

# Estrategia de Seguridad Vial

Seguridad Vial

Cerrando la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe

Latina y el Caribe  
siniestralidad en América

Panamá  
18 y 19 de abril 2013



# Contenido

---

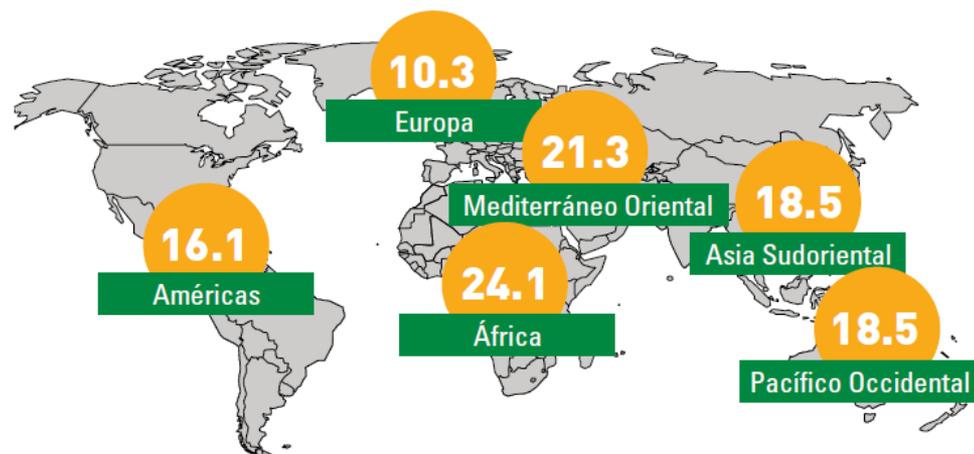
- ▶ **Diagnóstico**
- ▶ **Categorización y Prioridades de Actuación**
- ▶ **Estrategia de Seguridad Vial**
- ▶ **Plan de Acción 2010 - 2015**
- ▶ **Programa Latin NCAP**

# La problemática de Seguridad Vial

## ■ Contexto Global

- 1,24 millones de fallecidos; 20 a 50 millones de heridos por año;
- 1ª causa de muerte 15-29 años;
- 3 de 4 fallecidos son del sexo masculino;
- Costos anuales directos: US\$ 518 B (aprox.) (2000);
- Impacto económico entre 1% y 3% del PIB

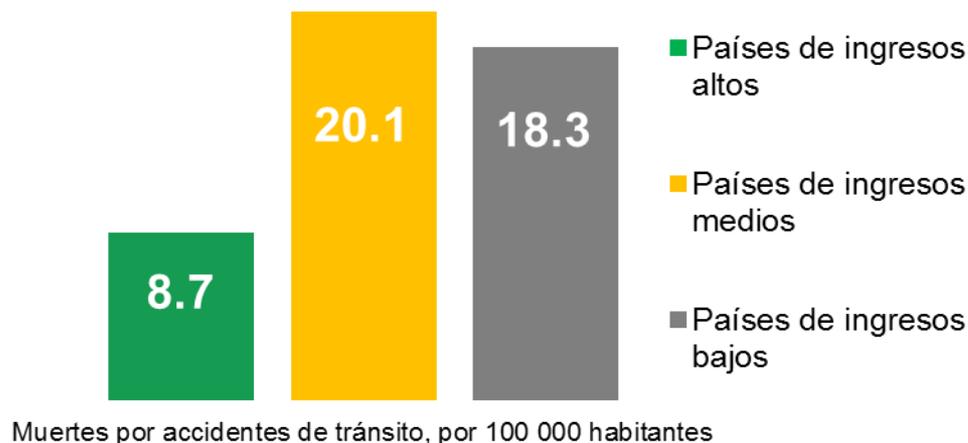
**La probabilidad de morir por accidente de tránsito depende del lugar de residencia**



Muertes por accidentes de tránsito, por 100 000 habitantes

Fuente: Global status report on road safety 2013. OMS 2013.

# Seguridad vial comparada

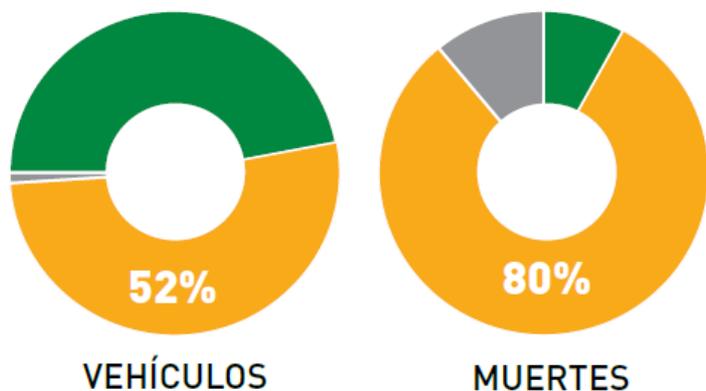


Primera causa de muerte para personas entre 15 y 29 años.

Segunda causa de muerte entre 5 y 14 años

Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por siniestralidad vial.

Los países de ingresos medios sólo tienen la mitad de los vehículos existentes en el mundo y a pesar de eso sufren el 80% de las muertes por accidente de tránsito



Fuente: Global status report on road safety 2013. OMS 2013.

# La problemática de Seguridad Vial

## América Latina y el Caribe

- Más de 100.000 muertes al año;
- 17 fallecidos / 100.000 habitantes. Se estima que para el 2020 la tasa será de 24;
- Entre 50 y 70 % de fallecidos ocurren en zonas urbanas;
- Costos anuales: US\$ 19 B (2000)



Fuente:

*Estrategia de Seguridad Vial – BID: Cerrando la brecha de siniestralidad en America Latina y el Caribe.*  
Banco Interamericano de Desarrollo

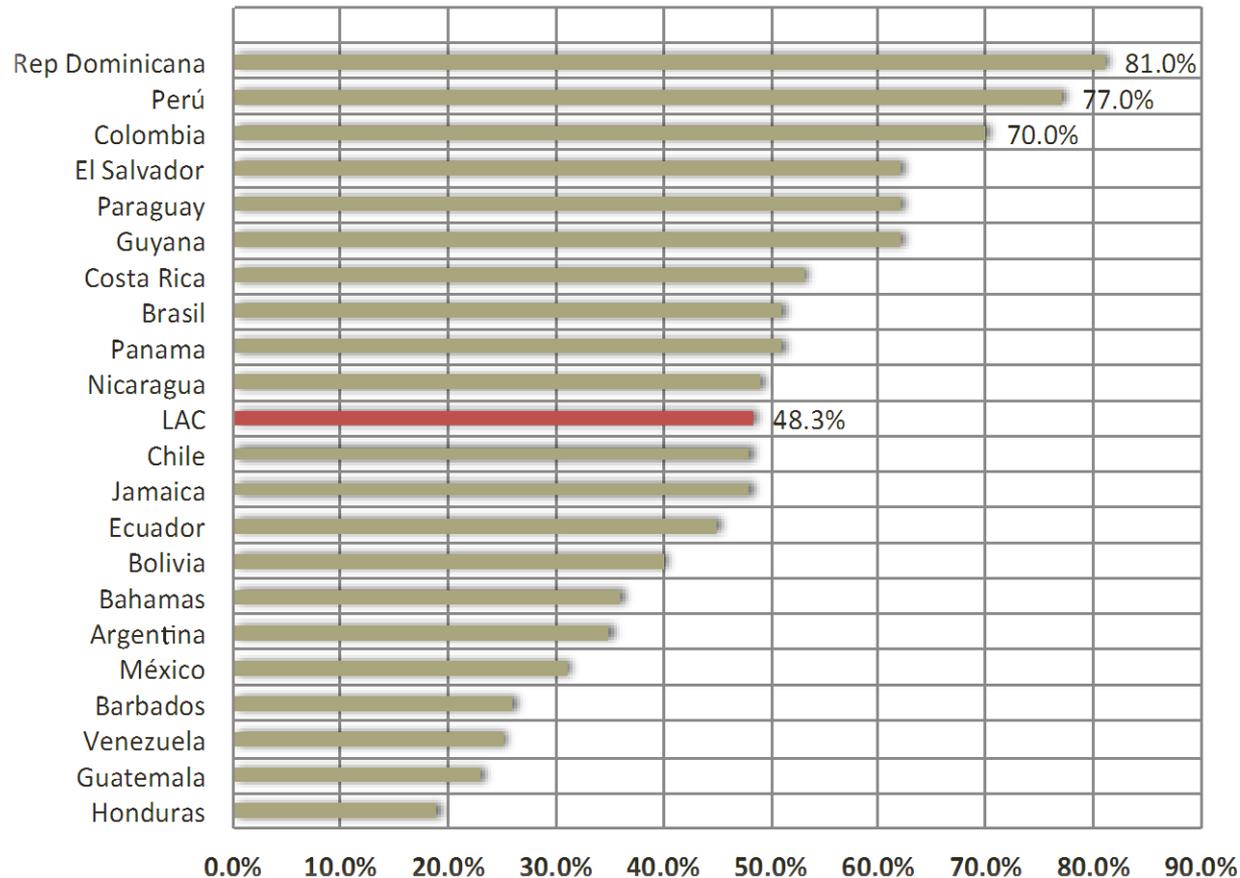


# Siniestralidad de usuarios vulnerables

■ Casi la mitad de las muertes corresponden a usuarios vulnerables (48%):

- peatones,
- niños,
- ciclistas, etc.
  
- 20% en países de alto ingreso.

2006-2007 (%)



Fuente:

*Estrategia de Seguridad Vial – BID: Cerrando la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe.*  
Banco Interamericano de Desarrollo



# Panamá

- **28/02/2013 CAPIRA, Panamá oeste. -Dos muertos y otras dos personas con lesiones en accidente de tránsito ocurrido la mañana de este 28 de febrero en la carretera Interamericana, por la entrada de La Pita en Capira**
- **20/11/2012 - La Dirección de Análisis Económico y Social del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) informó que, a diario, se registra un promedio de 98.6 accidentes de tránsito en Panamá. Esto equivale a que cada hora ocurre un promedio de 4.1 accidentes, debido –principalmente– al “mayor movimiento vehicular”.**
- **17/03/2013, Dos personas murieron producto de un accidente ocurrido en la carretera Panamericana a la altura de Bugaba, en la provincia de Chiriquí. Un vehículo tipo pick up colisionó por el costado a un sedán**



# Motivos de los bajos niveles de SV en ALC

---

- En la región, la percepción de la importancia de la Seguridad Vial no es una prioridad, en comparación con otros temas de la agenda política de los países.
- **Esto se debe principalmente a:**
  - Falta de concientización en la escala del problema en el sector político, académico y profesional
  - Debilidad institucional de las autoridades correspondientes;
  - limitado conocimiento técnico
  - Limitado financiamiento para promover medidas de seguridad vial
- El papel que juegan las autoridades y los actores destacados en la toma de decisiones para promover políticas públicas en la mejora de la seguridad vial es esencial para combatir este problema.

# Las barreras en ALC

---

- **Institucional:** Falta de claridad en la asignación de responsabilidades.
- **Financieras y presupuestarias:** Presupuestos públicos insuficientes y escasa colaboración del sector privado.
- **Legislativa:** La mayoría de los países avanzaron en la definición de marcos legales; sin embargo su aplicación y fiscalización presentan deficiencias significativas.
- **Estrategia y Plan de acción:** 16 países (sobre un total de 23) tienen un Plan de acción para seguridad vial; sin embargo, el alcance difiere sustancialmente entre países.
- **Infraestructura:** Mayoría de estándares de diseño y mantenimiento de infraestructura vial desactualizados y por debajo de las mejores prácticas internacionales.

# Contenido

---

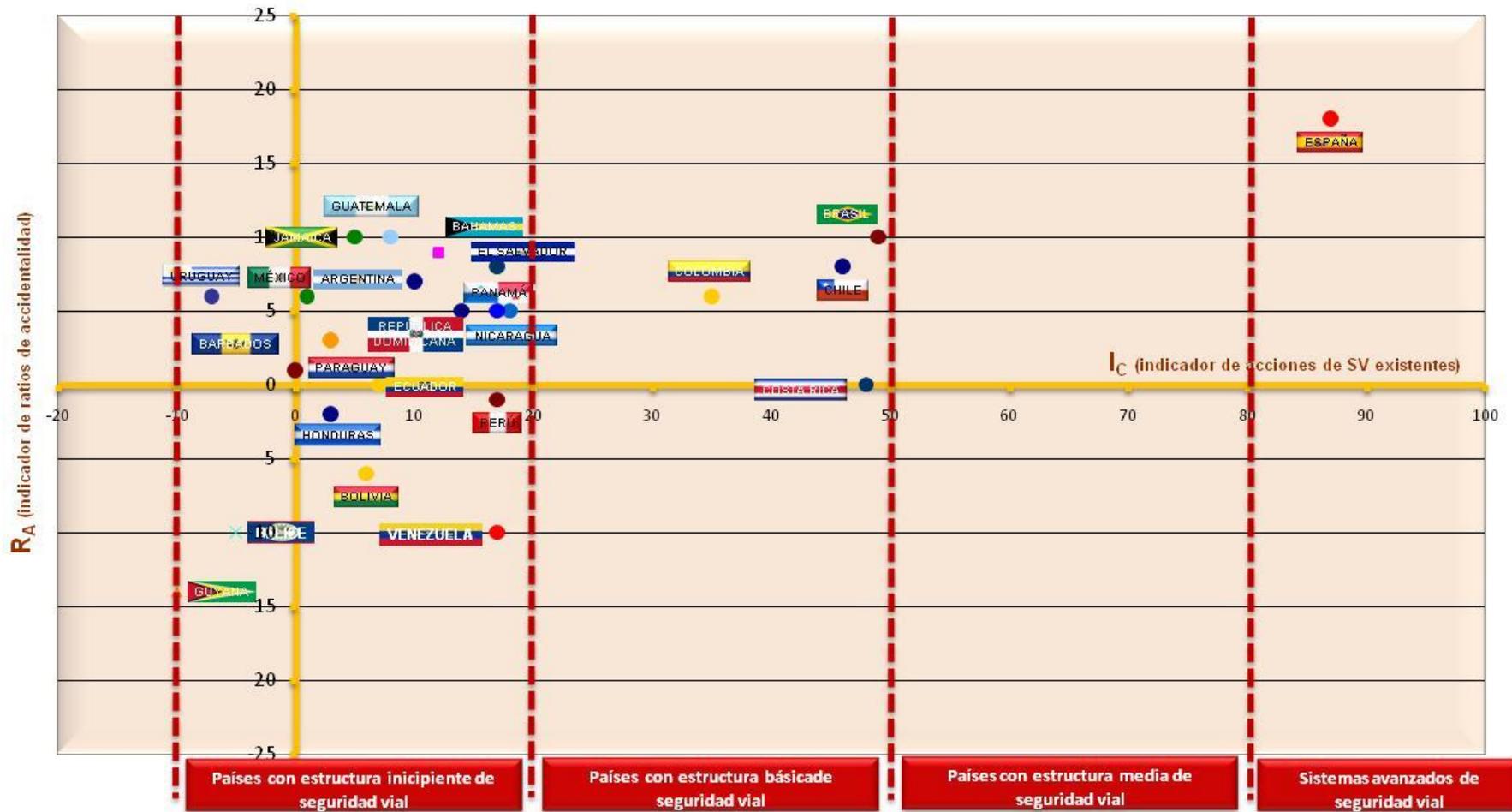
- ▶ **Diagnóstico**
- ▶ **Categorización y Prioridades de Actuación**
- ▶ **Estrategia de Seguridad Vial**
- ▶ **Plan de Acción 2010 - 2015**
- ▶ **Programa Latin NCAP**

# Categorización y Prioridades de actuación

---

- Estudio elaborado por el BID y la AEC (2009) para:
  - Factor institucional y normativo;
  - Factor vehículo;
  - Factor humano; y
  - Factor infraestructura.
- Se definen 2 indicadores para el proceso de categorización:  $I_C$  y  $R_A$ 
  - $I_C$ : índice de categorización  
Representa las puntuaciones obtenidas por cada país en función de la existencia o ausencia de un determinado aspecto relacionado con la seguridad vial.
  - $R_A$ : tasa de accidentalidad/siniestralidad  
Representa las puntuaciones obtenidas por las tasas de siniestralidad de cada país en comparación con las del país de referencia (España)

# Categorización vs. Tasa de accidentalidad



# Prioridades de actuación en ALC (1)

- La priorización se ha llevado a cabo mediante un criterio de comparación de 4 variables: plazo estimado de obtención de resultados, coste de implementación, efectividad esperada y dificultad de implementación

	Plazo de estimado de obtención de resultados	Coste de implementación	Efectividad esperada	Dificultad de implementación
<b>1. INFRAESTRUCTURA</b>	<b>CORTO</b>	<b>MEDIO</b>	<b>ALTA</b>	<b>MEDIA</b>
<b>2. INSTITUCIONAL - NORMATIVO</b>	<b>MEDIO</b>	<b>BAJO</b>	<b>ALTA</b>	<b>ALTA</b>
<b>3. FACTOR HUMANO</b> (Excepto campañas de concientización)	<b>LARGO</b>	<b>BAJO</b>	<b>MEDIA</b>	<b>MEDIA</b>
<b>4. VEHÍCULO</b>	<b>MEDIO</b>	<b>ALTO</b>	<b>MEDIA</b>	<b>MEDIA</b>

# Prioridades de actuación en ALC (2)

---

## ■ Infraestructura

- Exigencia del desarrollo de **complementos en seguridad vial** en los proyectos de pavimentación de carreteras de ripio y repavimentación de otras vías.
- Aplicación de metodologías preventivas y paliativas combinadas para los trabajos de mejora de redes pavimentadas, como son **las inspecciones de seguridad vial y las auditorías de seguridad vial**.

## ■ Aspectos institucionales y normativos

- Mejorar los **marcos normativos**.
- Promover adecuados **mecanismos de control** y garantizar la existencia de medios económicos y humanos para llevarlos a cabo.
- Garantizar la **coordinación de la autoridad de tránsito** y la asignación de recursos humanos y económicos para cumplir sus fines.
- Formulación, acompañamiento y efectiva aplicación de **Planes Nacionales de Seguridad Vial**, en etapas y con metas claras y alcanzables.

# Prioridades de actuación en ALC (3)

---

- **Factor humano**

- Garantizar la **difusión de la educación vial** a todas las escuelas de los países.
- Mejorar los **sistemas de formación de conductores**, promoviendo la enseñanza de los aspectos de seguridad vial.
- Fomentar **conductas seguras** entre los usuarios, abordando el problema desde la **prevención**, tanto en los campos educativos como de salud.

- **Vehículo**

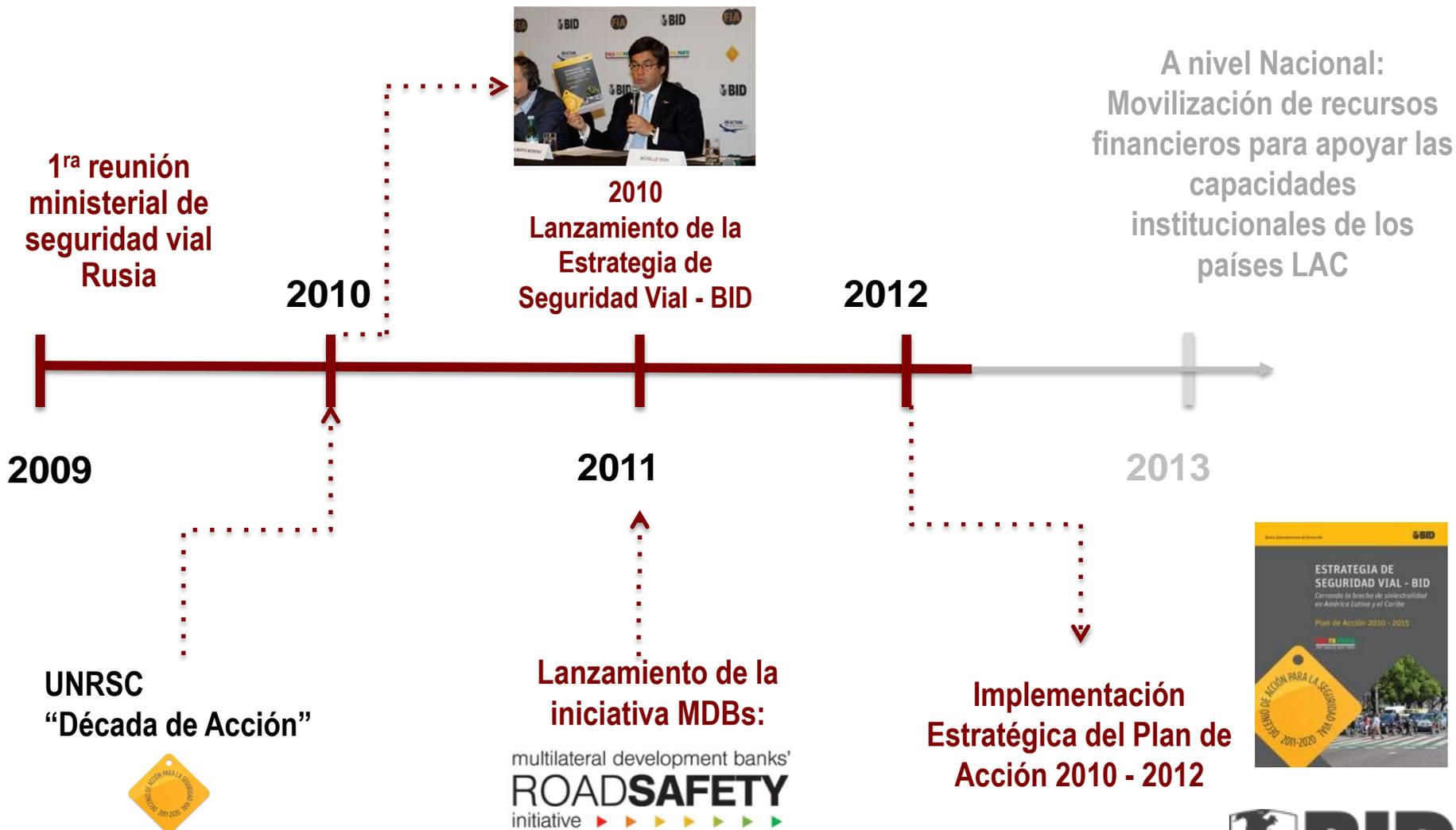
- Implementar la obligatoriedad de la **inspección técnica periódica**.
- Generación de planes para la renovación del parque vehicular.
- Apoyar la generalización de las innovaciones tecnológicas de seguridad en los vehículos (cinturones en todas las plazas de automóviles, “air bag”, luces diurnas, etcétera).

# Contenido

---

- ▶ Diagnóstico
- ▶ Categorización y Prioridades de Actuación
- ▶ Estrategia de Seguridad Vial
- ▶ Plan de Acción 2010 - 2015
- ▶ Programa Latin NCAP

# El BID y la Seguridad Vial



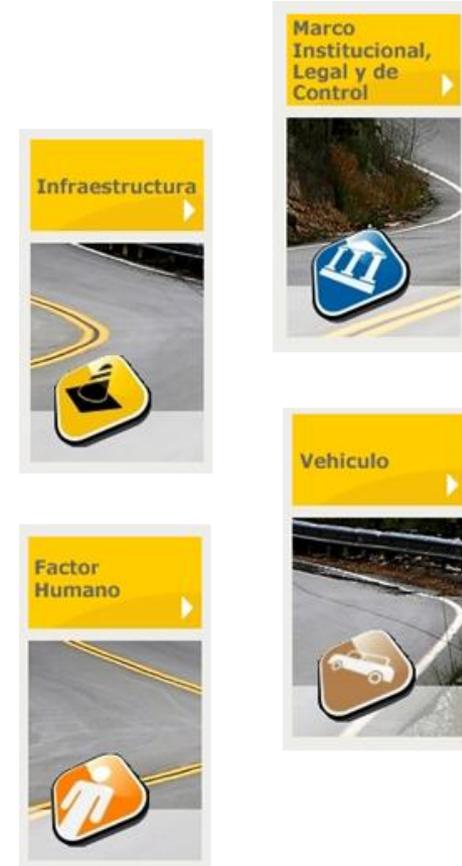
# Estrategia de Seguridad Vial (ESV – BID)

---

- **El BID estableció una estrategia de trabajo en seguridad vial dentro de un marco de integración regional y multisectorial, con actividades diseñadas en base a las necesidades de cada país, que involucre acciones concretas y genere resultados medibles.**
- **La ESV – BID se enfoca en movilizar de forma eficiente recursos humanos y económicos a través de alianzas estratégicas con el sector público, el sector privado, la sociedad civil y organizaciones no gubernamentales.**
- **La ESV – BID está alineada con los cinco pilares de la “Década de Acción”, con la intención de contribuir a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en un 50% el número de muertes, por siniestralidad vial, para el 2020.**

# Objetivos de las ESV – BID

- Crear una cultura de cambio y responsabilidad civil en materia de seguridad vial, concientizando a la población acerca del impacto negativo que debe soportar cuando persisten actitudes y comportamientos viales irresponsables dentro de la sociedad.
- **Específicamente, se procura:**
  - Promover **el diálogo** regional e intersectorial entre los gobiernos de la región, encargados de tomar decisiones de política en seguridad vial a nivel nacional, y actores de interés.
  - Promover la seguridad vial como **prioridad en la agenda política** de los gobiernos de la región.
  - Fortalecer la capacidad institucional, técnica e integración de acciones entre ministerios de **transporte**, obras, educación y salud. Proveer evidencia para los ministros de **finanzas**.
  - Incorporar **componentes de seguridad vial** en todas las operaciones de transporte.
  - Fomentar **operaciones exclusivas** en materia de seguridad vial.



# Contenido

---

- ▶ **Diagnóstico**
- ▶ **Categorización y Prioridades de Actuación**
- ▶ **Estrategia de Seguridad Vial**
- ▶ **Plan de Acción 2010 - 2015**
- ▶ **Programa Latin NCAP**

# BID - Plan de Acción 2010 - 2015

- Con el fin de cumplir con los objetivos de la ESV-BID, se respaldan acciones concretas a nivel global, regional y de país, que contribuyan a:
  - Fortalecer la **capacidad institucional** de los gobiernos de los países en la región
  - Fortalecer las **capacidades técnicas** de los gobiernos en seguridad vial
  - Fomentar la **transferencia de conocimiento** y de buenas prácticas en seguridad vial a lo largo de la región
  - Promover la regulación de los estándares de **seguridad en los vehículos** que se comercializan en la región
  - Influenciar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad civil a través de **campañas de comunicación**
  - Incrementar la capacidad para **movilizar recursos**



# Primeros logros

---

- **Declaración conjunta de 8 bancas multilaterales (2009)**
- **Participación en la Clinton Global Initiative (2009)**
- **Lanzamiento de la Iniciativa de Seguridad Vial del BID (2010)**
- **Lanzamiento de la Década de Acción de la ONU (2011)**
  
- **Marco de acción del BID para la Década**
  - Desarrollar capacidad institucional y técnica en ALC
  - Adopción, en 2009, de una estrategia más amplia focalizando en la importancia de la seguridad vial
  - Ampliar la capacidad para desarrollar operaciones de seguridad vial
  - Realizar alianzas estratégicas con los sectores público, privado, sociedad civil y ONGs (iRAP, Asociación Española de la Carretera, etc.)

# Logros al 2011: Actividades a nivel global

- Trabajo coordinado con organismos internacionales

- ONU, OMS, OPS, etc.

- UNRSC

- United Nations Road Safety Committee

- Iniciativa BMDs (2011)

- Declaración de Trabajo Conjunto de 8 Bancas Multilaterales

- Áreas de enfoque

- Diálogo Regional
- Capacidad técnica y capacitación
- Desarrollo de Indicadores y Criterios de Seguimiento
- Análisis económico. Impacto en el sector salud
- Marketing



# Logros al 2011: Actividades a nivel regional

## ■ Regulación y Capacidad institucional

- Latin NCAP – Fases I y II
- Programa Mesoamericano de Seguridad Vial (3.300 km, 7 países)



## ■ Infraestructura

- Corredor Pacífico – Mesoamérica
  - Auditoría de Seguridad Vial
  - Proyecto piloto en costa Rica
- Sector privado: Highway +

## ■ Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)

- Establecer estándares de recolección y análisis de datos
- OECD, Banco Mundial, BID, CAF



## ■ Guia interactiva de seguridad vial

- [www.iadb.org/guiabidsv](http://www.iadb.org/guiabidsv)



## ■ Diagnóstico de la situación en seguridad vial en ALC

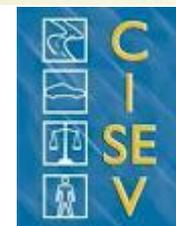
## ■ Metodología para Evaluación de Costos de Siniestralidad

- Universidades de Harvard y John Hopkins  
Colombia, Perú, México y Argentina



# Logros al 2011: Actividades a nivel nacional

- **Conferencias y Semanas de Seguridad Vial**
  - CISEV, Caribbean IRF, OISEVI
  - Paraguay, Ecuador, Panamá, Colombia, Rep. Dom.
- **Apoyo en la capacidad técnica e institucional de los gobiernos – Desarrollo de Estrategias**
  - Colombia, Perú y los países del Caribe
  - Observatorio regional de seguridad vial en el Valle de Cauca (Colombia)
  - Elementos de seguridad vial en sistemas BRT
- **Campañas de Comunicación y Socialización**
  - Colombia, Haití, Panamá y Uruguay
- **Alianzas Estratégicas**
  - Regionales y a nivel de País (3M, Shell, FIA, etc.)
  - GRSP – Colombia/ Brasil/ México



# Logros al 2011: Diseminación de conocimiento

- **Guía técnica – Implementación de proyectos de seguridad vial**
  - [www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridadvial/guia-bid-de-apoyo-a-proyectos-de-seguridad-vial,4018.html](http://www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridadvial/guia-bid-de-apoyo-a-proyectos-de-seguridad-vial,4018.html)
- **Hacia una América Latina sin víctimas por seguridad vial: El caso de Brasil**  
(BID y Fundação Dom Cabral)
  - <http://www.iadb.org/en/topics/transportation/towards-a-latin-america-free-of-casualties-due-to-lack-of-road-safety-the-case-of-brazil,6158.html>
- **Diagnóstico de Seguridad vial en ALC**  
(BID y AEC)
- **Dos publicaciones con la Fundação Dom Cabral, en preparación**
- **Publicación Segundo Aniversario de la Estrategia de Seguridad Vial BID**



# ISV BID – Proyectos 2012 - 2015 (1)

- **Fortalecimiento Institucional en los países de la región:**
  - Operaciones exclusivas en seguridad vial (Colombia)
  - Apoyo técnico para una adecuada gestión de las prácticas de seguridad vial (México, Perú, Jamaica)
- **Promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos que se comercializan en la región:**
  - Latin NCAP – Fase III
  - Institucionalización replicando modelos de otros NCAPS – Europe NCAP
  - Sillas de niños
- **Campañas de concientización a nivel país**
  - Colombia, Costa Rica



**HAZ TU PARTE**  
vías seguras para todos



# ISV BID – Proyectos 2012 - 2015 (2)

- **Colaboración Global - Iniciativa BMDs:**
  - Desarrollo de indicadores globales (BID)
- **Integración Regional ALC y participación de ONGs**
  - Corredor Mesoamericano Puebla – Panamá con acciones específicas (piloto Cañas – Liberia)
  - Programa Mesoamericano de Seguridad Vial (Cumbre de Estados – Declaración de Tuxtla, 10 países)
  - OISEVI – Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OECD, BM, BID, CAF)
    - Incorporación de los países del Caribe
- **Acciones a nivel nacional**
  - Semana de Seguridad Vial (Panamá, Rep. Dom., Paraguay, etc.)
  - Herramientas de evaluación y monitoreo – Universidades de Harvard y John Hopkins. Evaluación del costo de la siniestralidad vial:
    - Colombia, Argentina, México y Paraguay

multilateral development banks'  
**ROADSAFETY**  
initiative ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶



# Contenido

---

- ▶ **Diagnóstico**
- ▶ **Categorización y Prioridades de Actuación**
- ▶ **Estrategia de Seguridad Vial**
- ▶ **Plan de Acción 2010 - 2015**
- ▶ **Programa Latin NCAP**

# ¿Qué es Latin NCAP?

- Es un programa independiente de evaluación de estándares de seguridad de automóviles nuevos para América Latina y el Caribe.

- ¿Quiénes la integran?

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Federación Internacional del Automóvil (FIA)
- Fundación FIA
- Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)
- International Consumer Research & Testing (ICRT)



- Fase piloto de 3 años



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE



- Revisión Noviembre 2012



# Objetivos de Latin NCAP

- Poner a disposición de los consumidores información independiente sobre la seguridad comparada entre vehículos.
- Incentivar a que los fabricantes mejoren la seguridad de sus vehículos.
- Seguridad comparada entre vehículos
- Incentivar a los gobiernos a adoptar normativas que incluyan la seguridad de los vehículos como condición indispensable de fabricación y comercialización.

## Los Programas NCAP

ANCAP	Australia y Nueva Zelanda
C-NCAP	China
Euro NCAP	Europa
JNCAP	Japón
KNCAP	Corea
<u>Latin NCAP</u>	<u>LAC</u>
Safer Car + IIHS	EEUU



# Resumen resultados Fase I y II

  
**LATIN NCAP**  
**AUTOS SELECCIONADOS**

**AUTOS SPONSORIZADOS POR FABRICANTES**

		
Geely CK1 1.3 - NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Peugeot 207 Compact 5p 1.4 - NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
VW Gol Trend 1.6 - NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Fiat Palio ELX 1.4 - NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Chevrolet Celta – NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Ford KA Fly Viral – NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Chevrolet Corsa Classic – NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Fiat Novo Uno – NO Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Nissan Tiida Hatchback + 1 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Toyota Corolla XEI + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Chevrolet Meriva GL Plus + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Ford Focus Style + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Chevrolet Cruze + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Nissan Tiida Hatchback + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Fiat Palio ELX 1.4 Emotion + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
VW Gol Trend 1.6 + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Nissan March + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Peugeot 207 Compact 5p 1.4 + 2 Airbags	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆

Resultados Comparados

Sólo válido para Brasil



# Conclusiones

---

- **Gran potencial para vehículos más seguros en el mercado de ALC.**
- **Las versiones de vehículos más vendidas y de precios más bajos son muy básicas en seguridad.**
- **Estas versiones, implican un riesgo elevado en lesiones, si se comparan con las versiones más equipadas del mismo modelo.**
- **La seguridad del niño necesita ser mejorada.**
- **Se promueve el uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) en vehículos, y se recomienda una cooperación cercana entre las marcas de vehículos y fabricantes de SRI.**