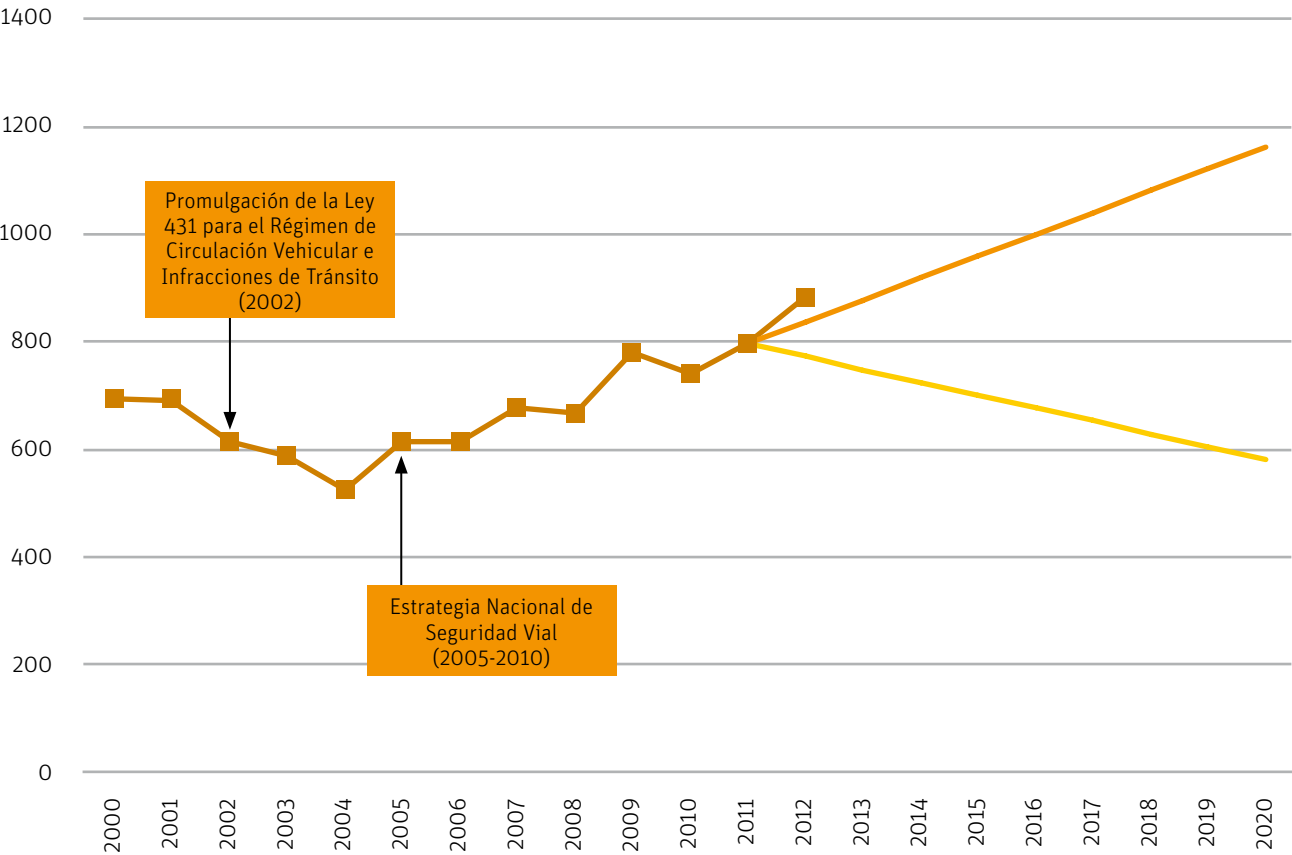
9.17. NICARAGUA



Gráfico 22 – Evolución de las víctimas mortales en Nicaragua y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

NICARAGUA

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Nicaragua.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de las grandes obras con financiación multilateral.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Desarrollo de Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación (en ejecución)
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

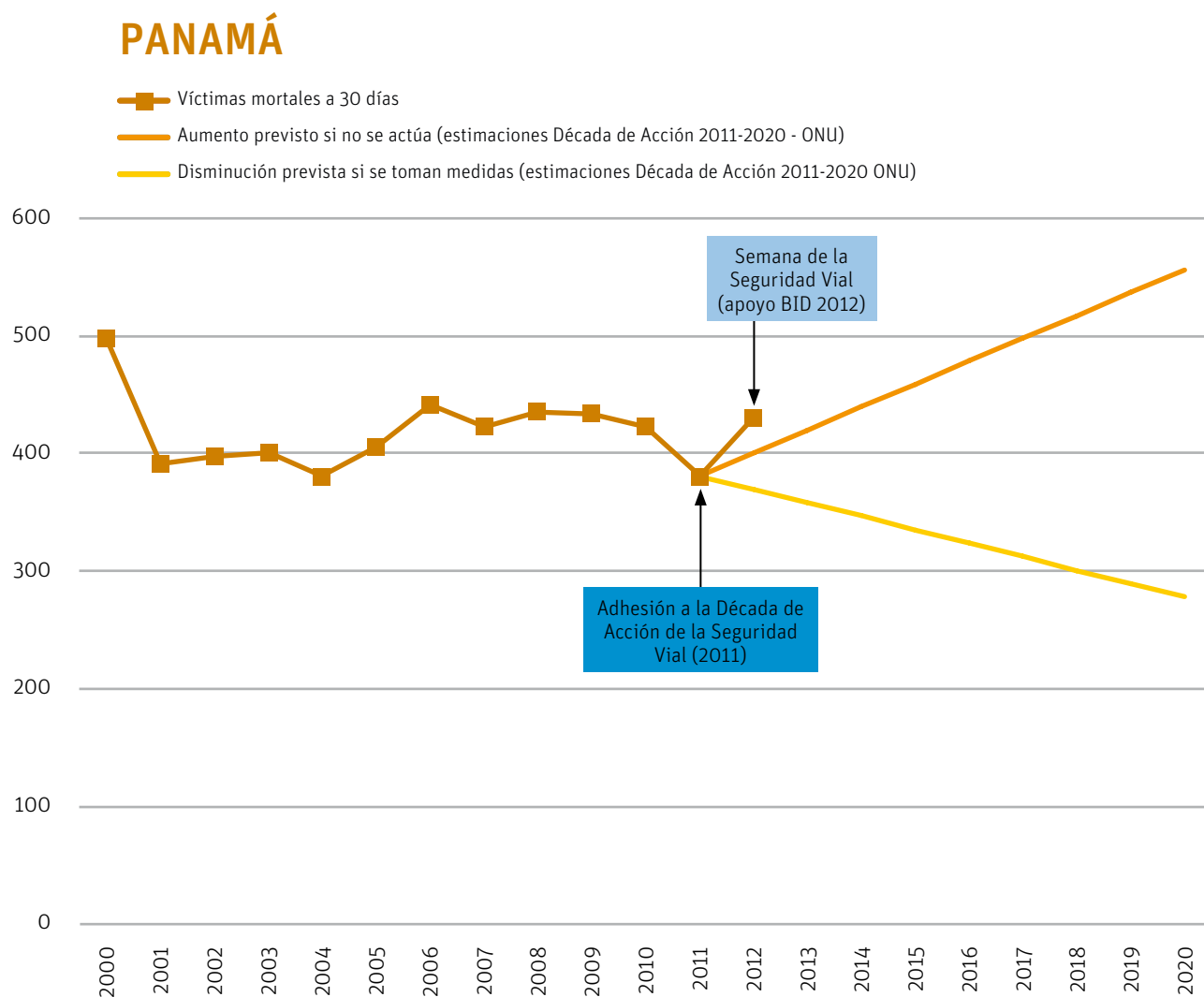
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad del que la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.18. PANAMÁ



Gráfico 23 – Evolución de las víctimas mortales en Panamá y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Panamá.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- Está permitido conducir utilizando el celular.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de los proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

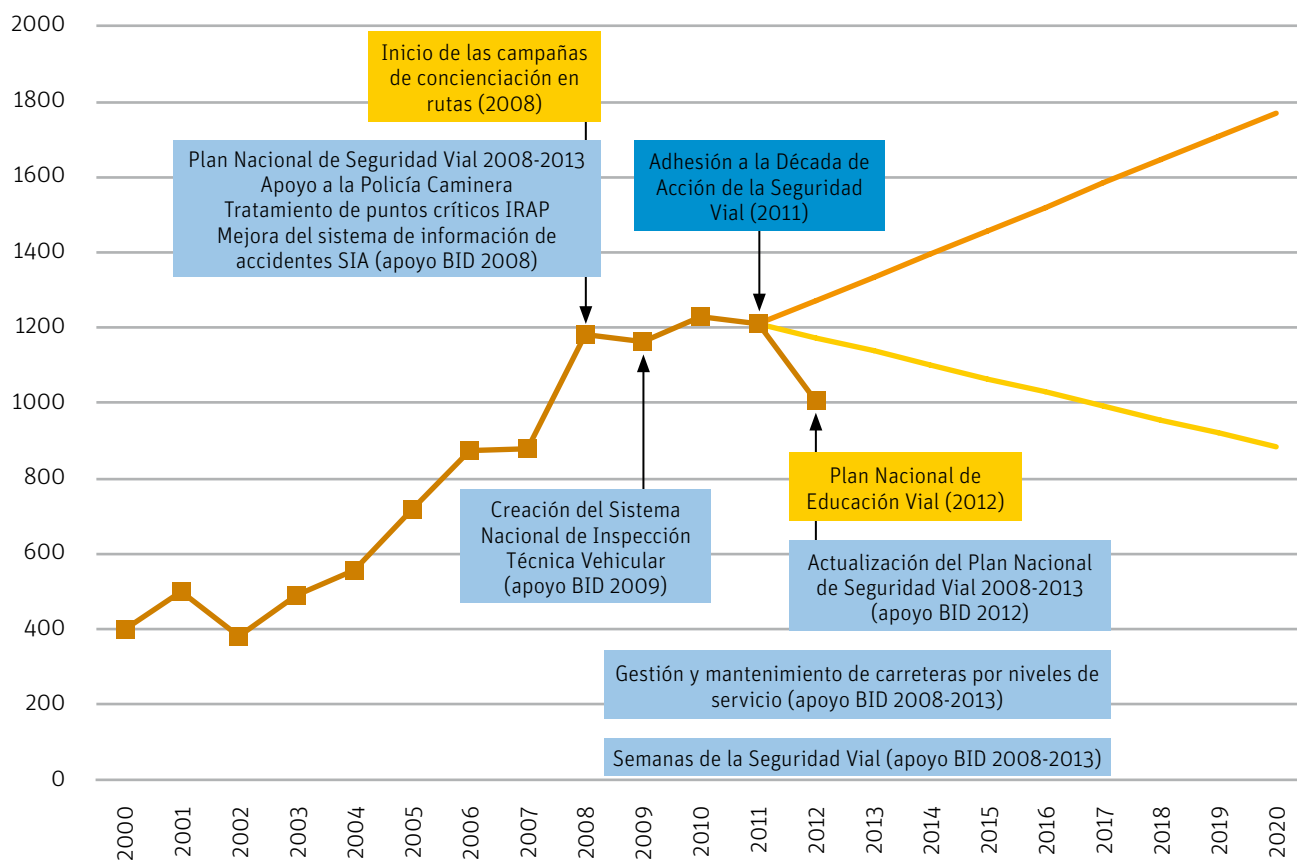
9.19. PARAGUAY



Gráfico 24 – Evolución de las víctimas mortales en Paraguay y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

PARAGUAY

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Paraguay.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbana, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- No hay registro único de conductores.
- Necesidad de mejorar en educación y formación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- Está permitido conducir utilizando el celular.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de los proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

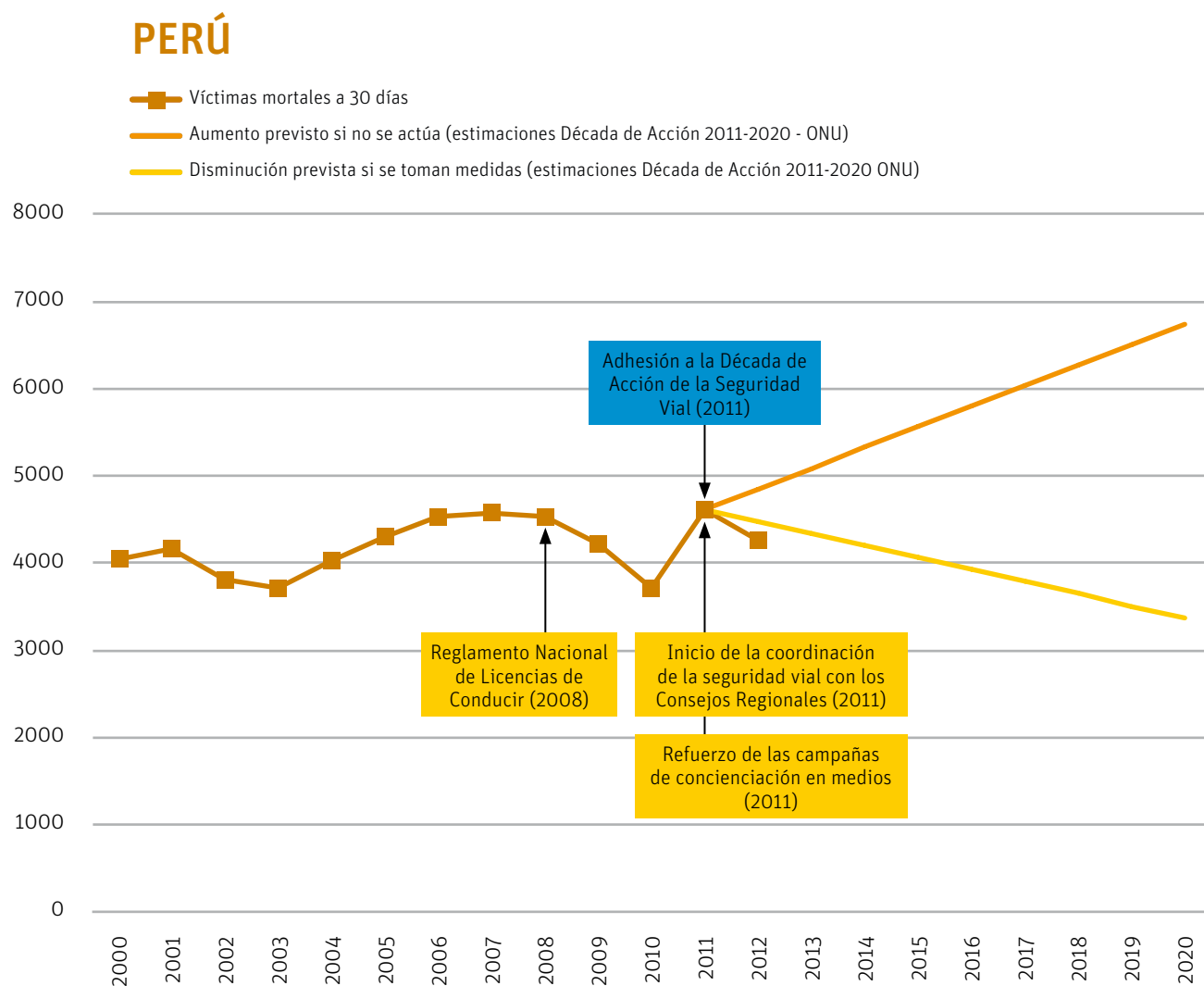
LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.20. PERÚ



Gráfico 25 – Evolución de las víctimas mortales en Perú y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Perú.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

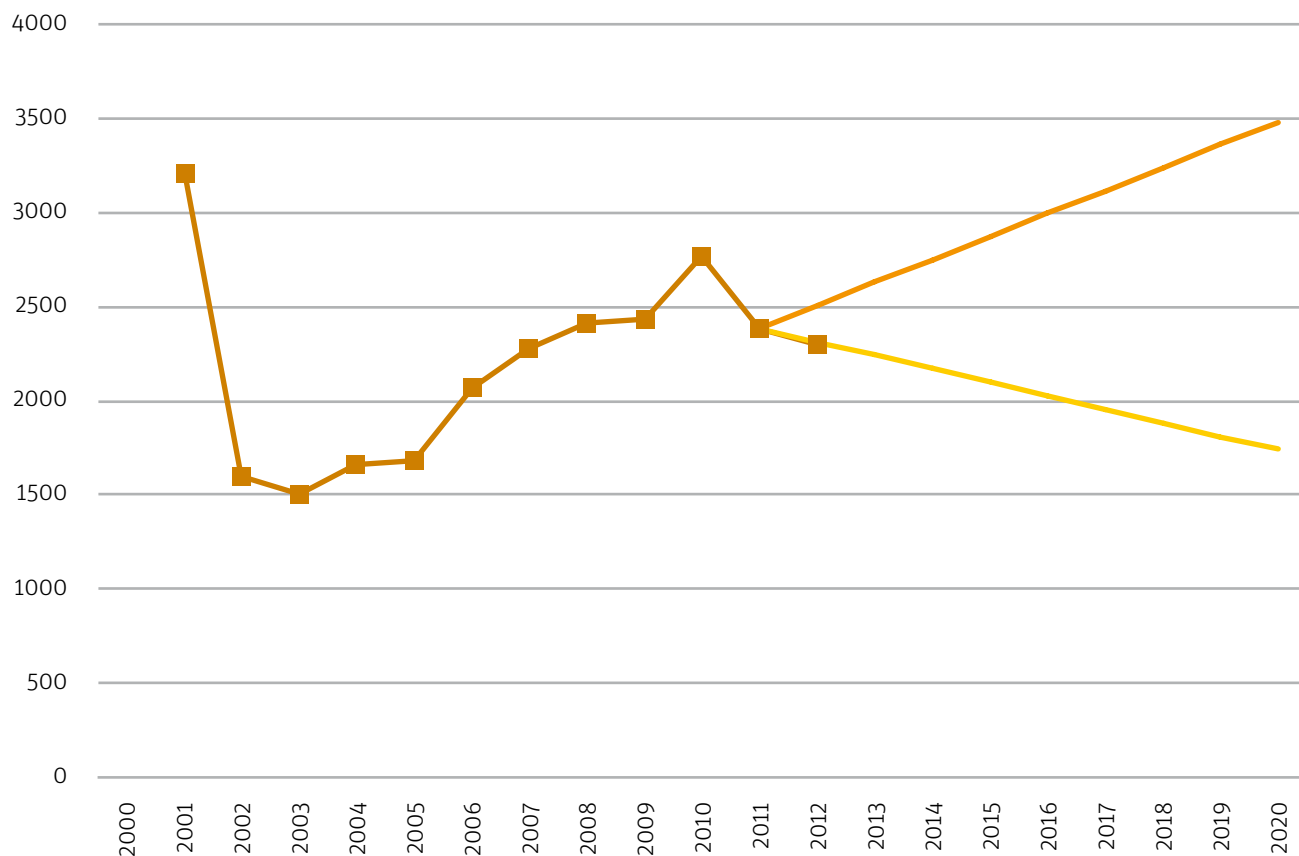
9.21. REPÚBLICA DOMINICANA



Gráfico 26 – Evolución de las víctimas mortales en República Dominicana y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

REPÚBLICA DOMINICANA

- Víctimas mortales a 30 días
- Aumento previsto si no se actúa (estimaciones Década de Acción 2011-2020 - ONU)
- Disminución prevista si se toman medidas (estimaciones Década de Acción 2011-2020 ONU)



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en República Dominicana.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No existe una entidad líder independiente exclusivamente dedicada a la seguridad vial.
- Necesidad de mejorar en educación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- El consumo de alcohol en la conducción no está regulado por la ley.
- No se ha regulado el uso de dispositivos de retención infantiles.
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional, ni controles específicos al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos, aunque sin financiación.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

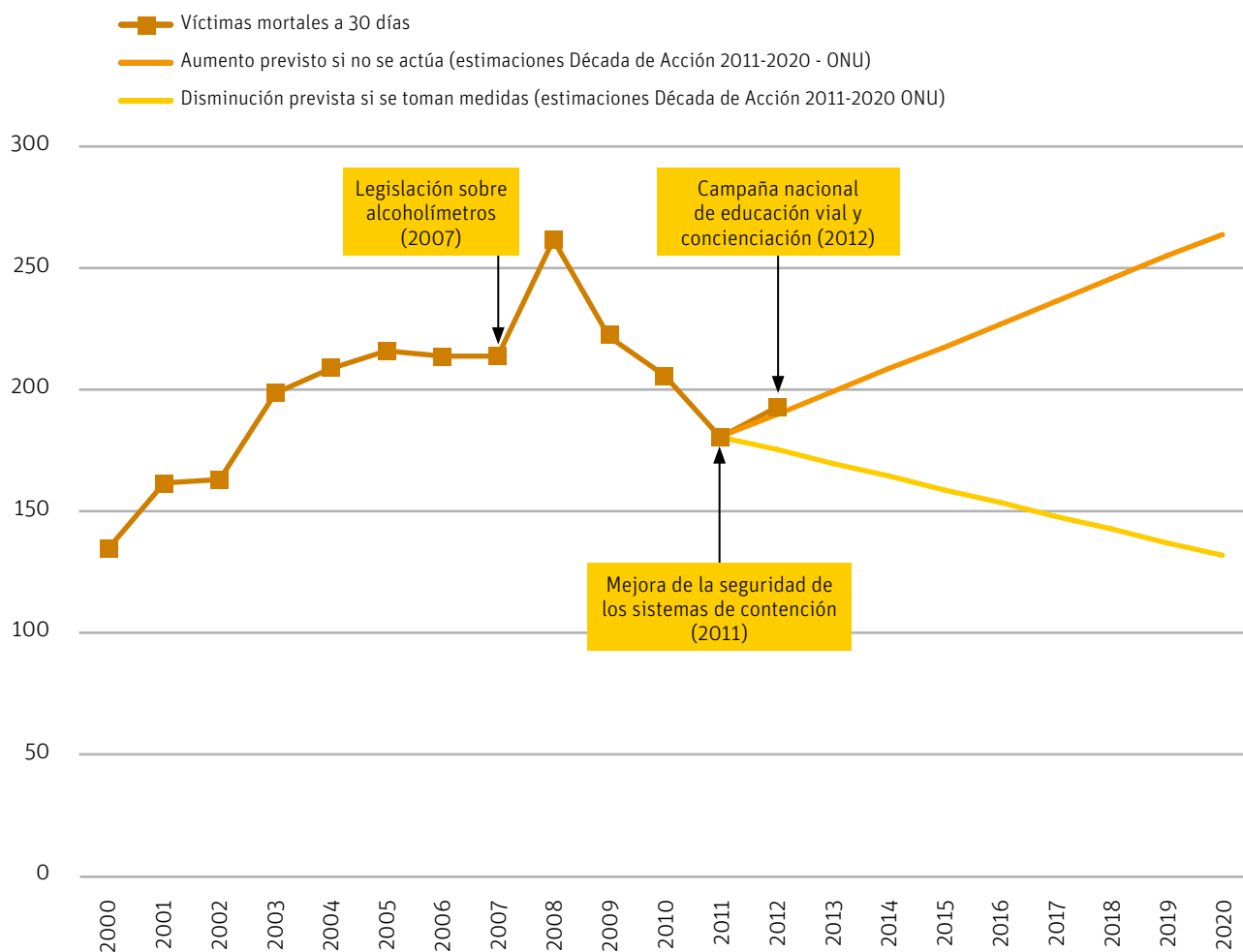
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Promover el desarrollo de planes de seguridad vial integrales, con objetivos cuantificados y con presupuestos asignados.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.22. TRINIDAD Y TOBAGO



Gráfico 27 – Evolución de las víctimas mortales en Trinidad y Tobago y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

TRINIDAD Y TOBAGO



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Trinidad y Tobago.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- Necesidad de mejorar en educación vial.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se realizan controles de velocidad
- No hay campañas de control de tiempos de descanso del transporte profesional, ni controles específicos al transporte escolar.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Consejo de Seguridad Vial con presupuesto propio.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

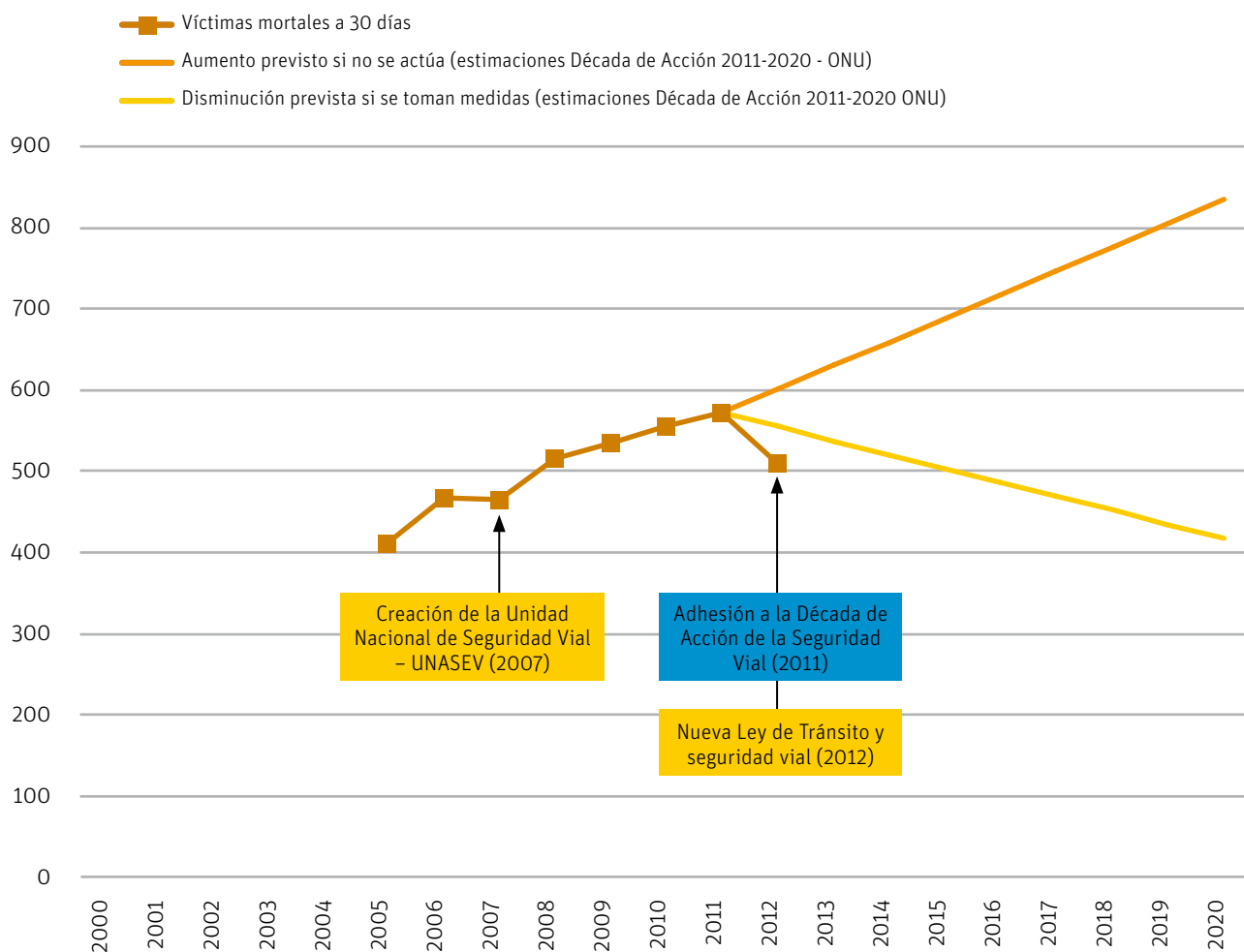
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.23. URUGUAY



Gráfico 28 – Evolución de las víctimas mortales en Uruguay y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

URUGUAY



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Uruguay.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad en vialidades y análisis posterior.
- Deficiencias en cuanto a la información sobre la siniestralidad en vialidades urbanas, incluyendo los usuarios vulnerables.
- No hay registro único de conductores.
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- Las herramientas de mejora de la seguridad de la infraestructura vial no se han implantado, a excepción de proyectos específicos.

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos y con financiación.
- Creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial.
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial.
- Seguimiento de la siniestralidad en vialidades a 30 días.

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

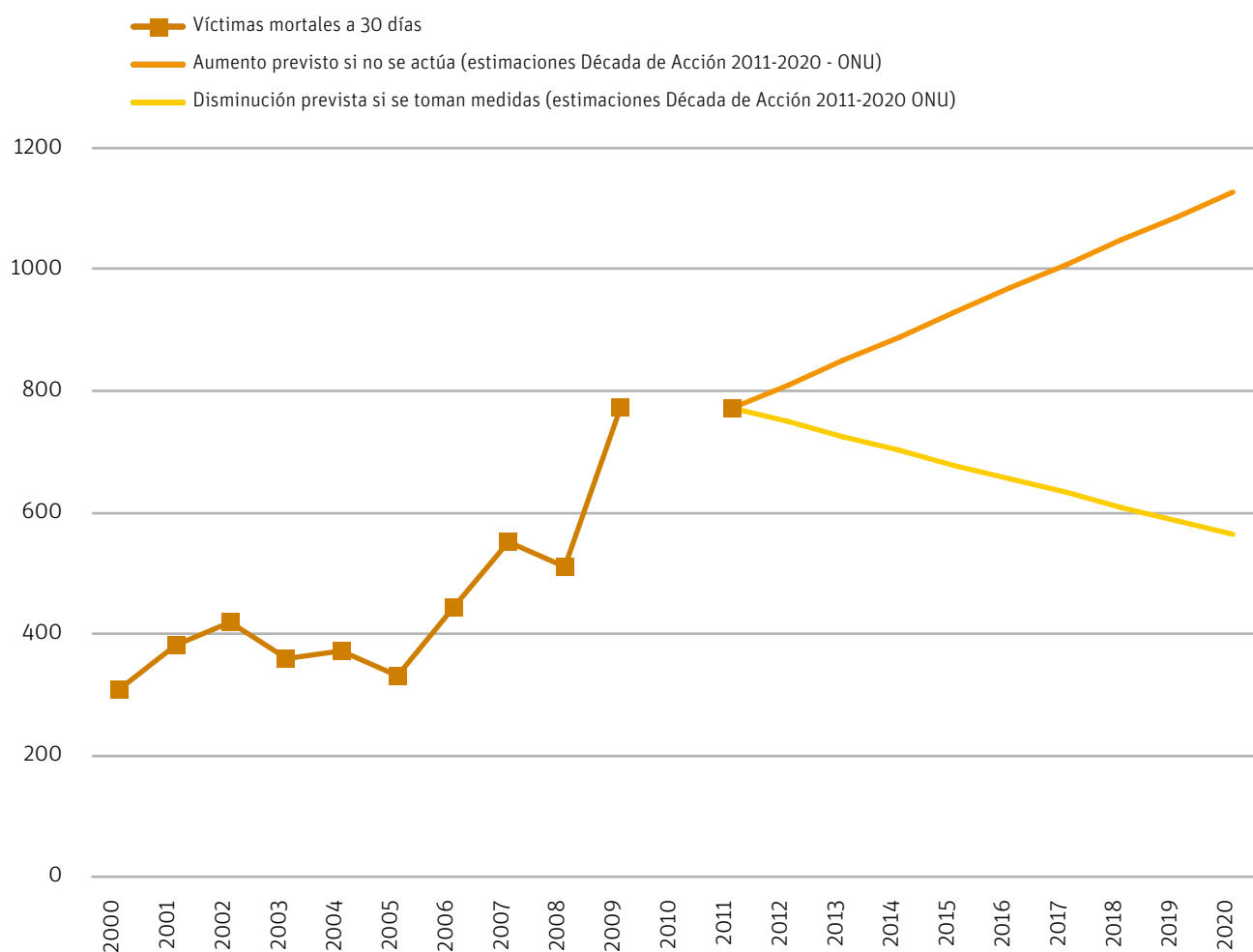
- Mejorar los sistemas de recolección de datos de siniestralidad en vialidades.
- Elaborar informes anuales de siniestralidad en vialidades.
- Crear una entidad que lidere la seguridad vial o fortalecer la existente.
- Asegurar la financiación de la seguridad vial.
- Favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana.
- Incluir, como prioridad, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
- Fortalecer la capacidad de control del cumplimiento de las normas.
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial.
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial.
- Fomentar la identificación y solución de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Favorecer la utilización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos.
- Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos.
- Asumir, como objetivo, que la educación vial debe llegar a todos los centros escolares.
- Asegurar que la totalidad de los conductores, que circulan por las vías de los países de la región, disponen de una licencia de conducir obtenida de manera que se garantice la capacidad de quien la ostenta.
- Incluir la asistencia médica tras los accidentes, en las políticas de seguridad vial.

9.24. VENEZUELA¹⁸



Gráfico 29 – Evolución de las víctimas mortales en Venezuela y previsiones de la Organización de las Naciones Unidas.

VENEZUELA



¹⁸El último dato de siniestralidad en vialidades disponible en Venezuela es del año 2009. Se asumió este dato como referencia de 2011 para realizar las estimaciones de la ONU para la Década de Acción. No se ha podido realizar un análisis de Venezuela por falta de datos.

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Análisis DAFO y líneas de mejora de la seguridad vial en Venezuela.

DEBILIDADES ESPECÍFICAS

- Sin datos

AMENAZAS ESPECÍFICAS

- No se detectan.

FORTALEZAS ESPECÍFICAS

- Sin datos

OPORTUNIDADES ESPECÍFICAS

- No se detectan.

LÍNEAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

- Sin datos.

A nighttime photograph of a busy city street with cars and streetlights. The image is overlaid with several semi-transparent yellow circles of varying sizes. In the top left corner, there is a small white square.

Consideraciones Acerca de los Datos de Siniestralidad en Vialidades en la Región de América Latina y el Caribe

La recopilación y análisis de datos de siniestralidad en vialidades en los países de América Latina y el Caribe, al igual que en otras regiones del mundo, presenta numerosas dificultades, las cuales se resumen a continuación:

- Algunos países reconocen que no recopilan datos de siniestralidad en vialidades en todas las redes viarias, sino sólo en algunas zonas o sin cubrir el 100% de las zonas urbanas. Esta situación genera una errónea notificación de accidentes.
- Ya se citó que todavía algunos países no realizan un seguimiento de la evolución de los heridos en accidentes de tránsito. Debido a lo anterior, las cifras de víctimas mortales que reportan no son exactas, ya que no incluyen los heridos que fallecen en el hospital durante los días siguientes al accidente.
- Incluso reconociendo que una parte de los países han realizado mejoras notables para recoger el 100% de los accidentes y víctimas en sus estadísticas, la elaboración de informes de diagnóstico presenta ciertos aspectos que es necesario tener en consideración. Por ejemplo, países como Barbados o Bahamas pueden ver duplicada o triplicada su población durante algunos meses del año, debido a que se trata de un destino con una fuerte demanda turística. En ese caso, la población realmente censada no coincide con la población que realmente circula por las vías. Así, los valores de fallecidos por millón de habitantes no se ajustarían a la realidad.
- Por otro lado, el crecimiento económico y social que han experimentado la mayor parte de los países de la región, en los últimos años, ha propiciado una mayor estabilidad laboral, mayor posibilidad de adquirir un vehículo (ya sea ciclomotor, motocicleta o automóvil), mayores oportunidades de ocio, etc. Esto implica también una mayor exposición al riesgo. De esta manera, un aumento en el número de accidentes o de víctimas no necesariamente iría asociado a un empeoramiento del nivel de seguridad vial del país,

sino a una mayor exposición al riesgo por parte de sus ciudadanos.

En este sentido, sería interesante poder analizar los índices de peligrosidad y mortalidad, entendidos como el número de accidentes con víctimas y de víctimas mortales en relación con el tráfico, medido en millones de vehículos – kilómetro. Este indicador de riesgo permitiría comparar de manera veraz cómo ha variado la situación. Lamentablemente, la falta de datos globales de tráfico en casi todos los países de la región impide realizar este análisis actualmente.

Además, es importante destacar que existe una significativa variación de datos de siniestralidad en vialidades en los países de América Latina y el Caribe, de acuerdo a las fuentes consultadas. A lo largo de este informe se han incluido los datos recopilados directamente de las Administraciones de los países, si bien cuando estos datos no han estado disponibles (es el caso de Belice, Guatemala, Surinam y Venezuela) se han tomado los datos de otros estudios de referencia, como los publicados por la Organización Mundial de la Salud.

La siguiente tabla pone de manifiesto las diferencias en cuanto a la valoración de las víctimas mortales en accidentes de tránsito, en los países de América Latina y el Caribe. Se incluyen los datos de los informes de diagnóstico realizados por el Banco Interamericano de Desarrollo (en el año 2009 y el presente documento) el dato de la Organización Mundial de la Salud y la base de datos del Institute for Health Metrics and Evaluation, entidad de referencia en el ámbito sanitario:

Tabla 23 - Variabilidad de los datos de siniestralidad en vialidades en la Región de América Latina y el Caribe.

	VÍCTIMAS MORTALES A 30 DÍAS			
	INFORME BID 2009	INFORME BID 2013	DATO ESTIMADO INFORME OMS 2013 (datos de 2009- 2010)	INSTITUTE FOR HM&E (2010)
ARGENTINA	5,489	5,040	5,094	6,067
BAHAMAS	59	45	47	57
BARBADOS	36	25	20	31
BELICE	85	41	51	59
BOLIVIA	1,395	2,318	1,910	1,989
BRASIL	34,332	40,989	43,869	43,985
CHILE	2,317	1,980	2,098	2,204
COLOMBIA	5,670	6,153	7,225	7,503
COSTA RICA	688	675	592	753
ECUADOR	2,341	2,908	3,911	3,498
EL SALVADOR	1,493	995	1,358	1,589
GUATEMALA	1,052	958	958	944
GUYANA	147	110	210	127
HONDURAS	1,361	2,165	1,425	1,231
JAMAICA	343	260	319	85
MÉXICO	15,344	16,615	16,714	20,096
NICARAGUA	679	883	1,085	639
PANAMÁ	507	430	494	591
PARAGUAY	1,425	1,211	1,383	1,247
PERÚ	4,563	4,255	4,622	3,973
REPÚBLICA DOMINICANA	2,408	2,298	4,143	2,231
SURINAM	90	87	103	80
TRINIDAD Y TOBAGO	207	193	224	230
URUGUAY	710	510	723	428
VENEZUELA	5,099	7,714	10,791	7,616
ALC	87,840	98,858	109,369	107,253

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Conforme los datos anteriores se pueden realizar las siguientes valoraciones:

- Mientras los datos recopilados por el Banco Interamericano de Desarrollo no incluyen estimaciones basadas en regresiones, la información aportada por la Organización Mundial de la Salud y el Institute for Health Metrics and Evaluation si realiza esas estimaciones, basadas en los registros de siniestralidad en vialidades de los últimos años en los países del área. Este hecho explica la notable variación que se experimenta en algunos países según la fuente consultada (es el caso de países como Colombia, Ecuador, Venezuela, República Dominicana o Brasil).
- Es preciso hacer notar que los valores recopilados por la Organización Mundial de la Salud y el Institute for Health Metrics and Evaluations también presentan variaciones significativas en algunos casos, como Venezuela, Perú, República Dominicana Argentina o México.
- La variación entre los datos recopilados permite corroborar la necesidad de mejorar la recolección de datos de siniestralidad en vialidades en los países del área, de manera que se disponga de información de la totalidad de los accidentes que se producen, en todas las redes viarias del entorno urbana e interurbano y con un seguimiento total de la evolución de los heridos en los accidentes de tránsito.

EXPERTOS Y ENTIDADES PARTICIPANTES

El Banco Interamericano de Desarrollo y la Asociación Española de la Carretera agradecen la inestimable colaboración de los siguientes expertos en los países:

Tabla 24 - Entidades y expertos participantes en la elaboración de este informe.

PAÍS	ENTIDAD	EXPERTOS
ARGENTINA	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Pedro Centeno Pablo Rojas
	BID	Juan Manuel Salvatierra
BAHAMAS	Ministry of Works and Transport	Karen Mortimer
	BID	Colin Forsythe Brian McNish
BARBADOS	Ministry of Transport and Works	Cheryl Bennett-Inniss
	BID	Christopher Persaud Colin Forsythe
BELICE	Ministry of Finance and Economic Development	Pamela Ann Scott
	BID	Brian McNish
BOLIVIA	Policía de Bolivia	Armando Moscoso
	BID	Ramón Muñoz
BRASIL	Observatorio Nacional de Segurança Viária	Jose Aurelio Ramalho
	DENATRAN - Ministério das Cidades	Maria Cristina Hoffmann
	BID	Veimar Nobre Paulo Carvalho Dalve Alves Karisa Ribeiro
CHILE	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	Danica Rebeca Mímica Porras María Francisca Yañez Castillo
	BID	Andrés Pereyra
COLOMBIA	Ministerio de Transporte	Yazmin Gaitán Janeth forero
	BID	Manuel Rodríguez
COSTA RICA	Consejo de Seguridad Vial	Eddie Elizondo Mora Teresita Guzmán Germán Valverde
	BID	Edgar Zamora
ECUADOR	Ministerio de Transportes y Obras Públicas	María Amira Cerezo Mariela Veloz Antonio Salguero
	BID	Rafael Poveda Fernando Orduz
EL SALVADOR	Ministerio de Transporte	Nelson García
	BID	Carlos Morán
GUATEMALA	PROVIAL	Karin Mérida
	BID	Juan Manuel Leño

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

PAÍS	ENTIDAD	EXPERTOS
GUYANA	Global National Road Safety Council	Ramona Doorgen
	BID	Christopher Persaud
HONDURAS	Consejo Nacional de Seguridad Vial	Maria Silvina Aguilar
	BID	Daniel Torres Irma Lilliam
JAMAICA	Ministry of Transport	Kenute Hare
	BID	Christopher Persaud Brian McNish
MÉXICO	Observatorio Nacional de Lesiones Consejo Nacional para la Prevención de Acci- dentes – Secretaría de Salud	Sergio Rodrigo Rosas Diana Alejandra González
	BID	Sissi de la Peña
NICARAGUA	Jefatura de Tránsito Nacional Policía de Tránsito	Leyla Cano Iván Escobar
	BID	Alfonso Salazar Reyna E. Pasos
PANAMÁ	Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	Justo Castañeda
	BID	Juan Manuel Leaño
PARAGUAY	Consejo Nacional de Seguridad Vial	Idalina A. Martínez
	BID	Nathalia Miño Christian Dunkerley
PERÚ	Consejo Nacional de Seguridad Vial	John Garay
	BID	Rafael Capistrán
REPÚBLICA DOMINICANA	Autoridad Metropolitana del Transporte	Clara Melgen
	BID	Alejandro Gómez
SURINAM		
	BID	Colin Forsythe
TRINIDAD Y TOBAGO	Ministry of Transport Trinidad & Tobago Police Service	Verna Johnson Brent Batson
	BID	Christopher Persaud
URUGUAY	Unidad Nacional de Seguridad Vial	Gustavo Arbiza
	BID	Andrés Pereyra
VENEZUELA		
	BID	Harvey Scordia Carmen Teresa Martin

Coordinación:

Sissi De La Peña (Banco Interamericano de Desarrollo)

Alejandro Taddía (Banco Interamericano de Desarrollo)

Elena de la Peña (Asociación Española de la Carretera)

Bibliografía

BIBLIOGRAFÍA.

- Organización Mundial de la Salud (2010). Sistema de datos. Manual de seguridad vial para decisores y profesionales.
- Banco Interamericano de Desarrollo – División de Transporte (2013). Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y El Caribe 2005 – 2009.
- World Health Organization (2013). Global Status Report on Road Safety 2013. Supporting a decade of action.
- National Road Safety Strategy for the Bahamas 2010-2020.
- Plano Nacional de Reducao de Acidentes e Seguranca Viaria para a Década 2011-2020. Ministerio das Cidades. Comitê Nacional de Mobilizacao pela Saúde, Seguranca e Paz no Transito. 2010.
- Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia 2011-2016.
- Guyana National Road Safety Strategy 2013-2020.
- Plan Nacional de Acción para la Seguridad Vial de la República de Honduras. Consejo Nacional de Seguridad Vial. 2011.
- National Transport Policy. Ministry of Transport and Works of Jamaica. 2007
- Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Secretaria de comunicaciones y transportes, México, 2011.
- Plan Nacional para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la República de Panamá.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. República del Paraguay.
- Plan de Seguridad Vial 2013. Unidad Nacional de Seguridad Vial. Uruguay.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011. Consejo Nacional de Seguridad Vial de Perú.

Anexo1

EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN VIALIDADES EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

Se incluyen, en este anexo, las principales cifras de siniestralidad en vialidades (víctimas mortales, víctimas mortales por 100.000 habitantes y víctimas mortales por 1.000.000 de vehículos) en el período 2000-2012, cuando estos datos están disponibles.

ARGENTINA

Gráfico 30 – Víctimas mortales en Argentina

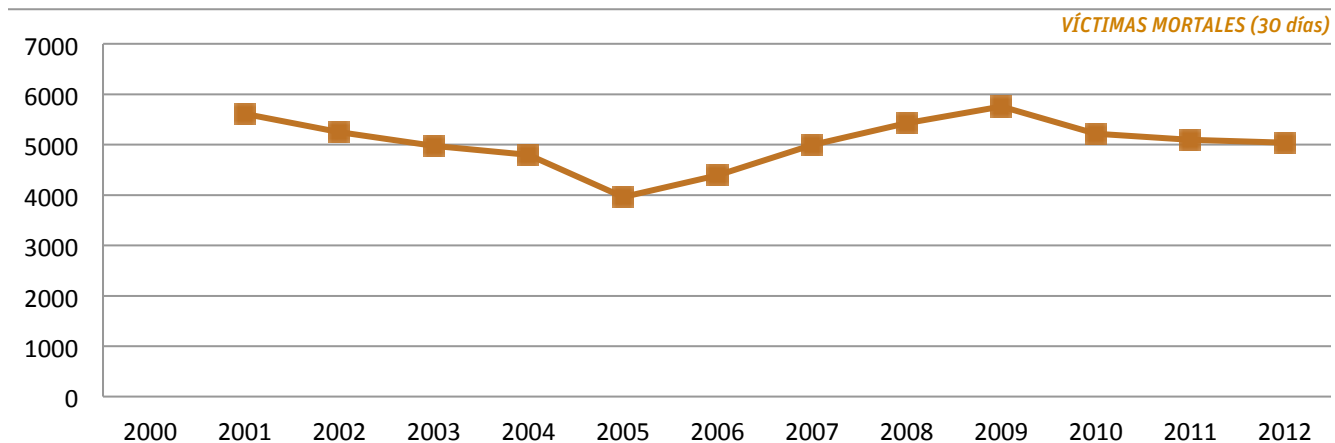


Gráfico 31 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Argentina

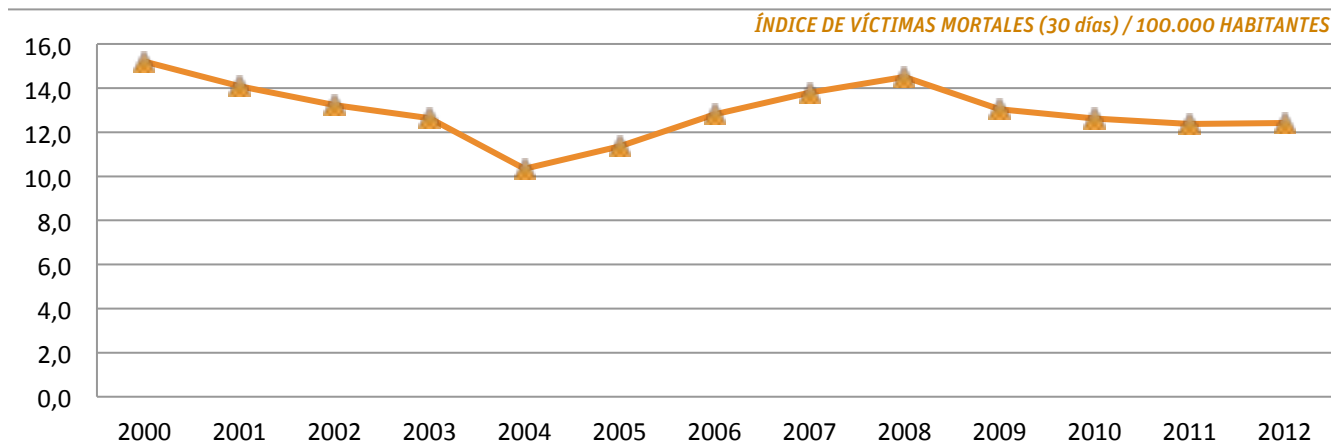
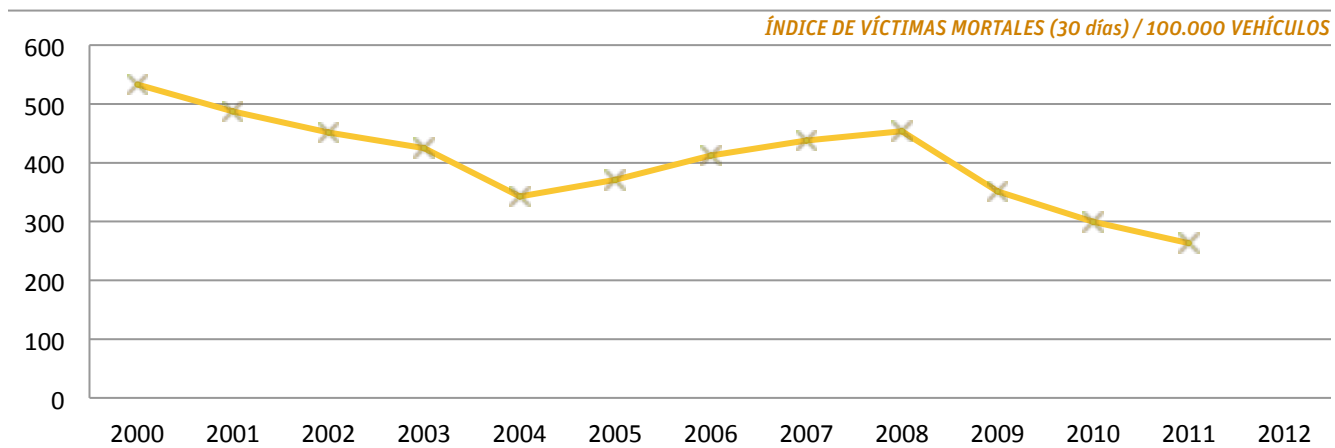


Gráfico 32 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Argentina



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

BAHAMAS

Gráfico 33 – Víctimas mortales en Bahamas

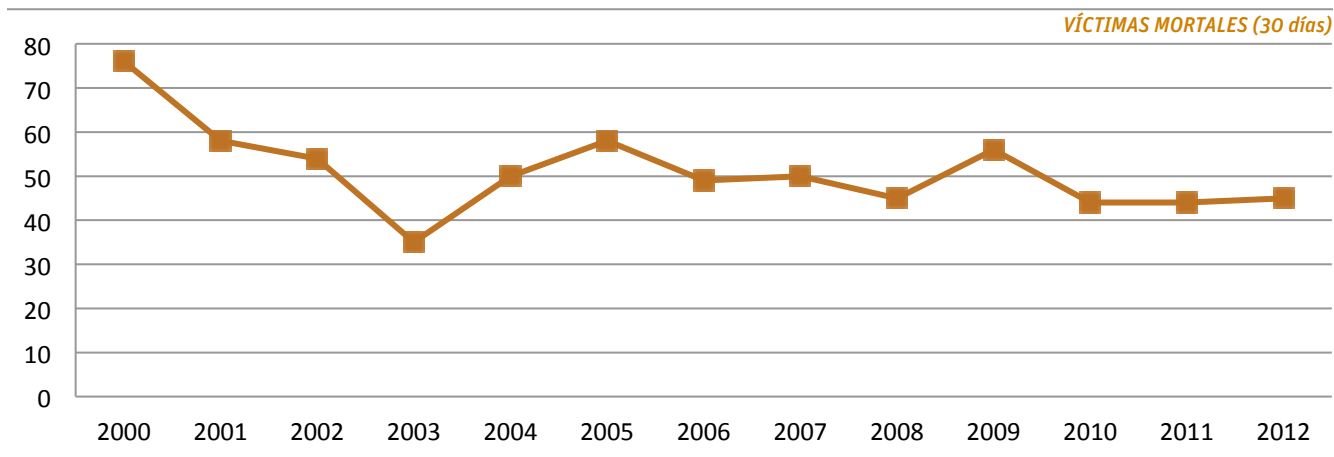


Gráfico 34 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Bahamas

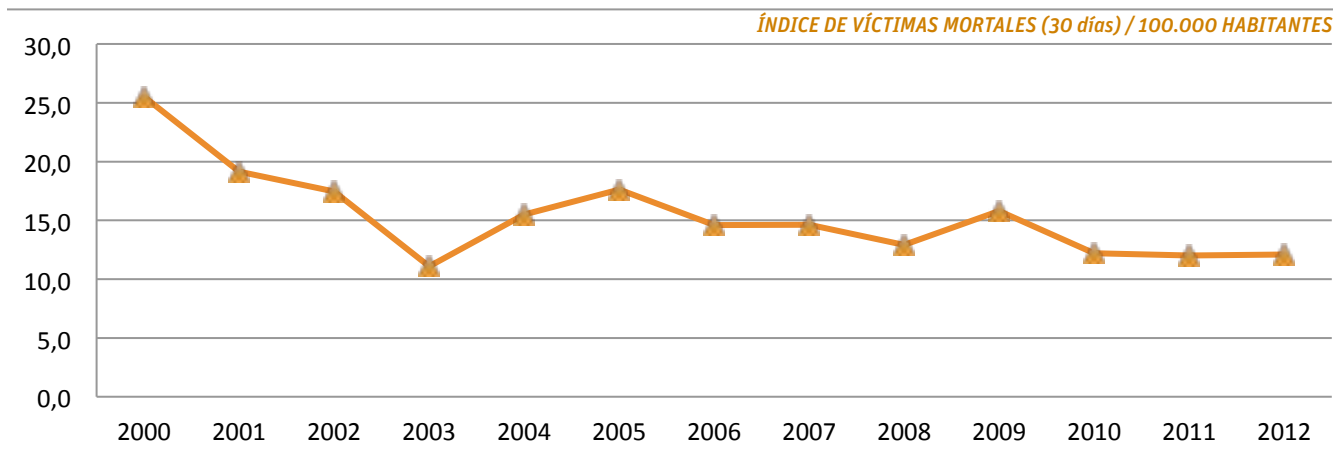
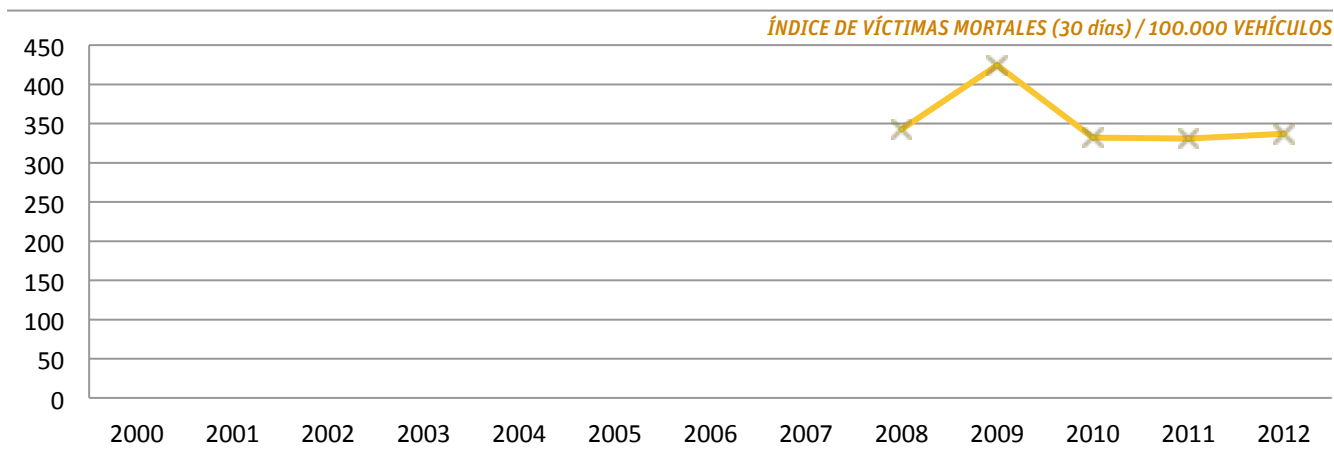


Gráfico 35 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Bahamas



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

BARBADOS

Gráfico 36 – Víctimas mortales en Barbados

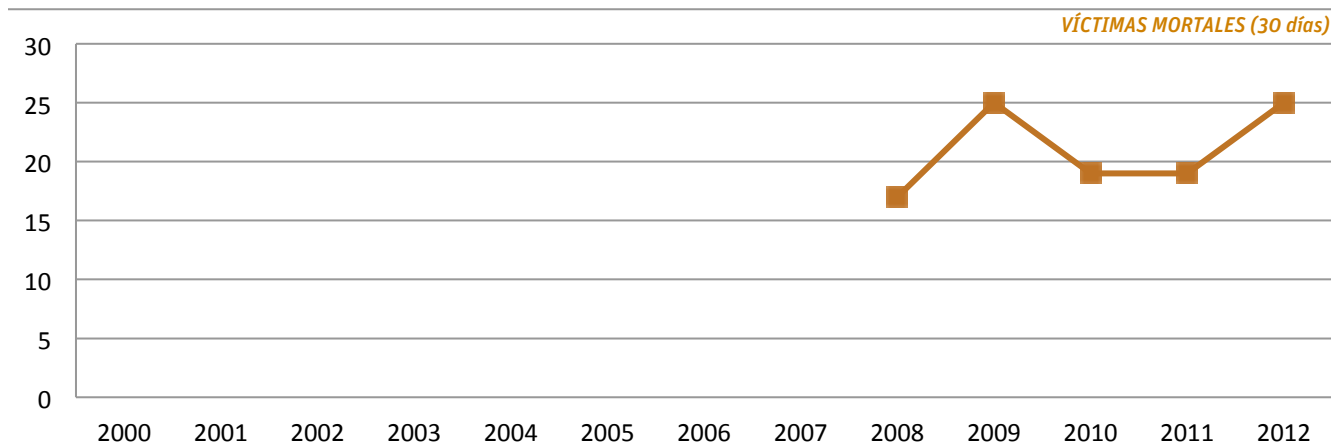


Gráfico 37 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Barbados

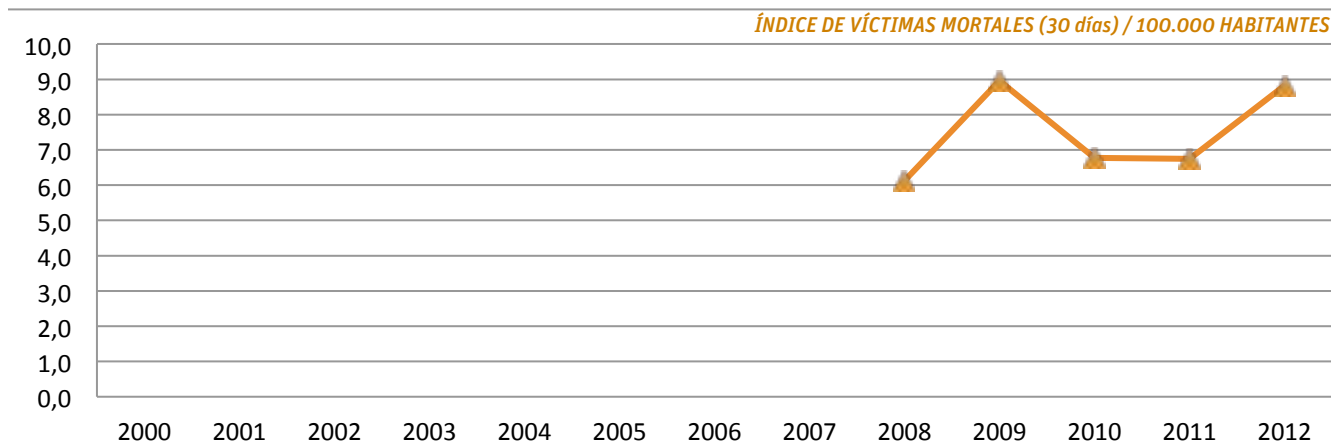
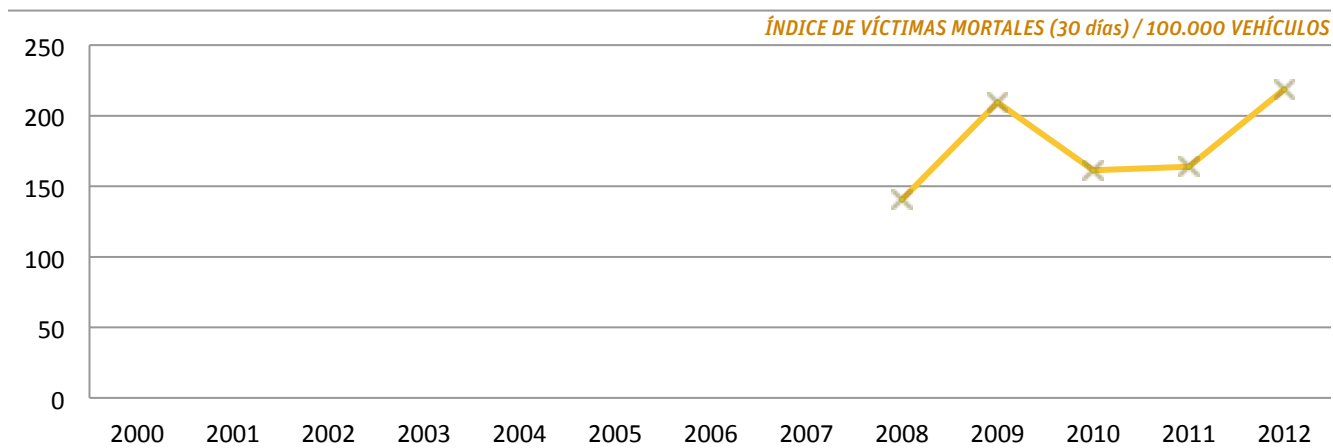


Gráfico 38 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Barbados



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

BELICE

Gráfico 39 – Víctimas mortales en Belice

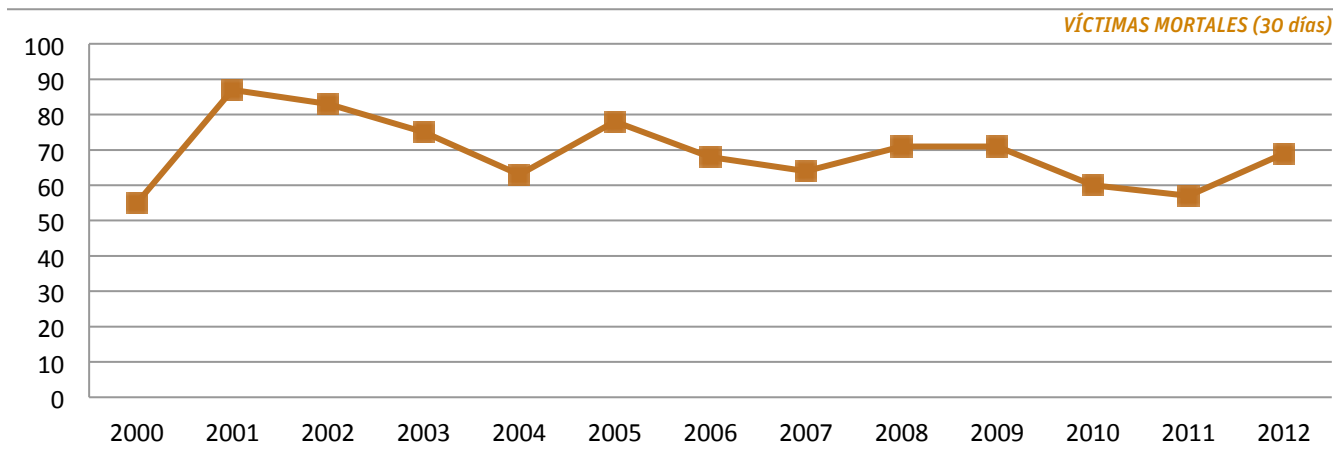


Gráfico 40 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Belice

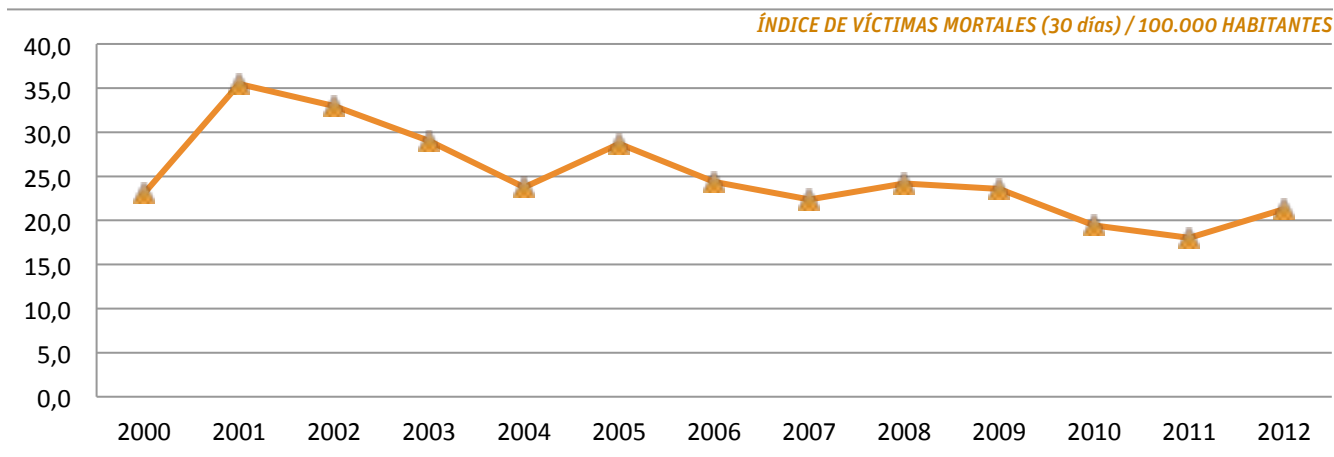
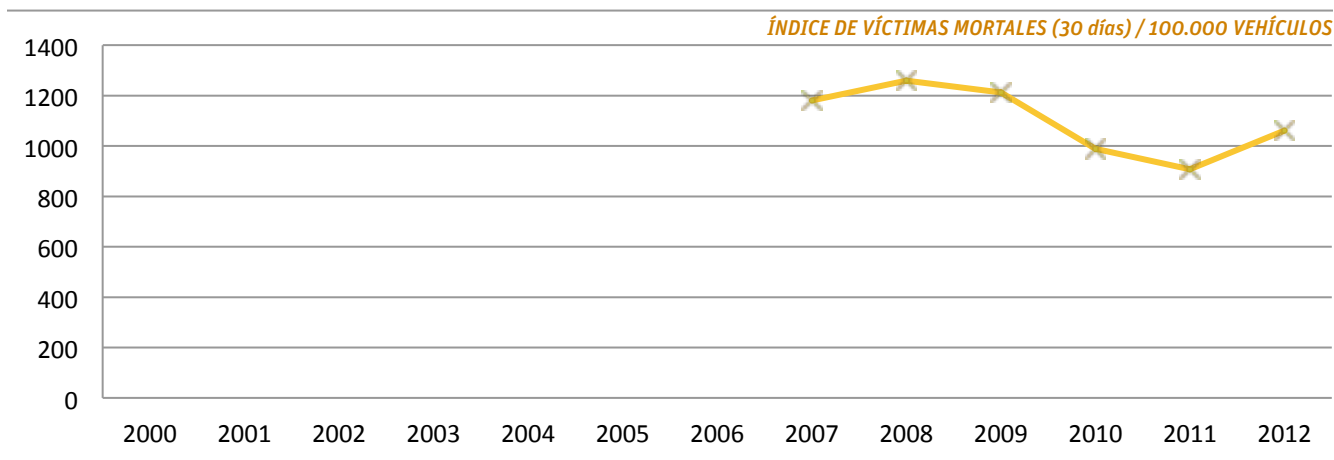


Gráfico 41 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Belice



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

BOLIVIA

Gráfico 42 – Víctimas mortales en Bolivia

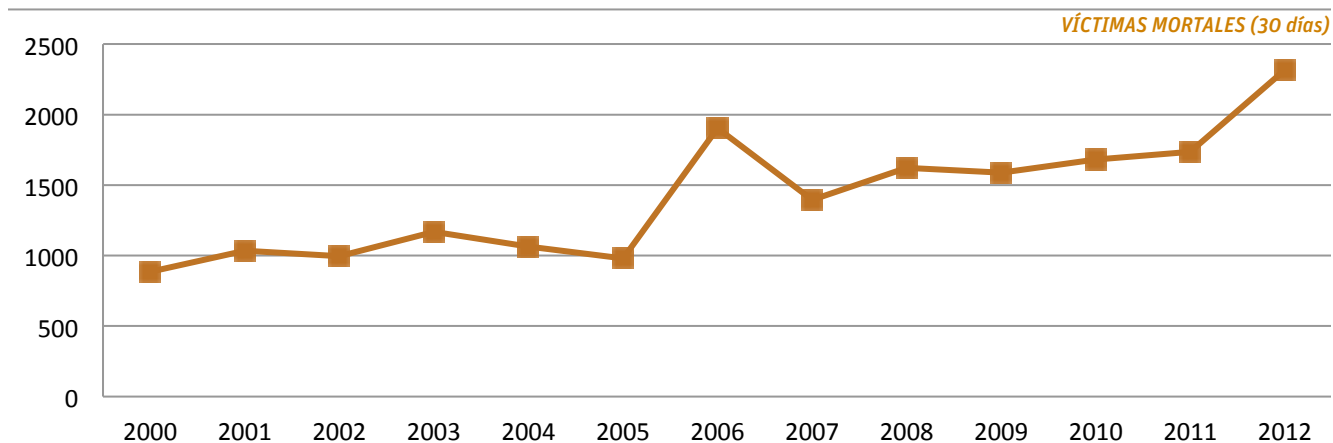


Gráfico 43 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Bolivia

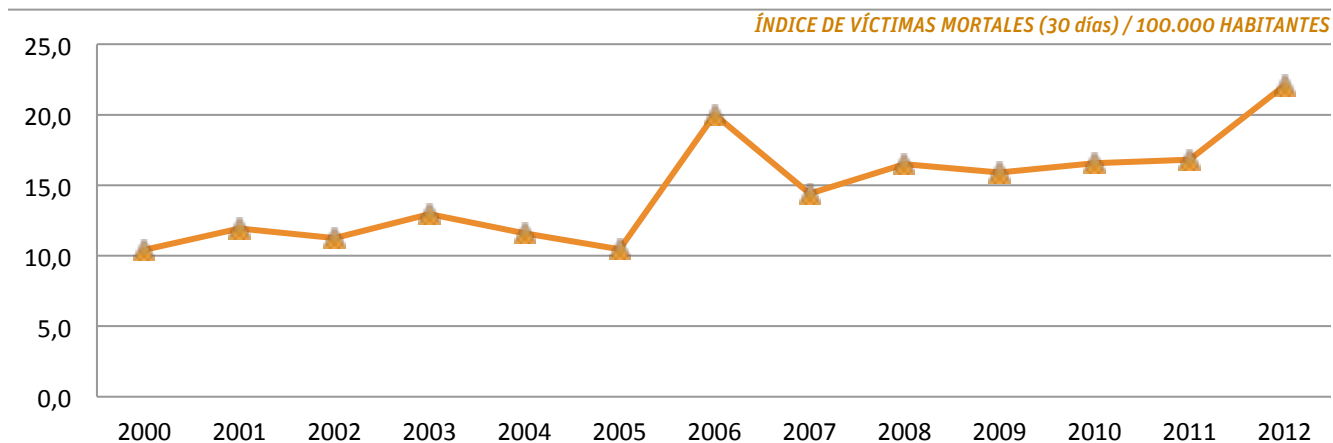
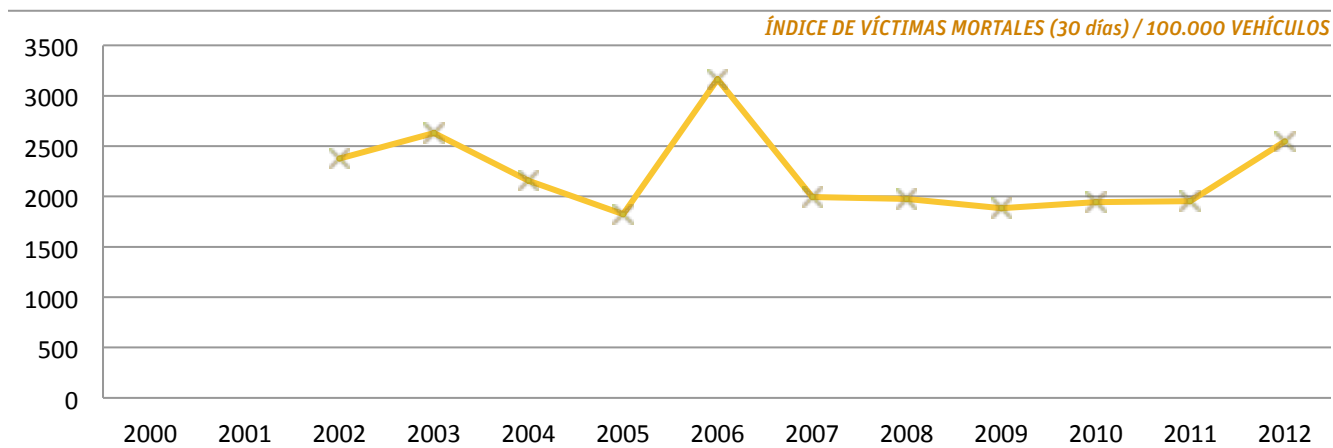


Gráfico 44 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Bolivia



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

BRASIL

Gráfico 45 – Víctimas mortales en Brasil

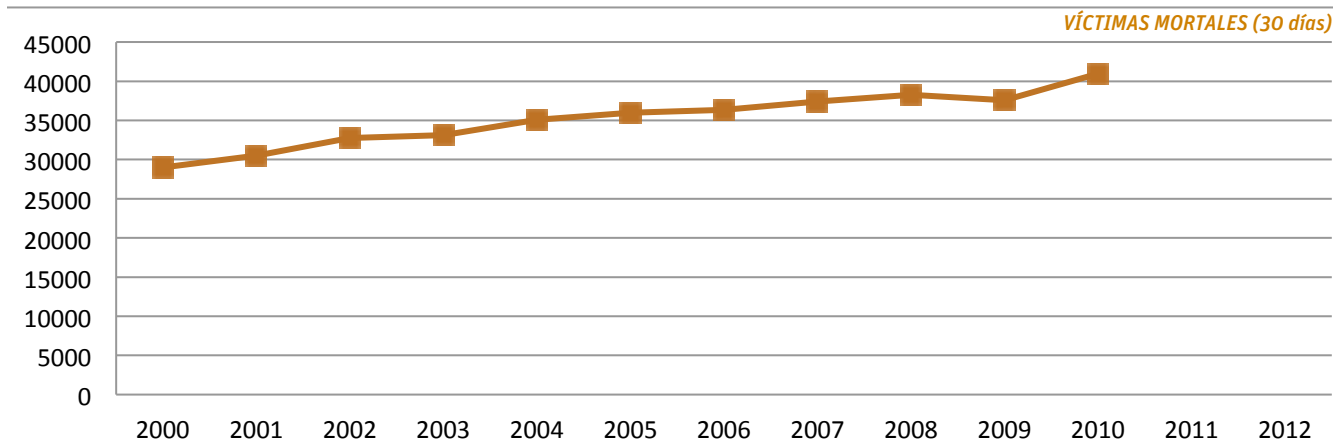


Gráfico 46 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Brasil

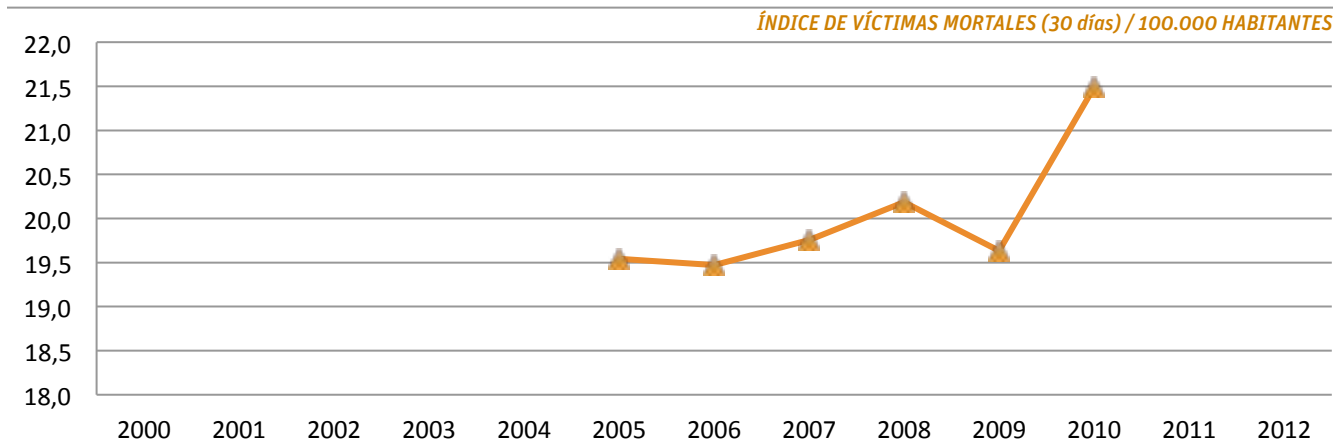
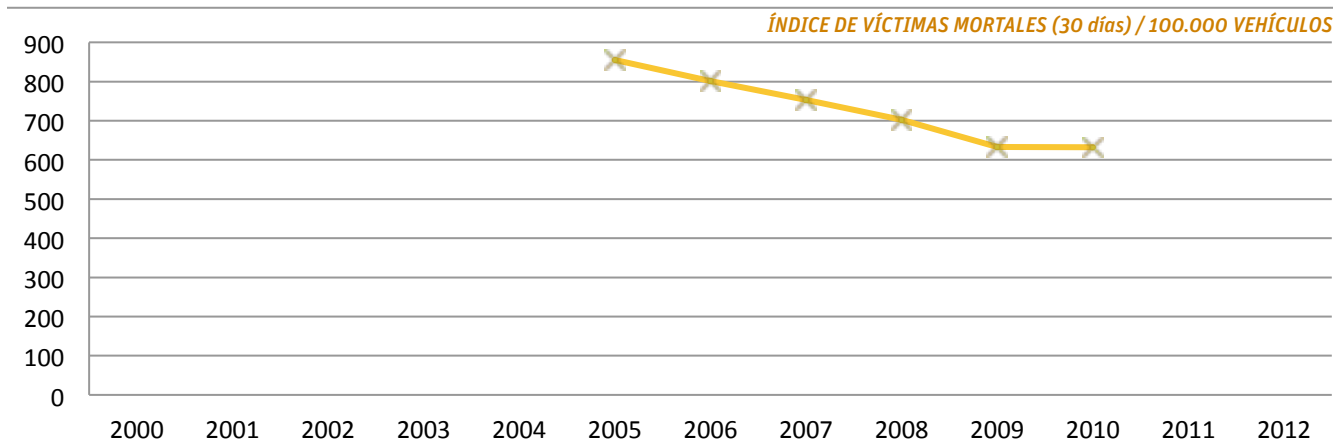


Gráfico 47 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Brasil



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

CHILE

Gráfico 48 – Víctimas mortales en Chile

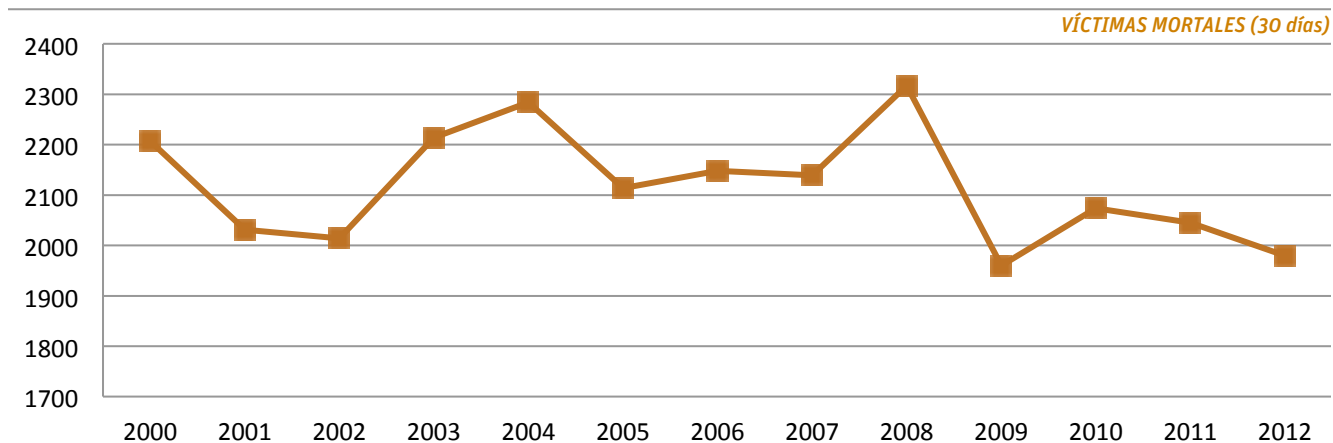


Gráfico 49 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Chile

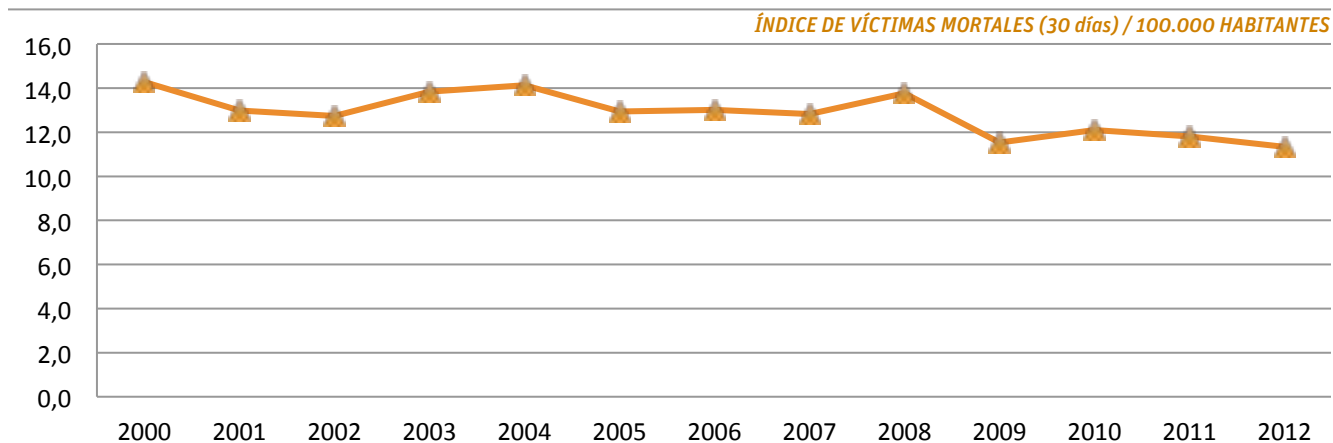
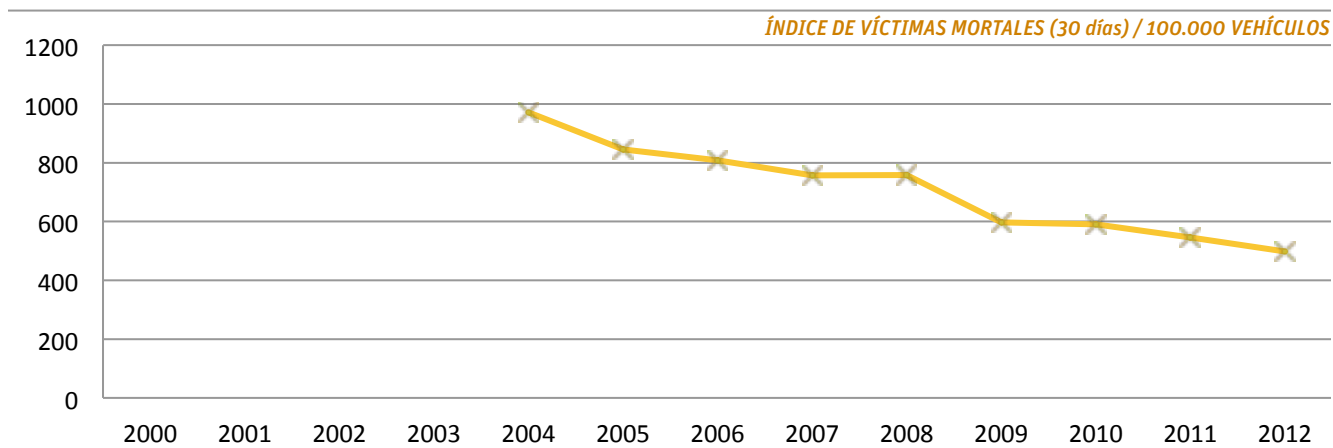


Gráfico 50 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Chile



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

COLOMBIA

Gráfico 51 – Víctimas mortales en Colombia

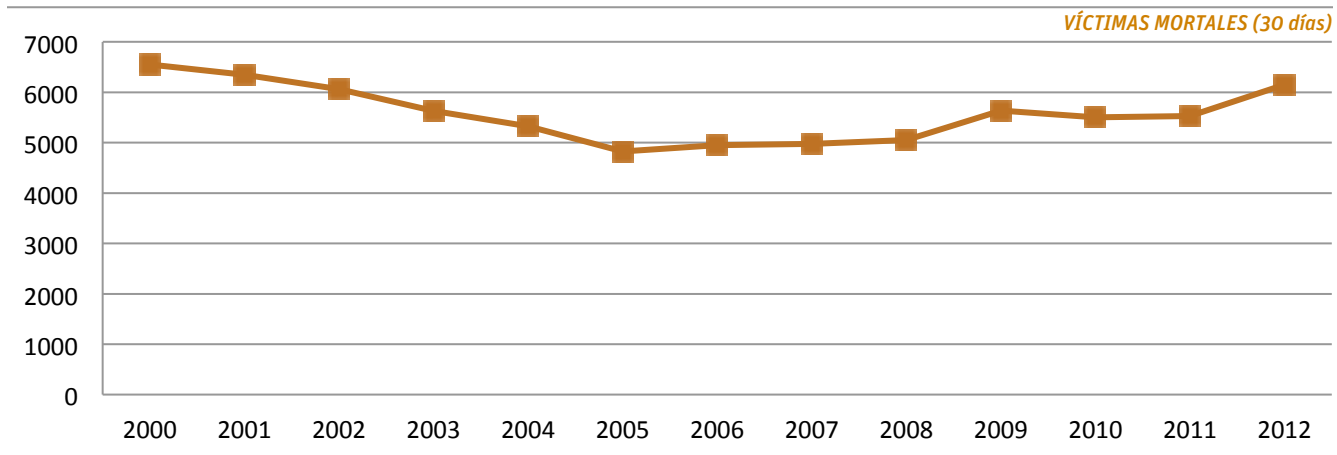


Gráfico 52 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Colombia

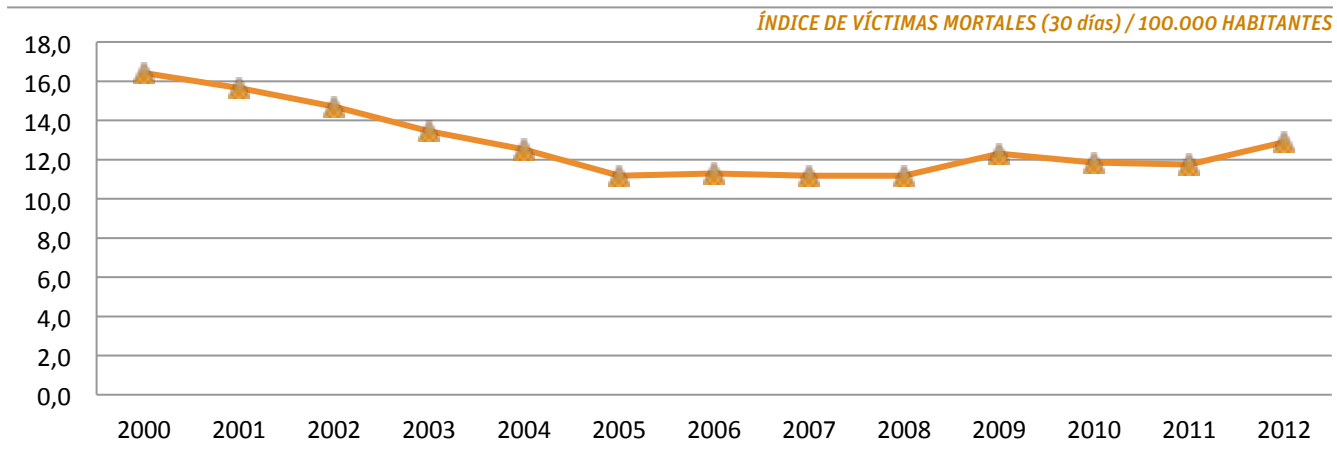
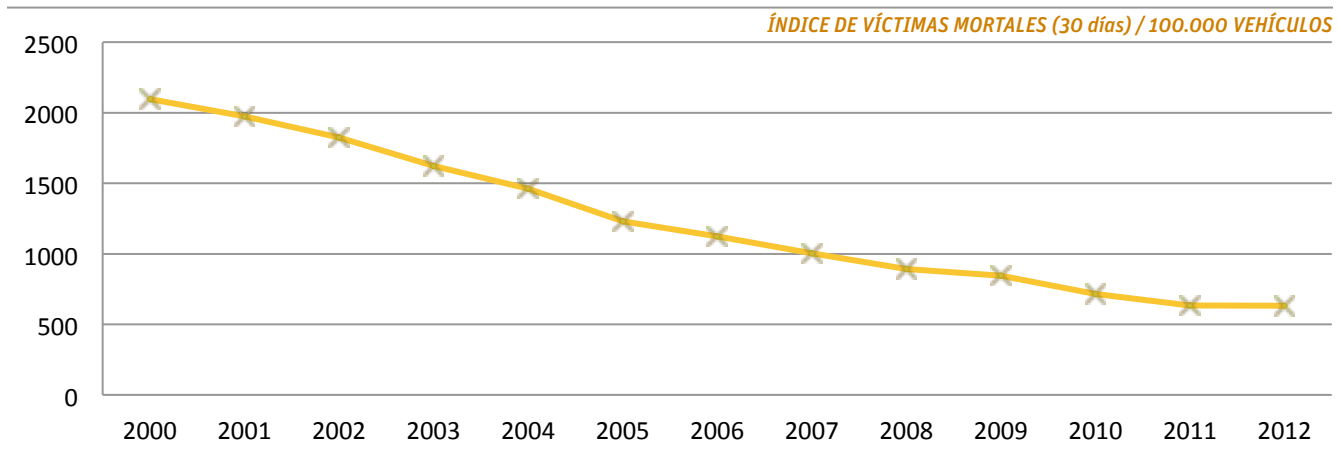


Gráfico 53 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Colombia



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

COSTA RICA

Gráfico 54 – Víctimas mortales en Costa Rica

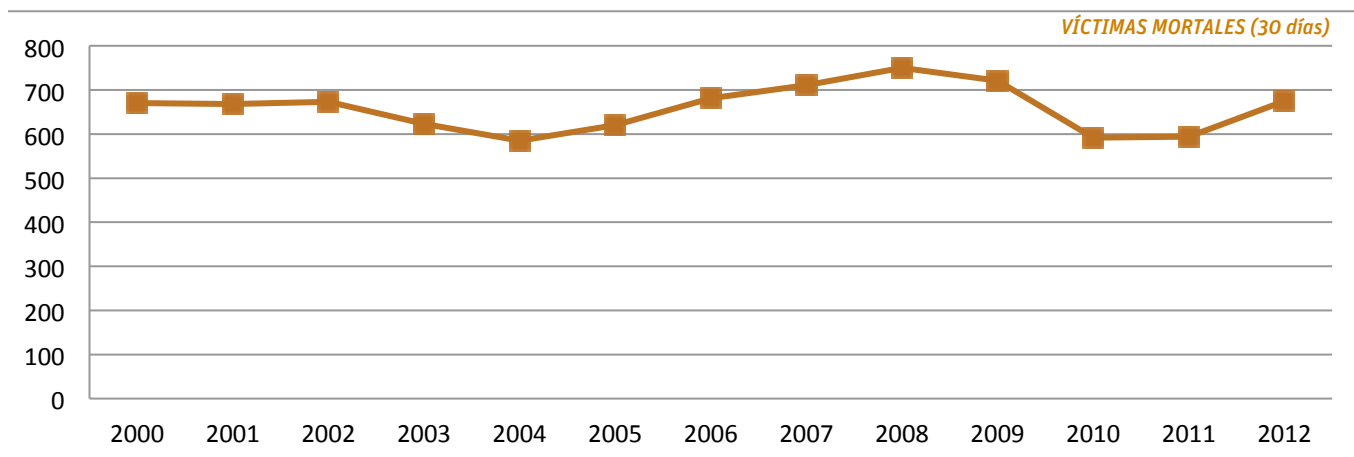


Gráfico 55 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Costa Rica

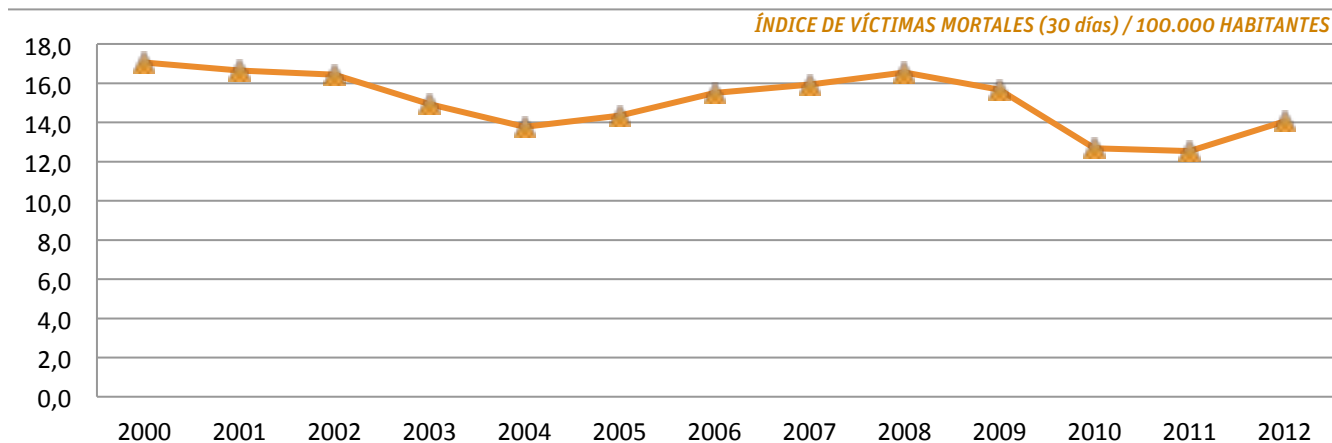
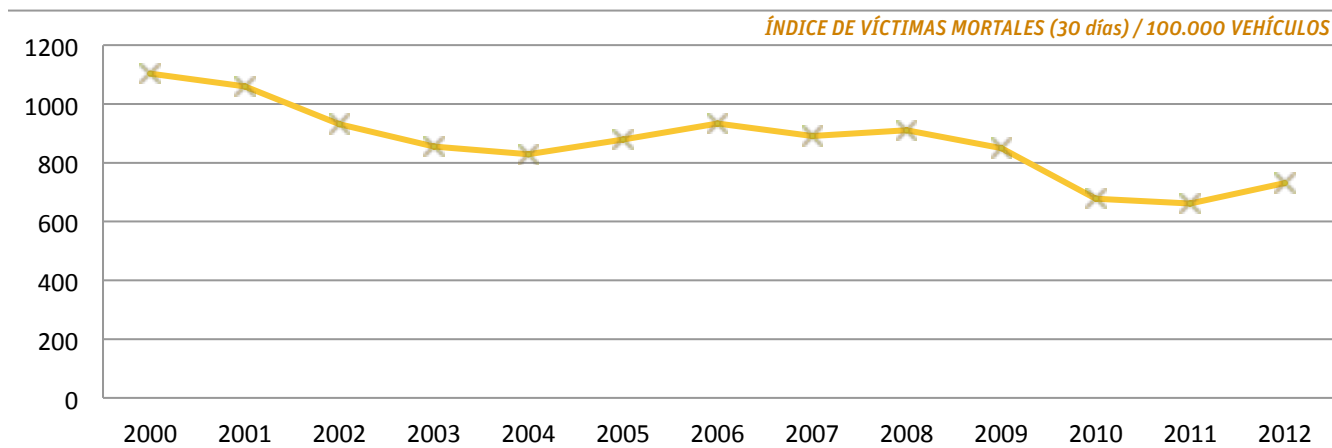


Gráfico 56 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Costa Rica



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

ECUADOR

Gráfico 57 – Víctimas mortales en Ecuador

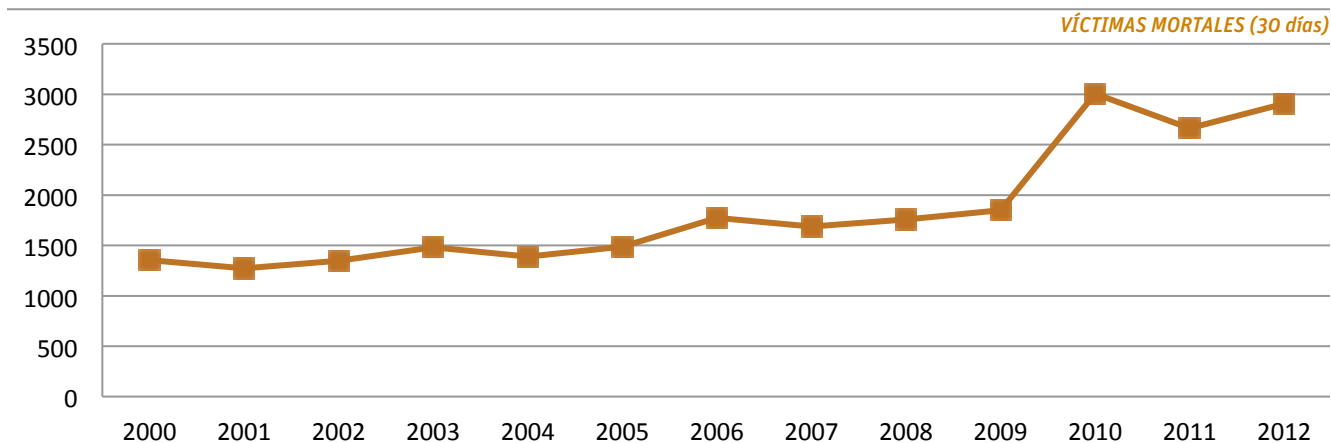


Gráfico 58 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Ecuador

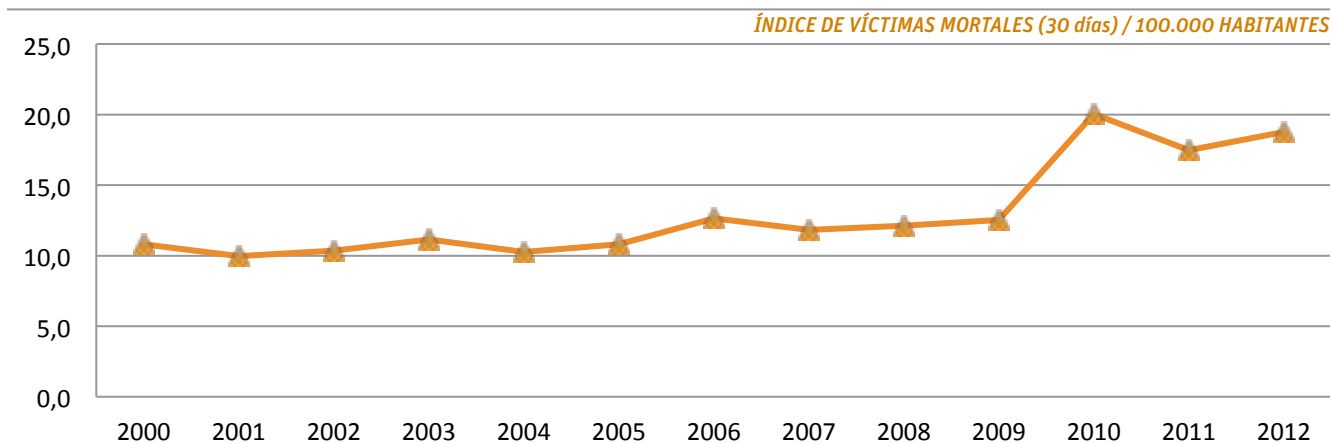
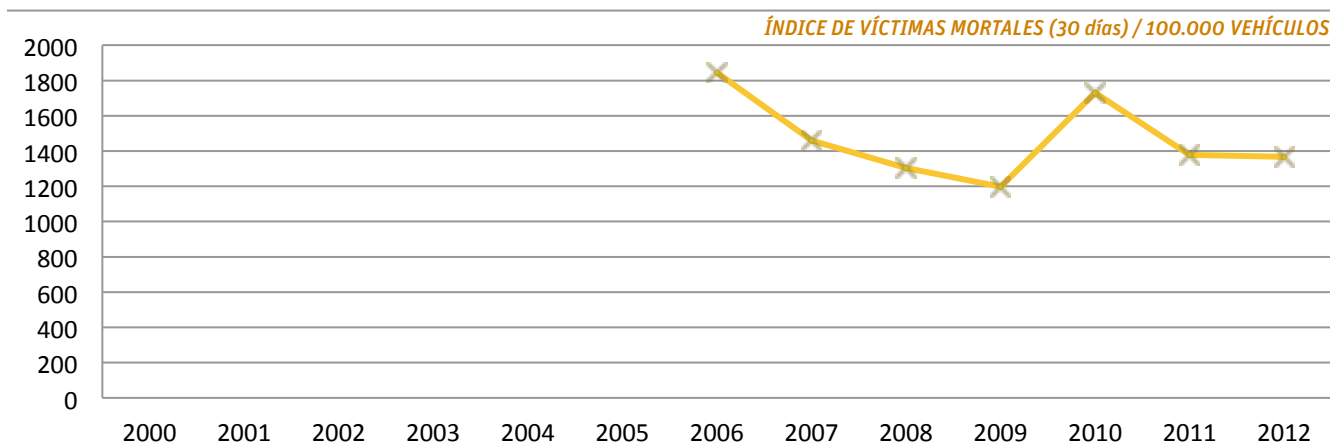


Gráfico 59 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Ecuador



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

EL SALVADOR

Gráfico 60 – Víctimas mortales en El Salvador

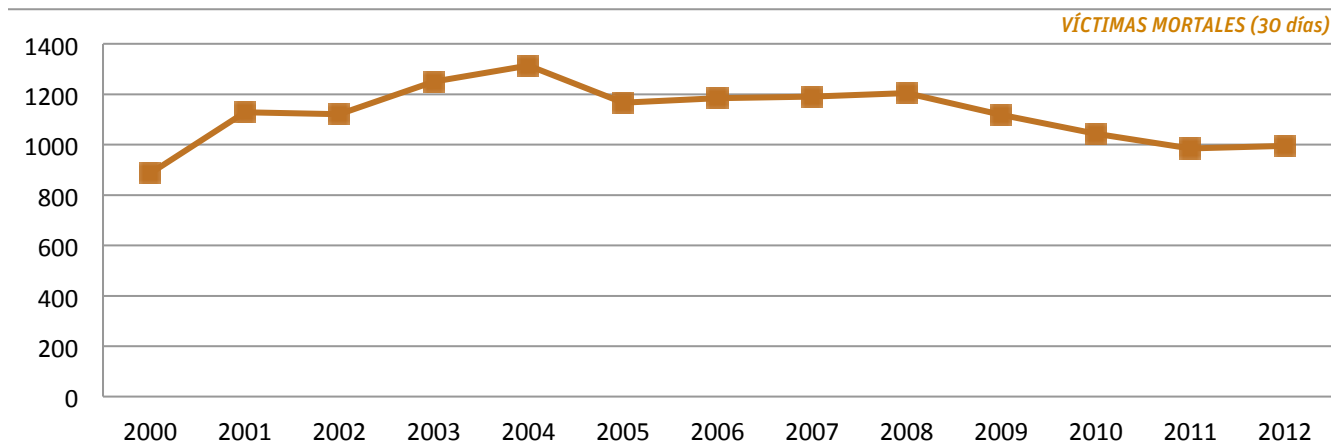


Gráfico 61 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en El Salvador

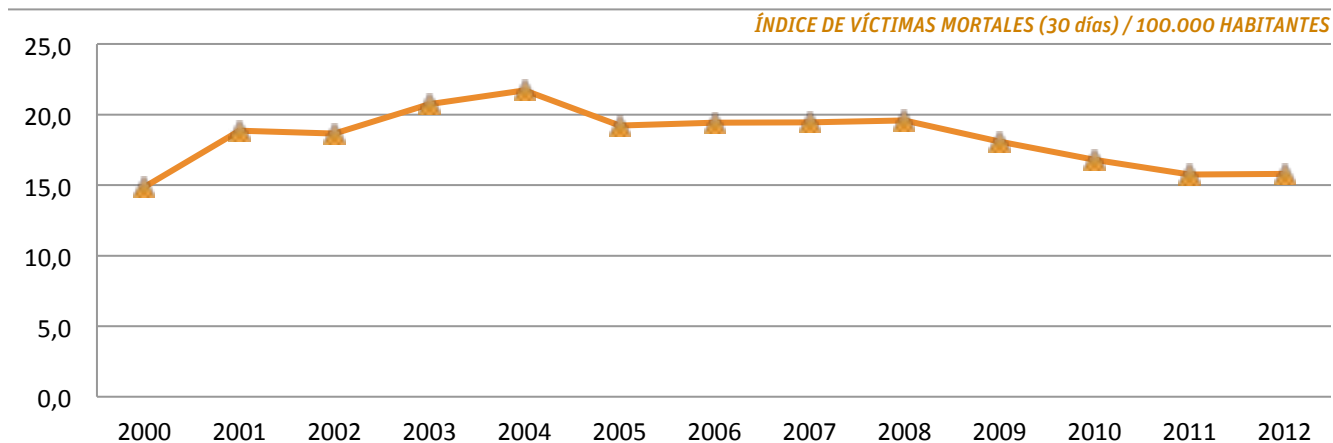
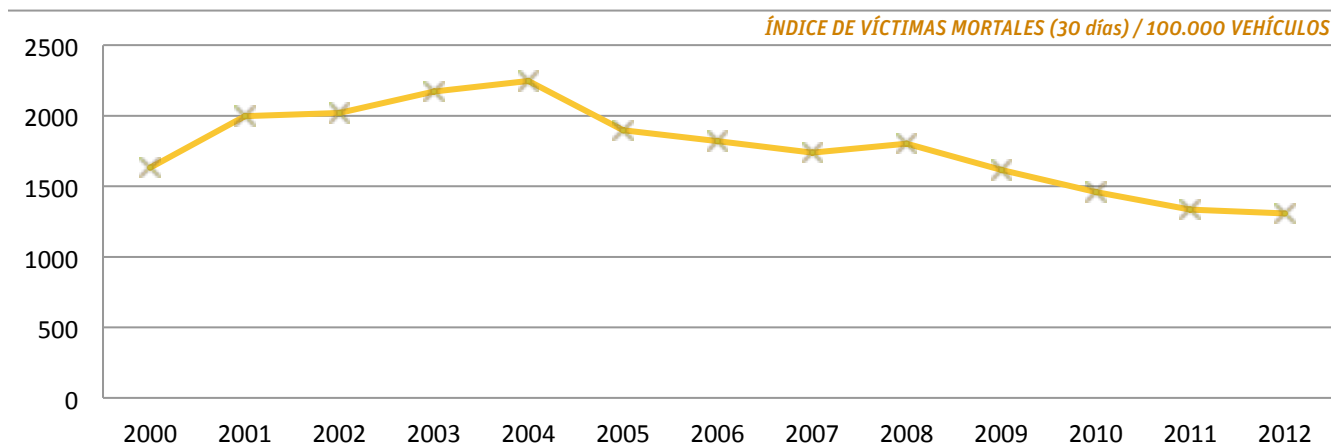


Gráfico 62 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en El Salvador



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

GUATEMALA

Gráfico 63 – Víctimas mortales en Guatemala

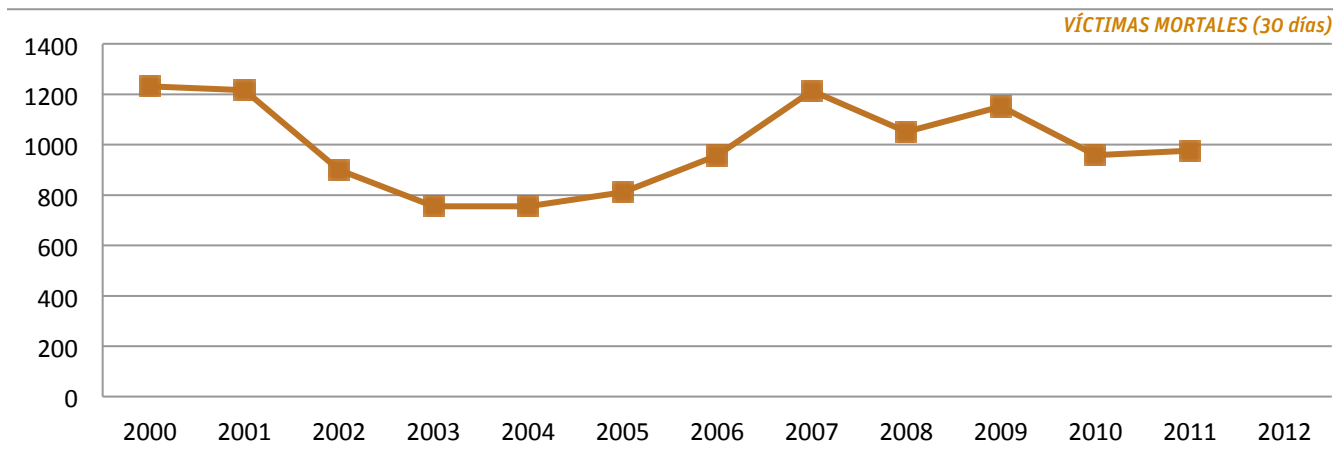


Gráfico 64 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Guatemala

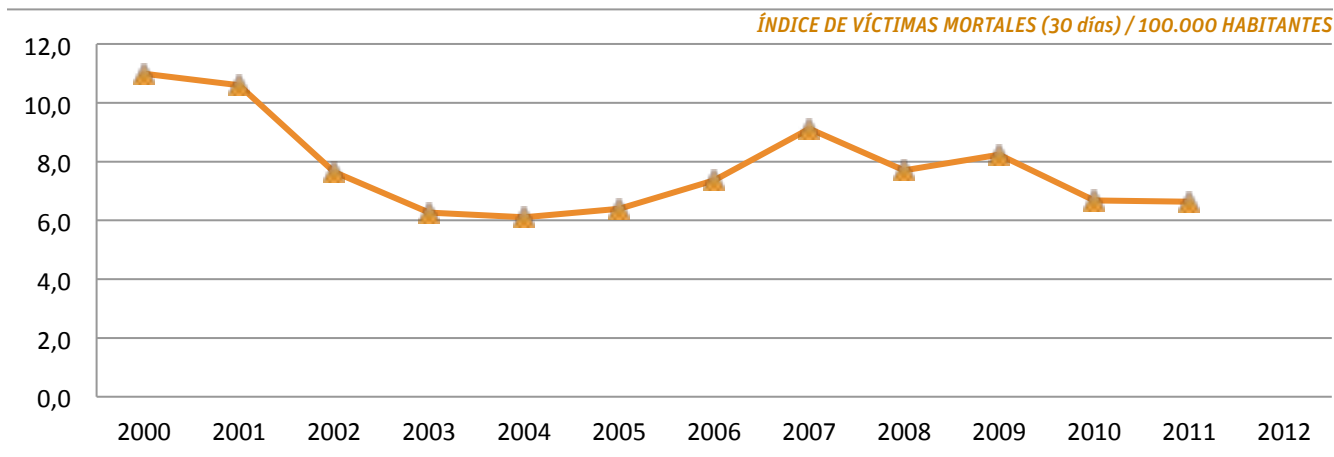
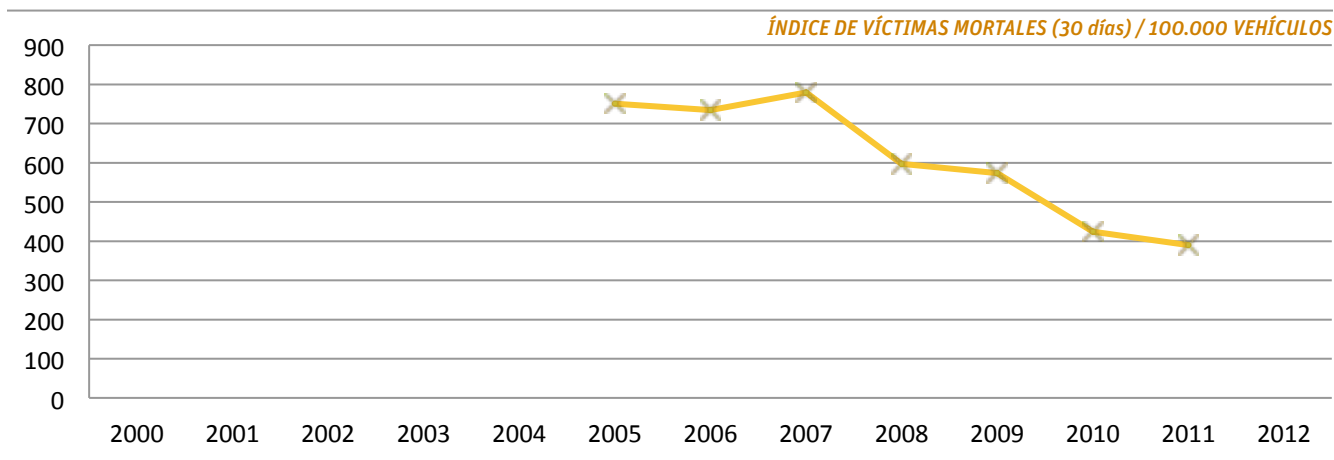


Gráfico 65 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Guatemala



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

GUYANA

Gráfico 66 – Víctimas mortales en Guyana

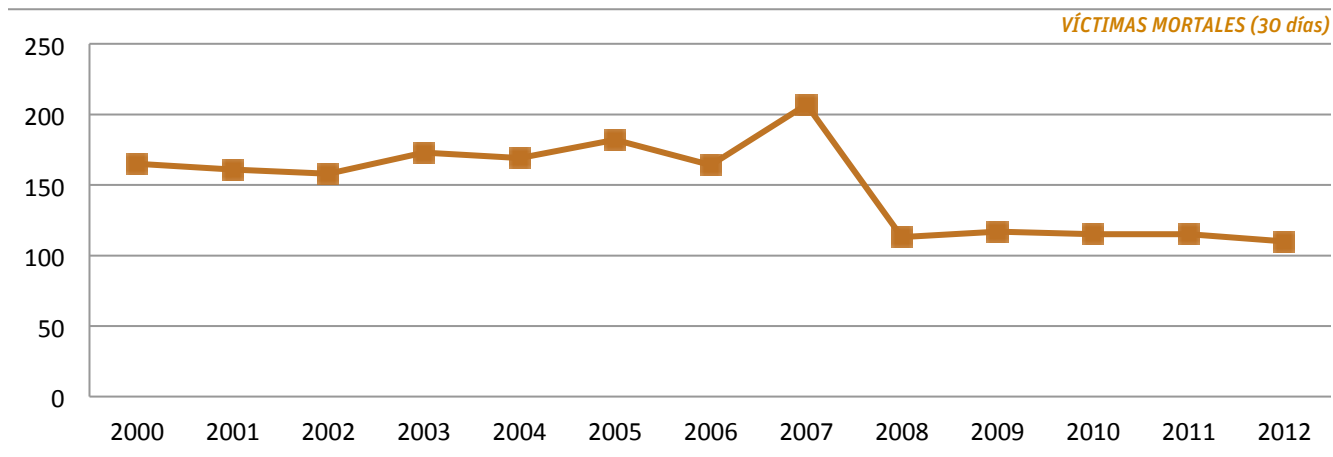


Gráfico 67 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Guyana

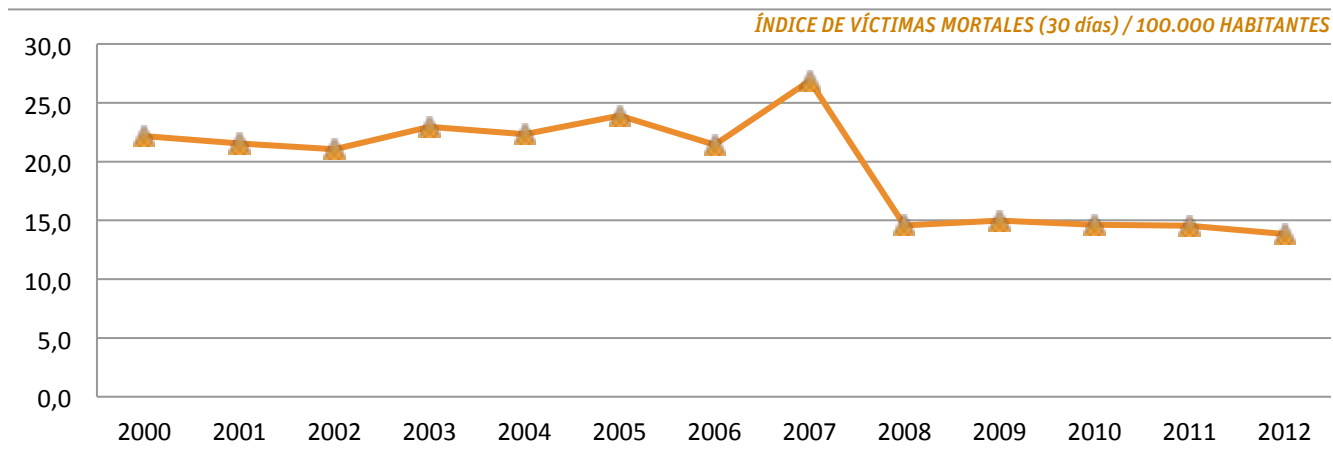
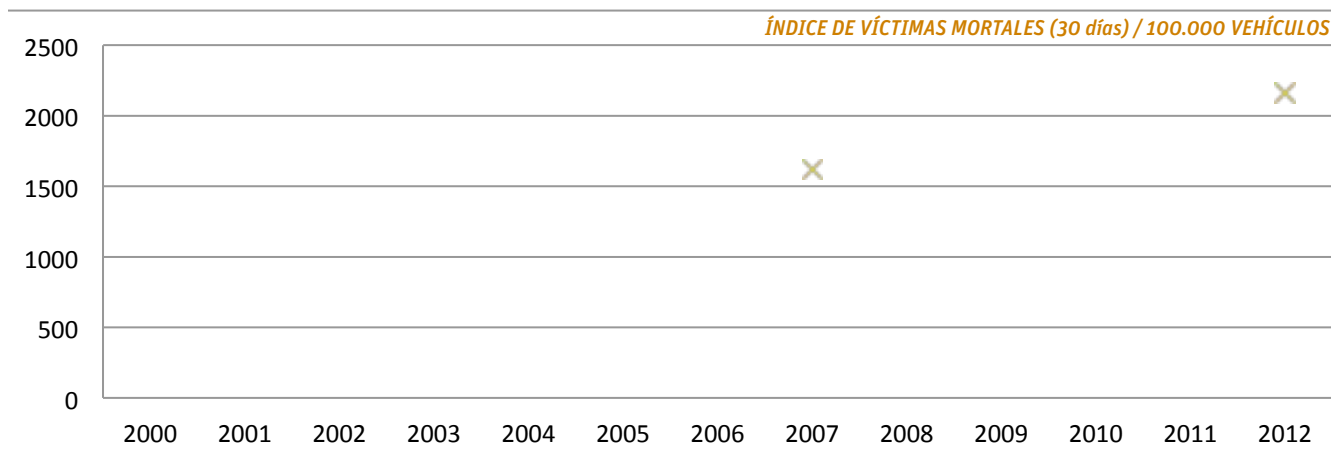


Gráfico 68 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Guyana



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

HONDURAS

Gráfico 69 – Víctimas mortales en Honduras

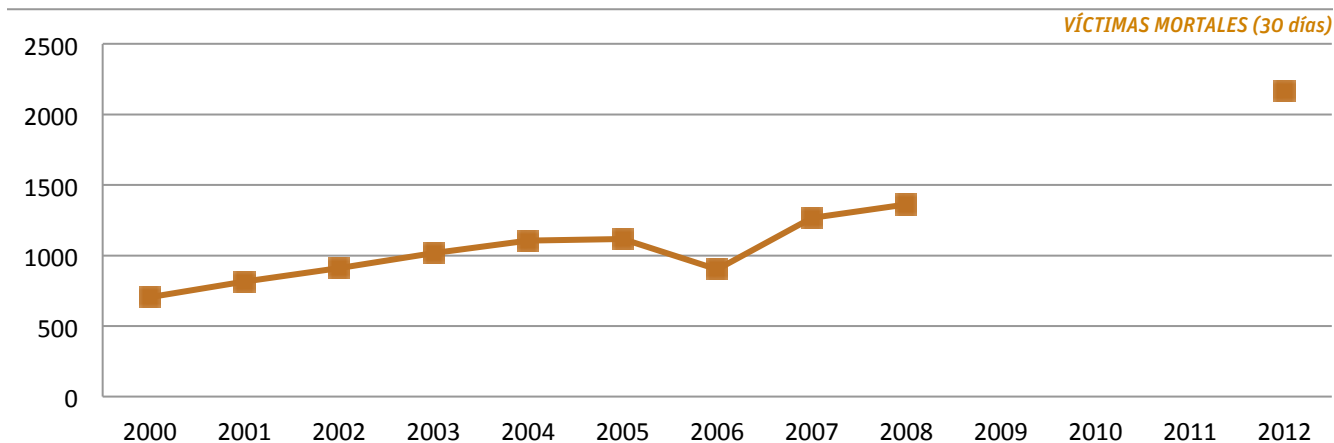


Gráfico 70 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Honduras

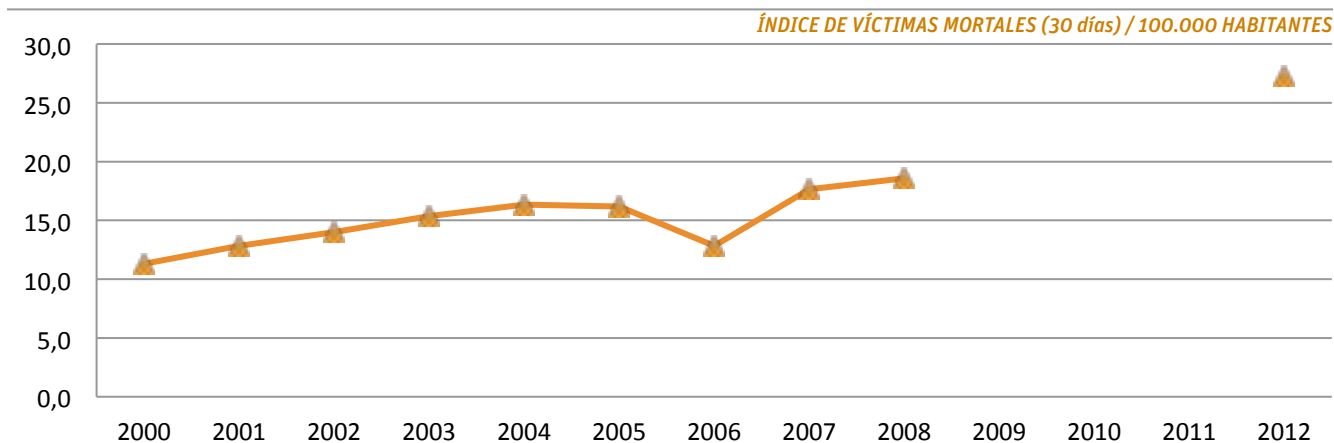
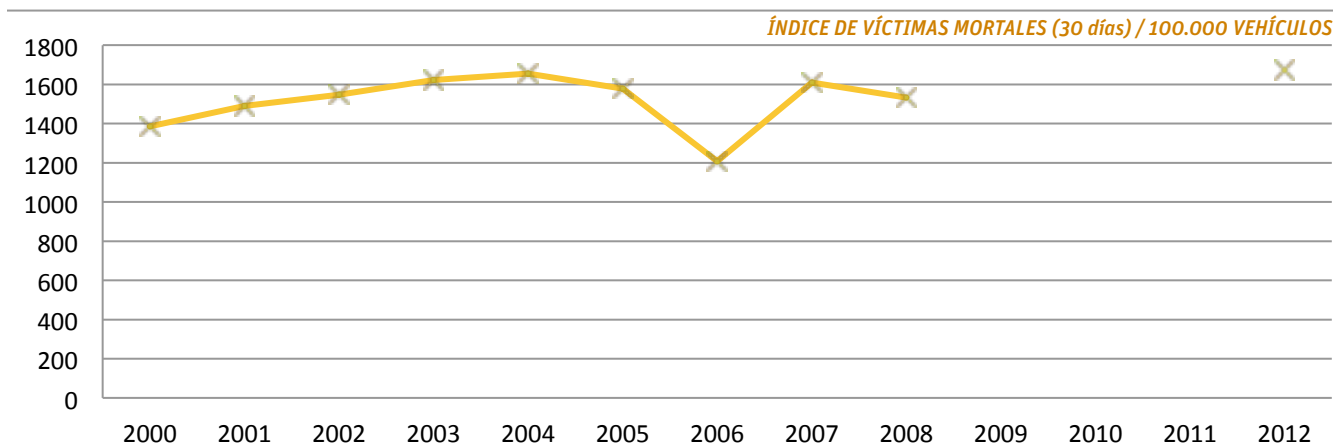


Gráfico 71 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Honduras



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

JAMAICA

Gráfico 72 – Víctimas mortales en Jamaica

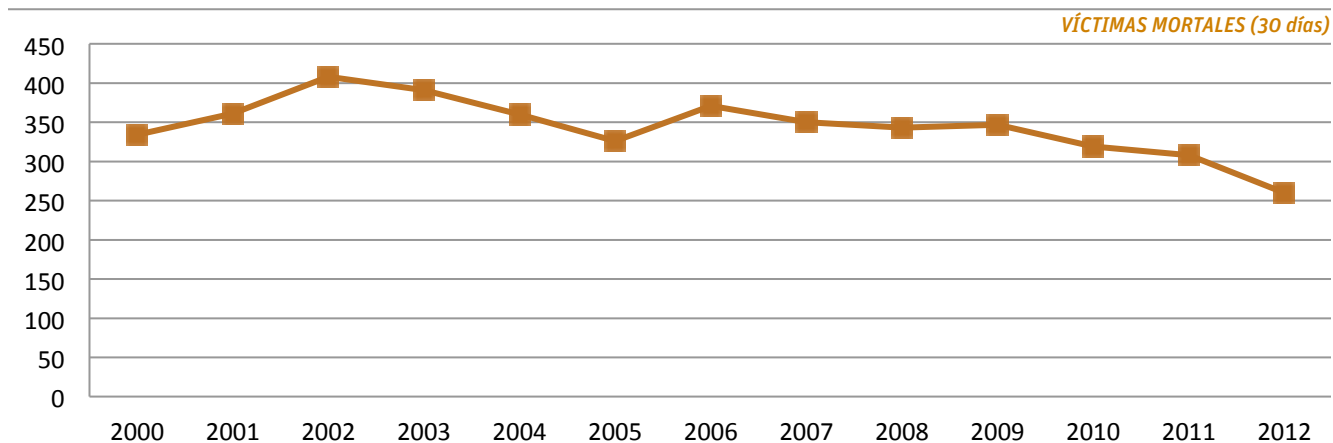


Gráfico 73 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Jamaica

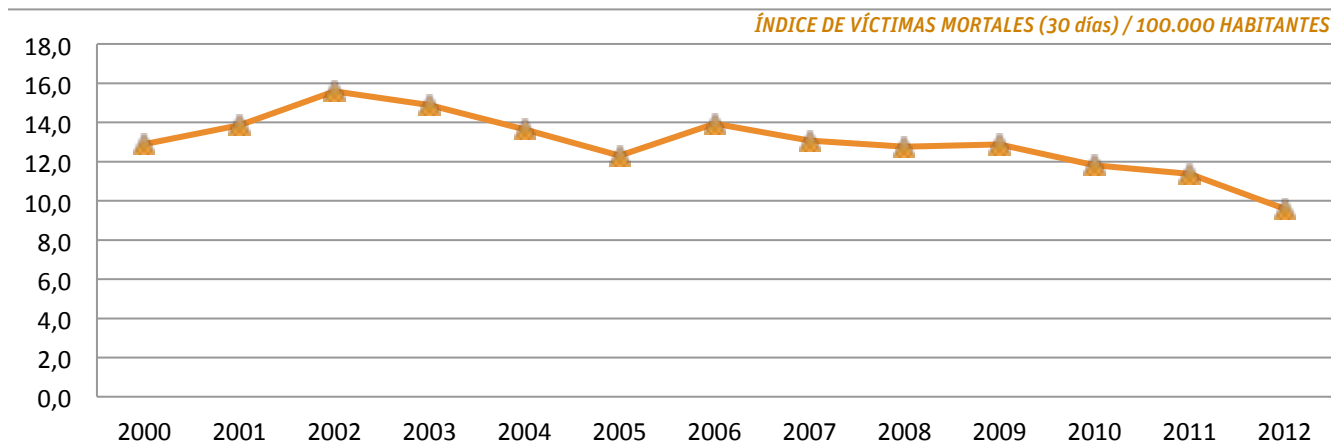
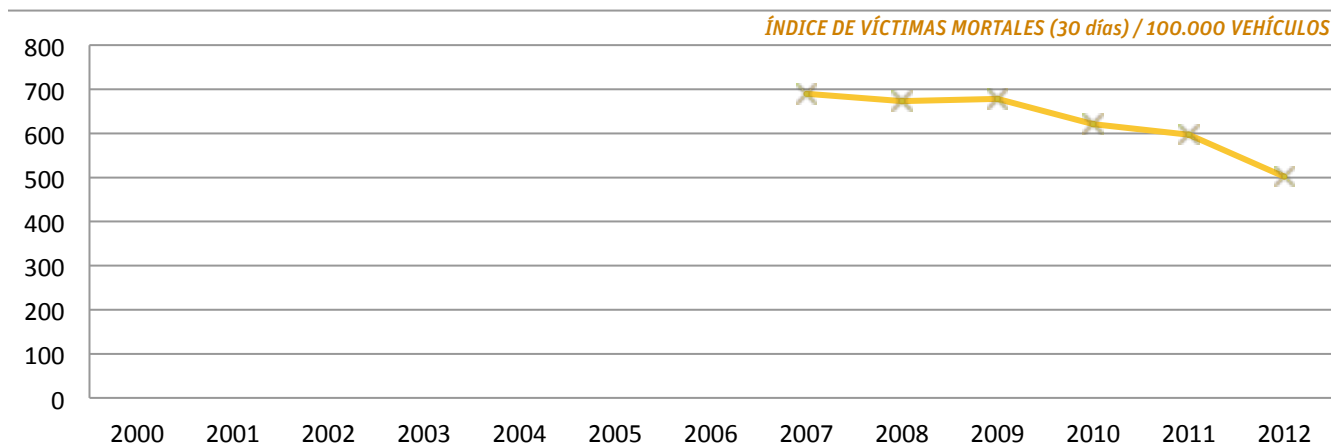


Gráfico 74 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Jamaica



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

MÉXICO

Gráfico 75 – Víctimas mortales en México

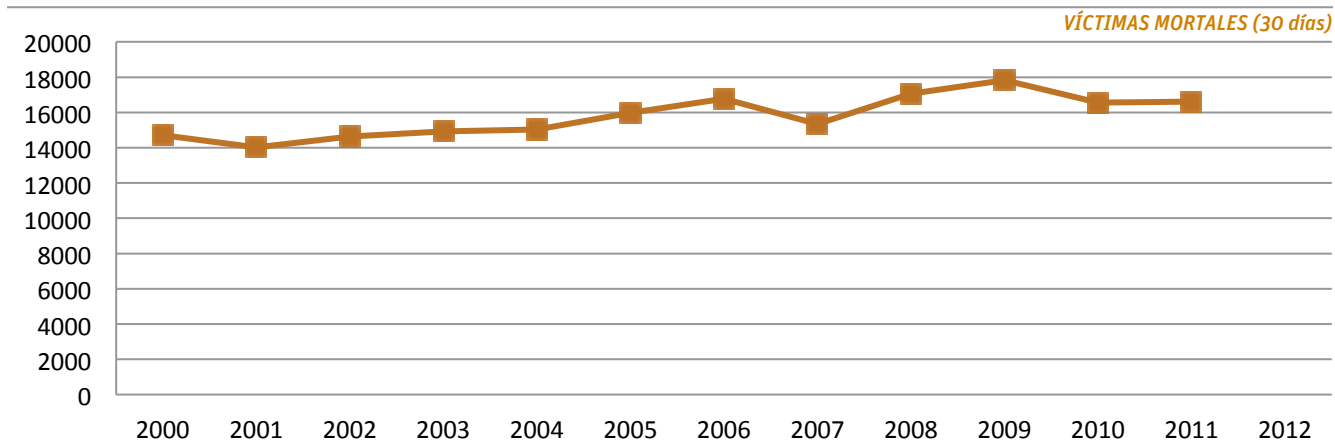


Gráfico 76 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en México

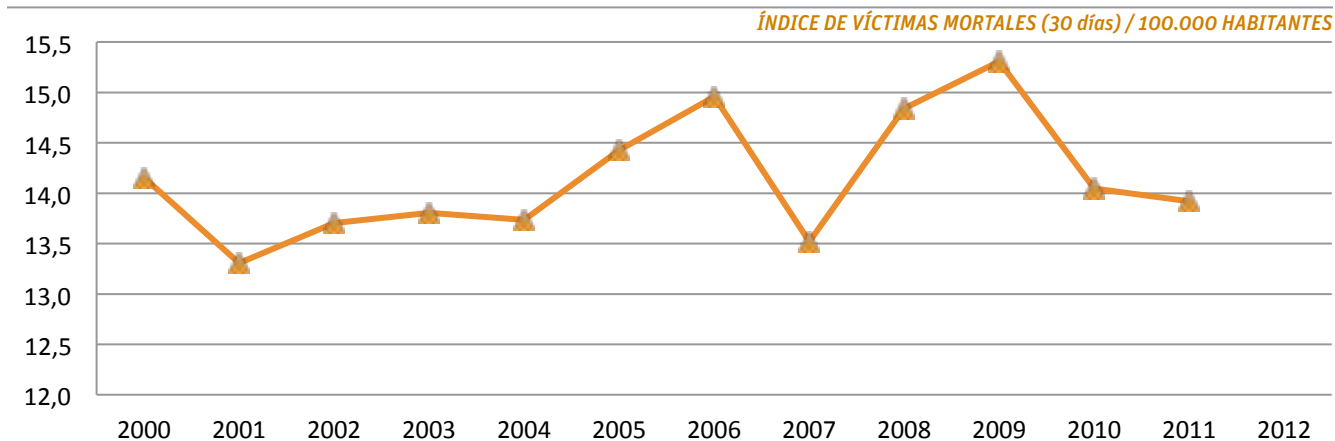
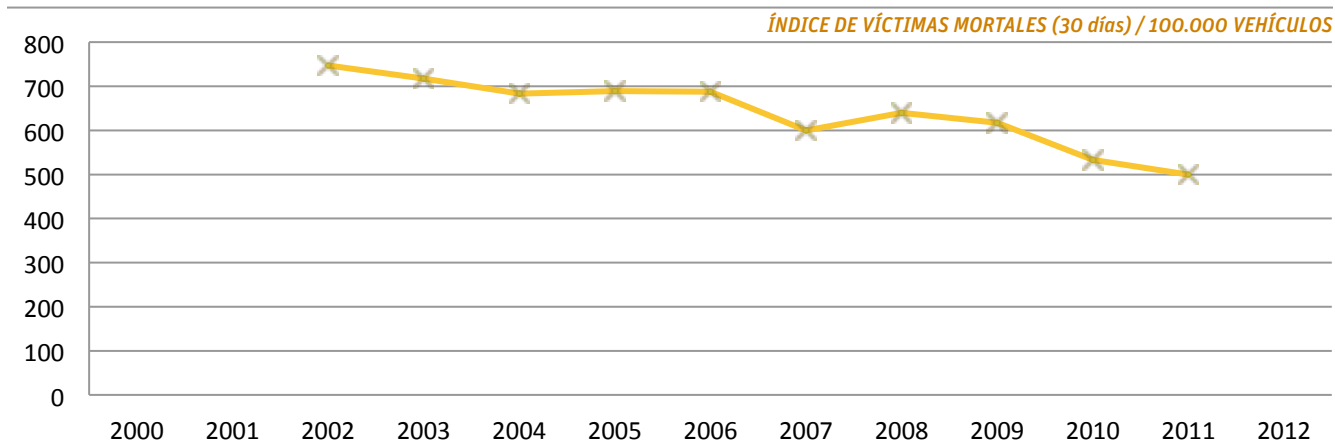


Gráfico 77– Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en México



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

NICARAGUA

Gráfico 78 – Víctimas mortales en Nicaragua

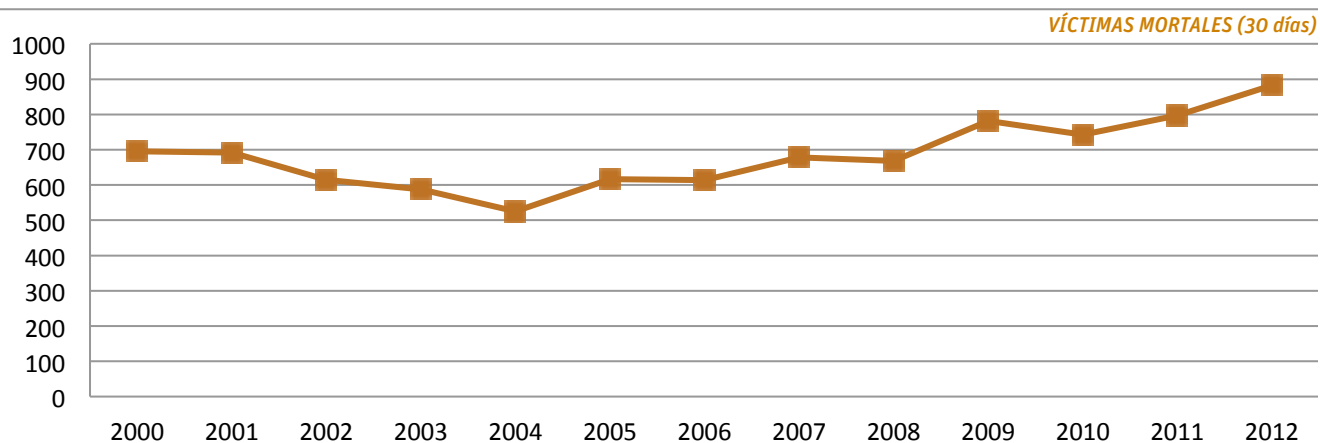


Gráfico 79 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Nicaragua

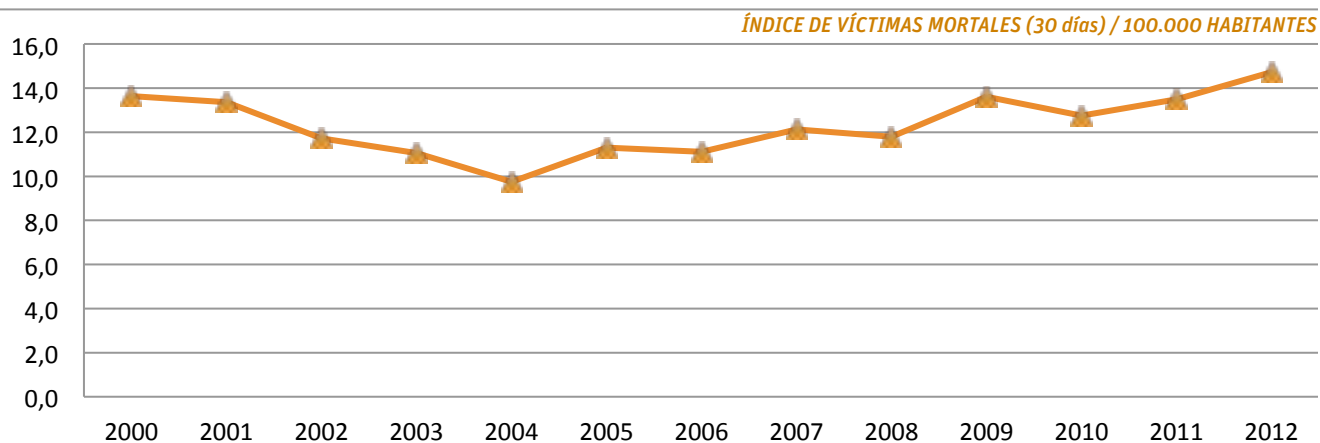
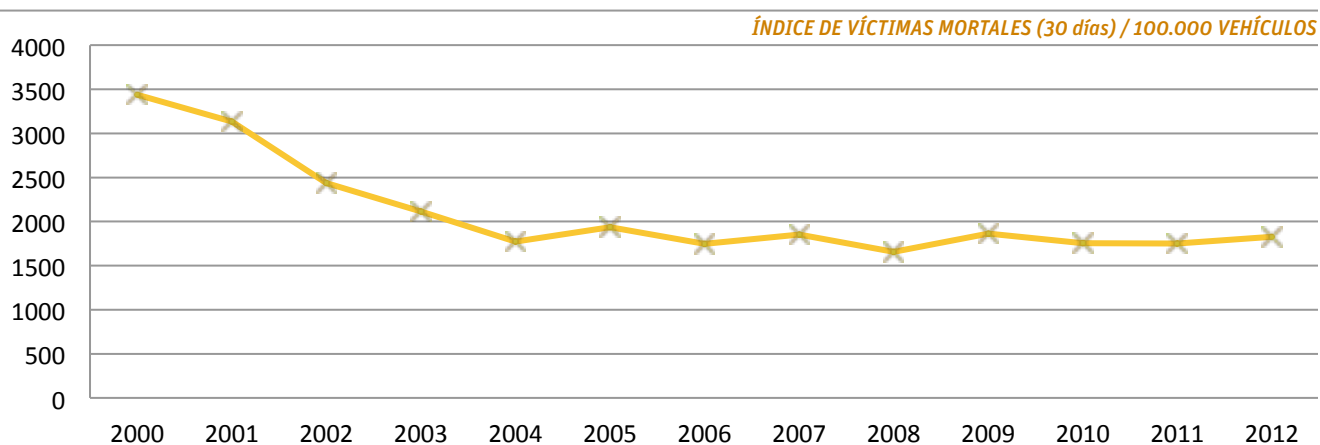


Gráfico 80 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Nicaragua



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

PANAMÁ

Gráfico 81 – Víctimas mortales en Panamá

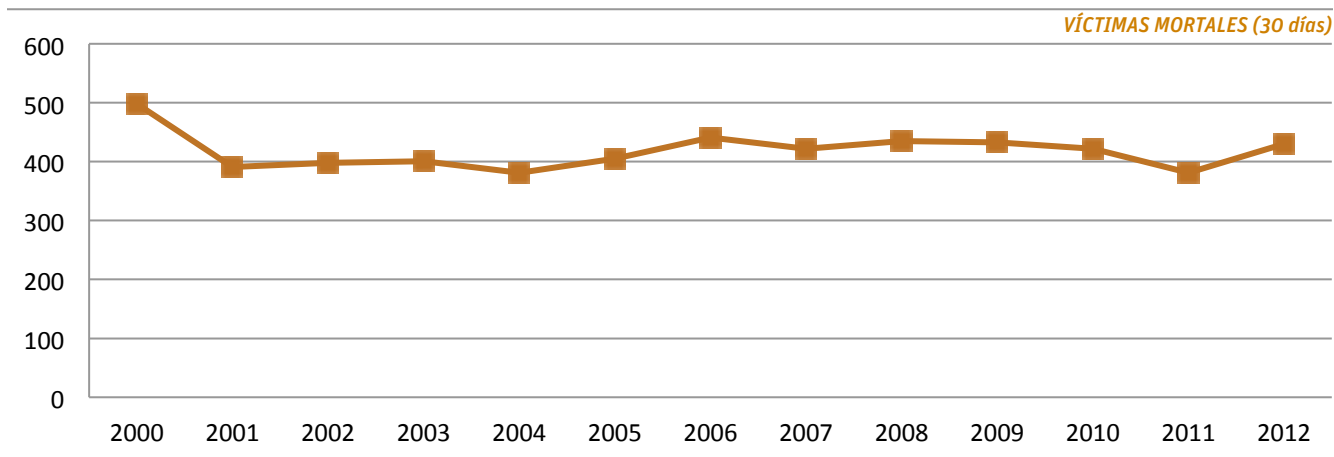


Gráfico 82 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Panamá

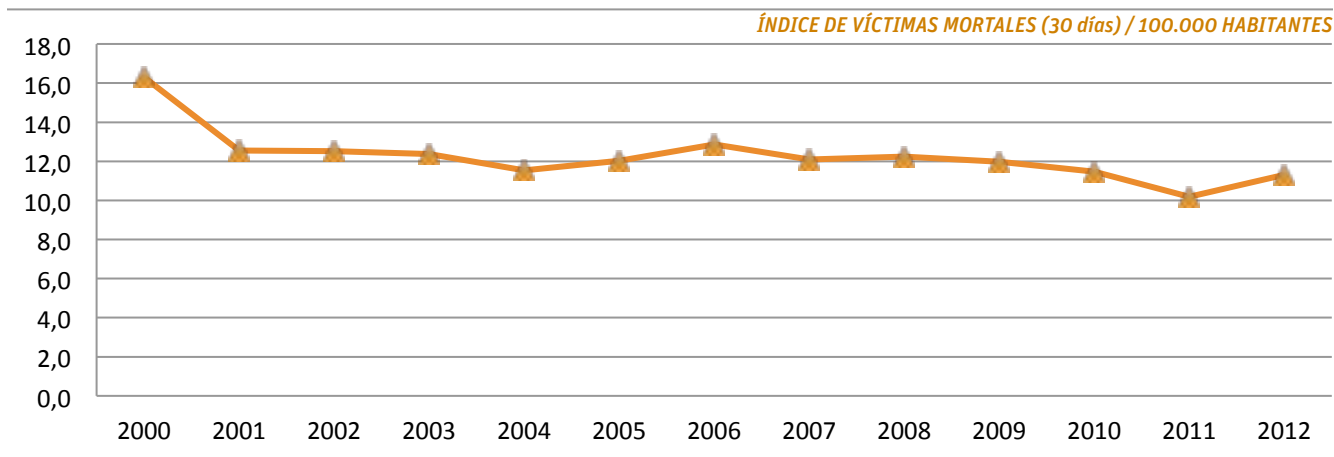
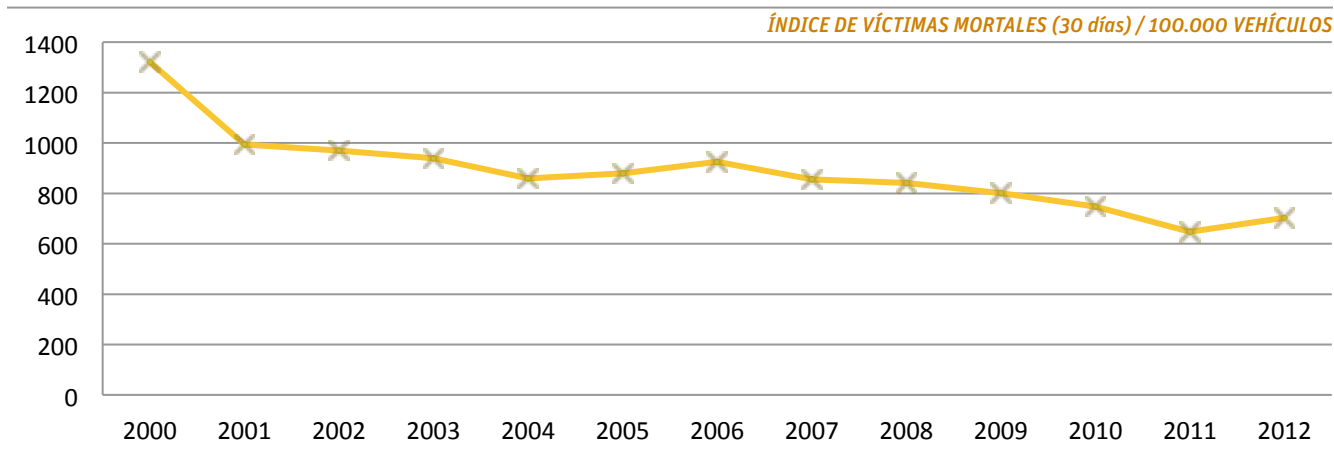


Gráfico 83 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Panamá



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

PARAGUAY

Gráfico 84– Víctimas mortales en Paraguay

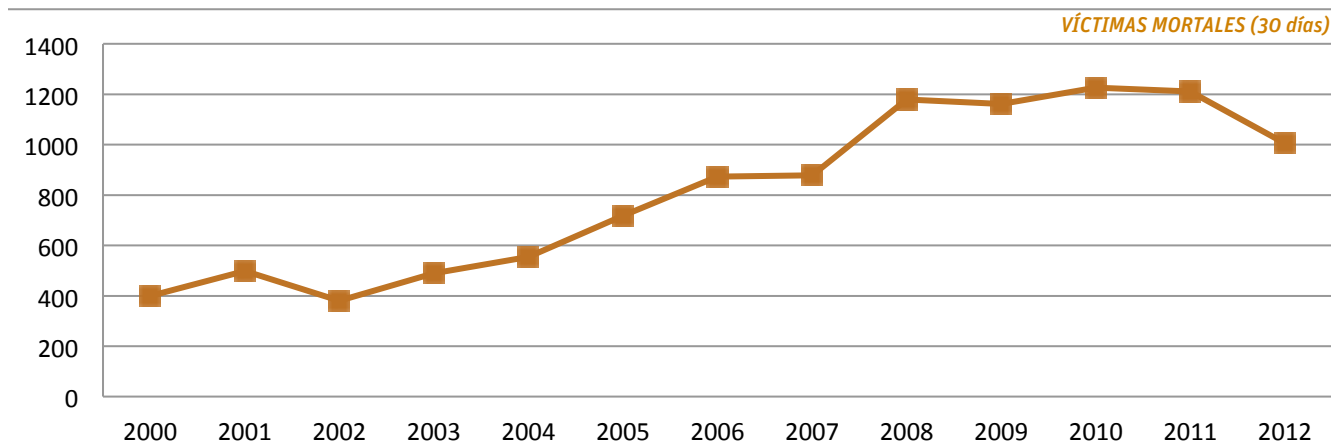


Gráfico 85 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Paraguay

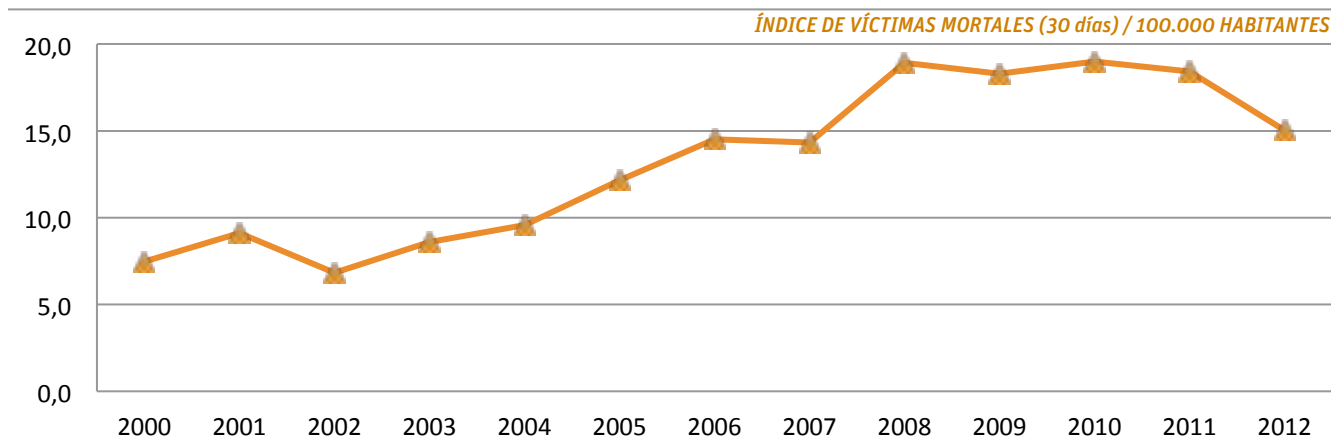
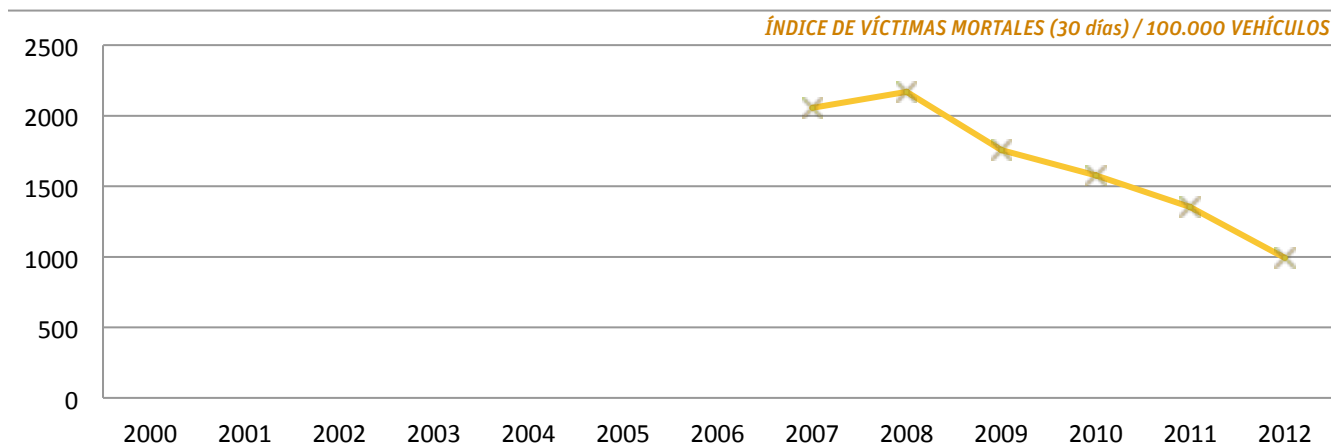


Gráfico 86 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Paraguay



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

PERÚ

Gráfico 87 – Víctimas mortales en Perú

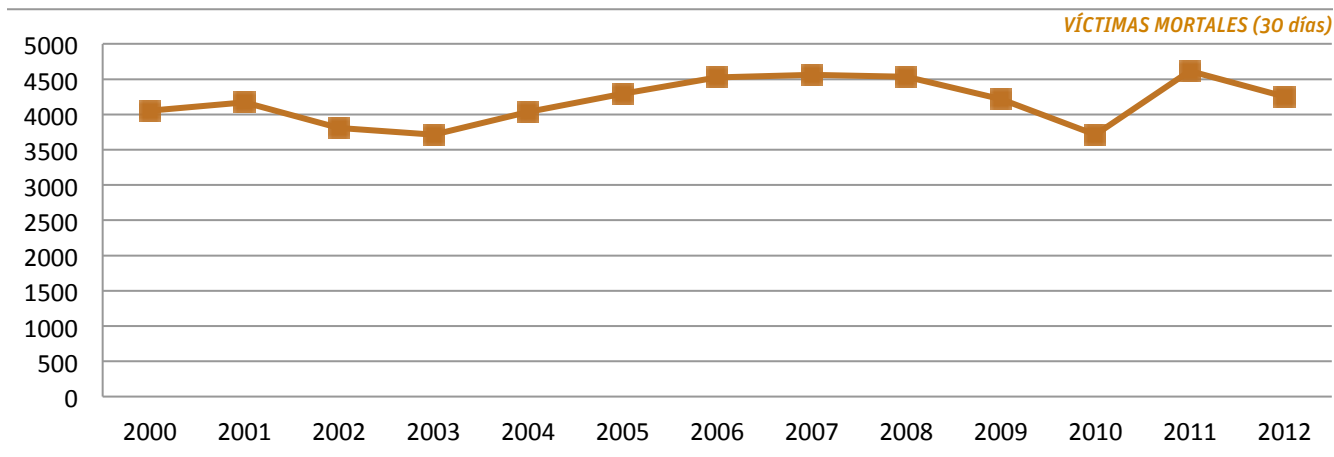


Gráfico 88 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Perú

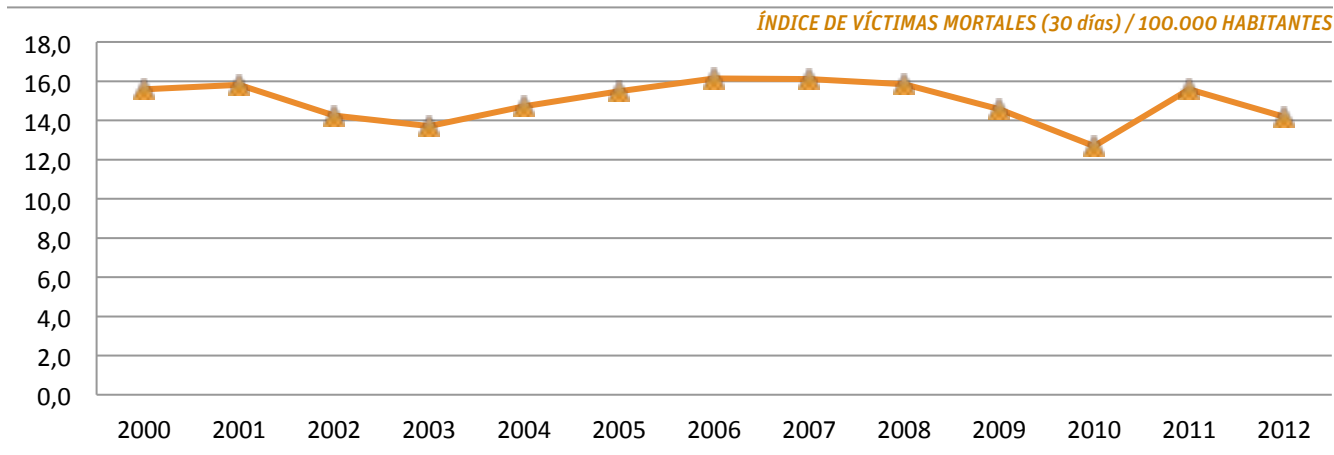
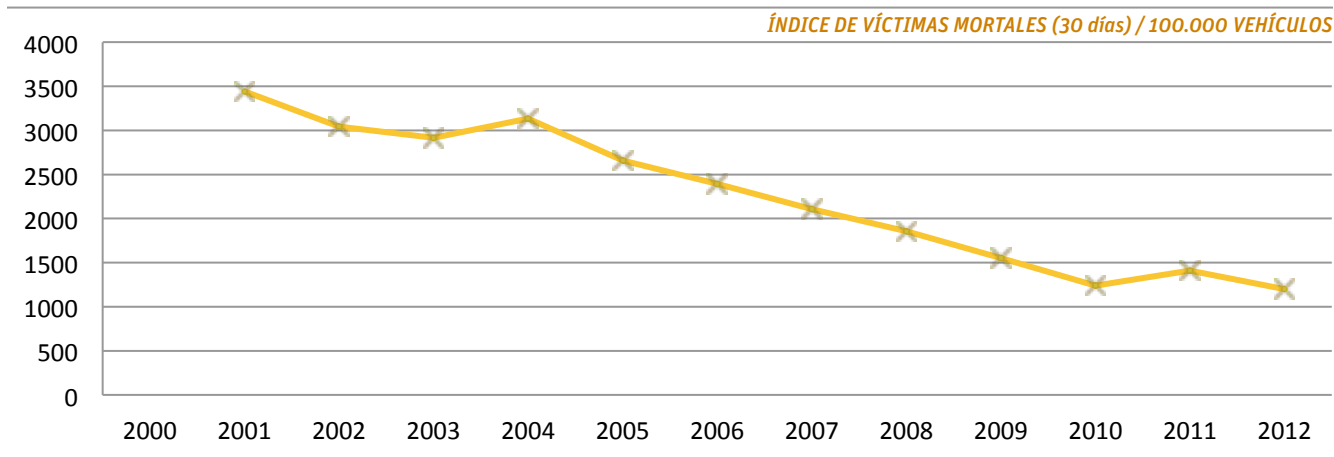


Gráfico 89 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Perú



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

REPÚBLICA DOMINICANA

Gráfico 90 – Víctimas mortales en República Dominicana

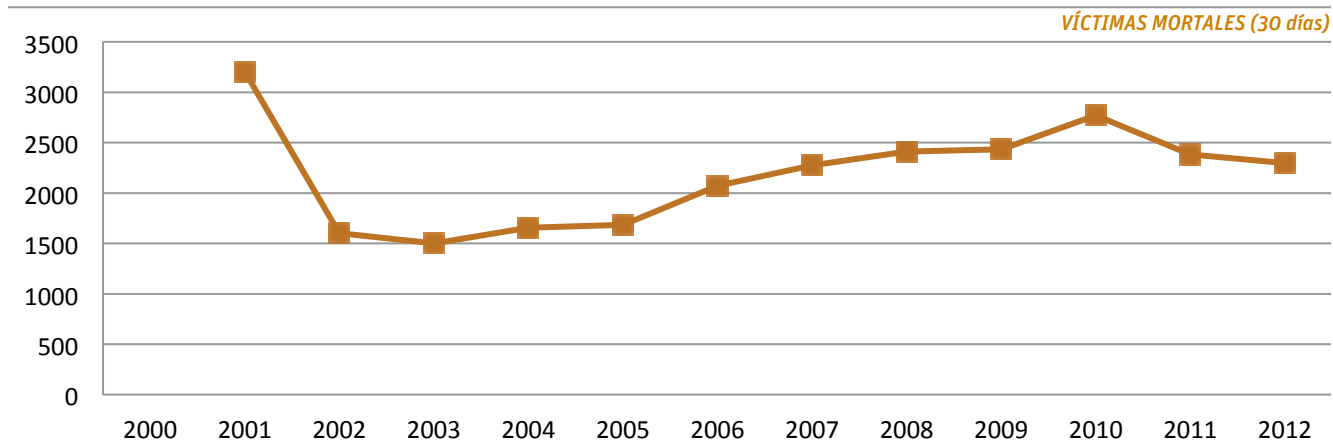


Gráfico 91 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en República Dominicana

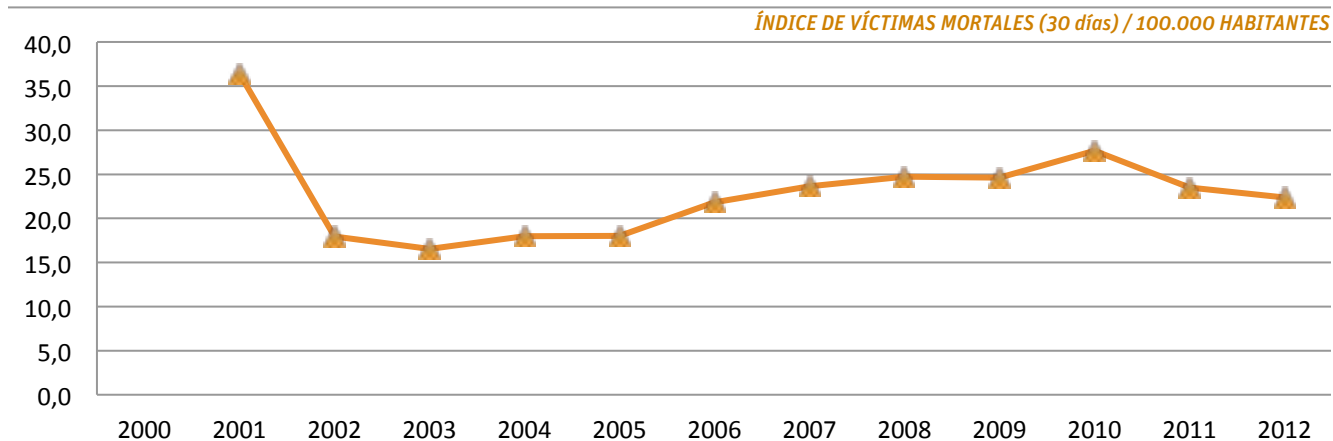
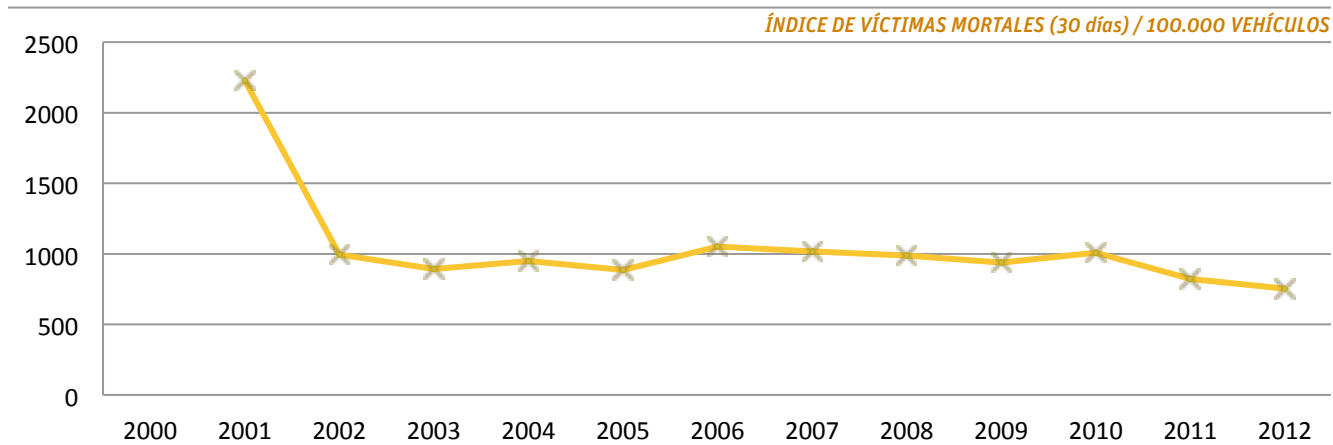


Gráfico 92 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en República Dominicana



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

Anexo1

TRINIDAD Y TOBAGO

Gráfico 93 – Víctimas mortales en Trinidad y Tobago

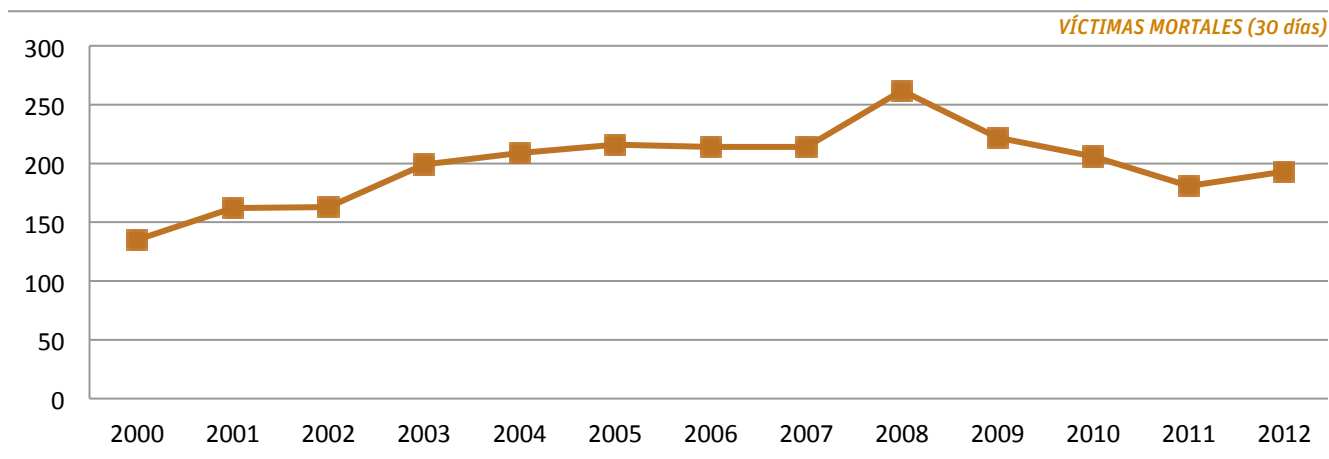


Gráfico 94 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Trinidad y Tobago

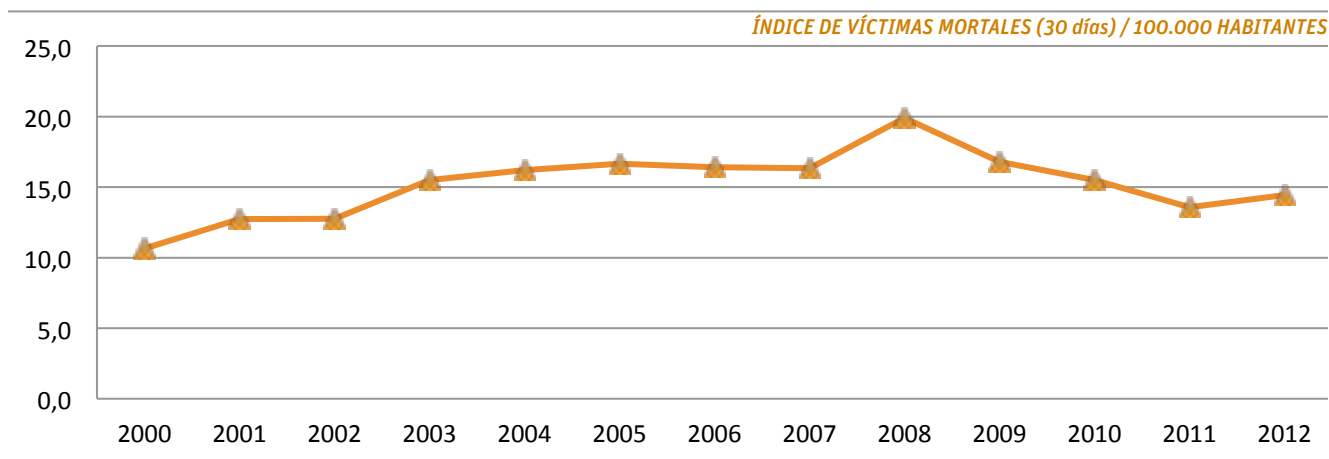
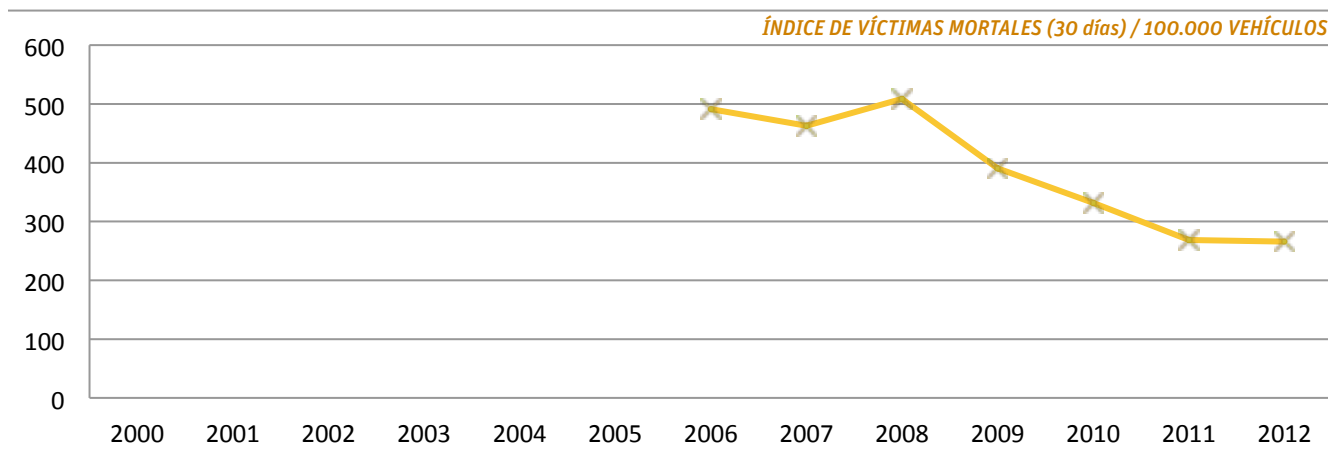


Gráfico 95 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Trinidad y Tobago



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.

URUGUAY

Gráfico 96 – Víctimas mortales en Uruguay

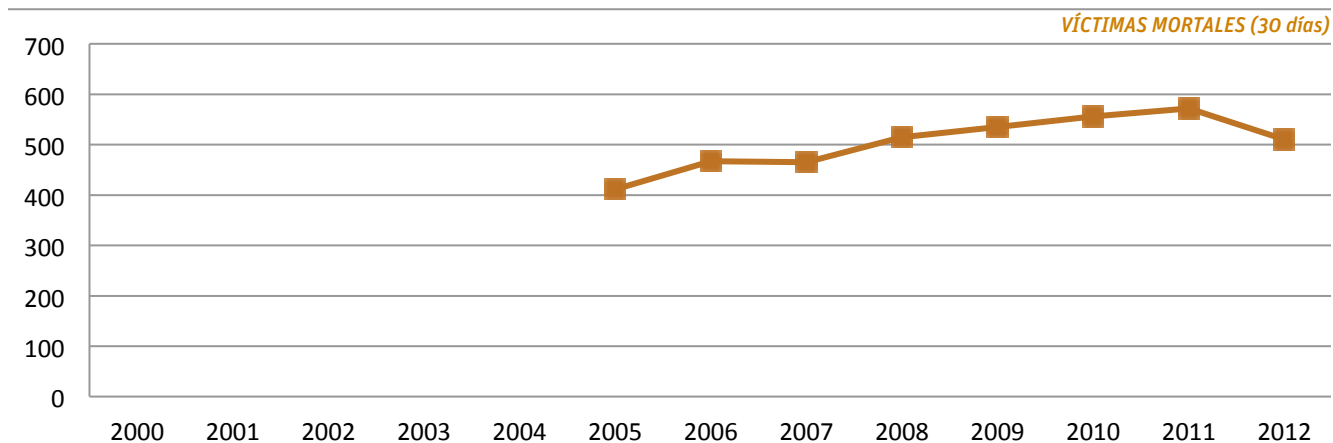


Gráfico 97 – Víctimas mortales por 100.000 habitantes en Uruguay

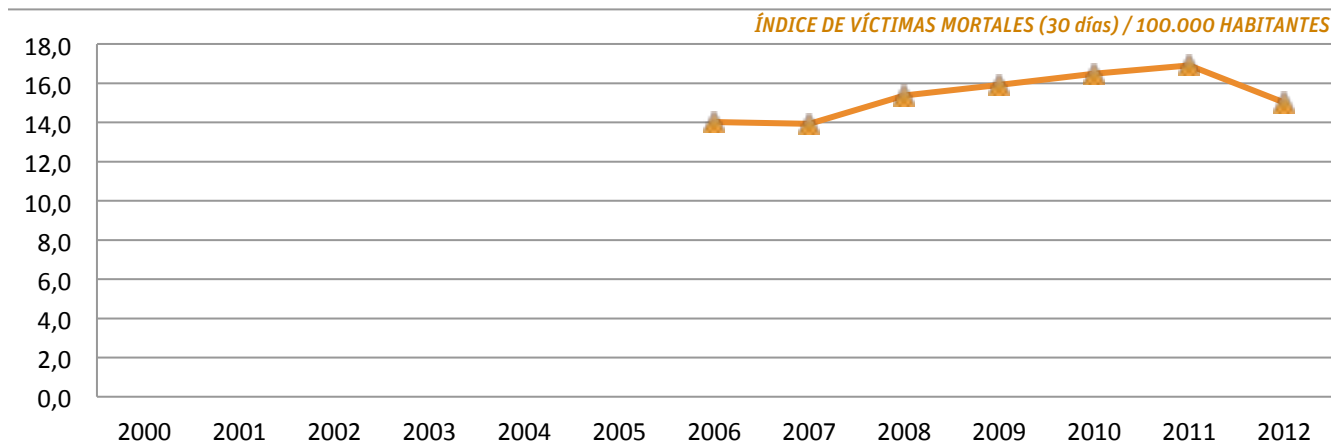
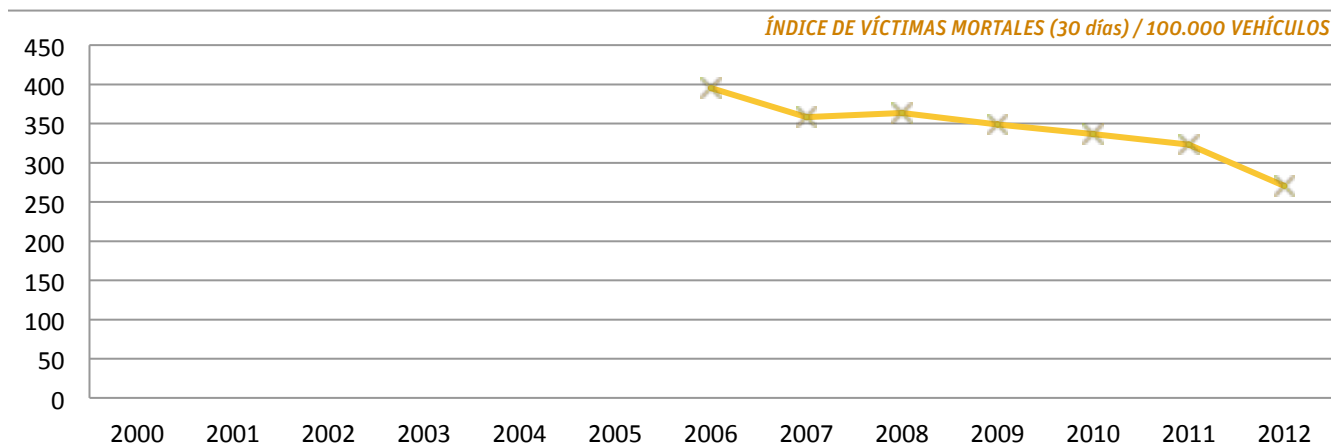


Gráfico 98 – Víctimas mortales por 1.000.000 vehículos en Uruguay



Fuente: Elaboración propia con datos recolectados.



Banco Interamericano de Desarrollo
DIVISIÓN DE TRANSPORTE (TSP)

1300 New York Avenue, N.W. Washington D.C., U.S.A., 20577
Stop E509 | Tel. +1 (202) 623-1557 | Fax +1 (202) 623-1953
E-mail: sissid@iadb.org, alejandrota@iadb.org