

# HERRAMIENTA DE DIAGNÓSTICO DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

HACIA UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA EN LATINOAMÉRICA Y CARIBE



# Tabla de contenidos

Introducción.....	2
Como utilizar esta herramienta.....	4
Datos básicos.....	6
1. Gestión de la seguridad vial.....	7
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.....	10
3. Vehículos más seguros.....	12
4. Usuarios de vías más seguros.....	13
5. Atención a las víctimas.....	15
Referencias.....	16

¿Ha utilizado esta herramienta?

¿Tiene dudas, comentarios o sugerencias?

¡Compártalos con nosotros!

Por favor, escriba a [hannaha@iadb.org](mailto:hannaha@iadb.org)

# Introducción

**Siniestros viales causan 110.000 muertes y más de 5 millones de lesiones prevenibles a cada año en América Latina y Caribe.** Esas son la tercera causa de muerte de niños de entre 5 y 14 años y la cuarta de los adultos jóvenes. Estos números inaceptables siguen alarmantes, a pesar de la inserción del tema en la agenda. Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo declararon por unanimidad, la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) con el objetivo explícito de reducir las muertes y lesiones en el tránsito.

**El primer decenio por la seguridad vial ha terminado, no sin antes demostrar la necesidad del trabajo sistémico en seguridad vial en cuanto a la protección de la vida.** Asimismo, se ha dejado en evidencia que no se trata de un trabajo sencillo y que la tarea no es corta; los procesos de generación de acciones, apropiación y conocimiento de una cultura de la movilidad segura toman tiempo y requieren de un gran esfuerzo por parte de todos los gobiernos del mundo.

**En este contexto, el BID desarrollo esta herramienta para apoyar los gobiernos nacionales o locales a realizaren un diagnóstico rápido y estratégico de su política de seguridad vial y, así, elaboraren una hoja de ruta.** Las recomendaciones están basadas en las experiencias y aprendizajes de los países y ciudades de América Latina y el Caribe presentadas en la publicación "[Seguridad vial en América Latina y el Caribe: tras una década de acción y perspectivas para una movilidad más segura](#)", lanzada por el BID en mayo de 2023.

**La información recopilada mediante esta herramienta debe analizarse para mejorar la comprensión de la situación de seguridad vial nacional o local: las instituciones, políticas, programas y recursos que están actualmente (o podrían estar) involucrados en iniciativas de seguridad vial.** Esta información debe ayudar a priorizar las acciones y los objetivos, así como identificar brechas en las iniciativas existentes. Consideraciones relevantes incluyen qué factores de riesgo o problemas abordar, el apoyo público, la financiación y las agencias responsables. El desarrollo de un plan de acción en seguridad vial o la revisión de uno existente puede llevarse a cabo teniendo en cuenta estas consideraciones.

**Se recomienda que esta evaluación sea llevada a cabo por la entidad competente o por una comisión que represente a los diversos sectores que impactan directamente en la reducción de muertes y lesiones en el tránsito, como transporte, salud, planificación urbana, tecnología, educación, entre otros.**

**Este documento está organizado en los cinco pilares establecidos en el ámbito de la Primera Década de Acción: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías más seguros y atención a las víctimas.** En cada uno de los pilares, la herramienta de evaluación es acompañada de recomendaciones estratégicas basadas en las experiencias de los gobiernos en ALC.

---

<sup>1</sup> Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

# Visión Cero, Sistemas Seguros y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Para alcanzar la meta establecida de reducir las muertes y lesiones por siniestros viales en un 50% para 2030, definida por la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), es necesario emplear el concepto de Visión Cero y el enfoque de Sistema Seguro. Estos son principios fundamentales que respaldan esta estrategia, y se observa la inadecuación del uso de la expresión "accidente de tránsito", ya que la semántica de la palabra "accidente" sugiere algo inevitable, algo que no podría haberse evitado. Por lo tanto, se utiliza el término "siniestro vial".

El concepto de Visión Cero, desarrollado en Suecia en 1997, sostiene que ninguna muerte o lesión grave en el tráfico es aceptable. Una de las principales acciones consiste en diseñar o reconfigurar las vías priorizando la movilidad y la seguridad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público en lugar de dedicar todos los recursos a los automóviles. En Suecia, con la implementación de esta estrategia entre 1994 y 2015, la tasa de mortalidad en el tráfico del país disminuyó un 55%. Varios otros países, como Noruega y los Países Bajos, han adoptado enfoques similares y han experimentado las mayores reducciones en el número de muertes en los últimos 20 años.

El enfoque de los Sistemas Seguros implica redirigir la forma en que se ve y se gestiona la seguridad vial, reconociendo que los seres humanos cometen errores al usar las calles y los sistemas de transporte, al igual que en cualquier otra circunstancia cotidiana. Dado que los seres humanos no son infalibles, los diseñadores de la infraestructura vial deben crear sistemas de transporte en los cuales las consecuencias de los errores humanos se minimicen. Un sistema vial que ayude a perdonar los errores de los diferentes usuarios reduce el número de fallos graves que pueden resultar en muertes o lesiones graves.

Alcanzar la meta de reducir a la mitad las muertes y lesiones en el tráfico también está alineado con las siguientes metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible:

- Meta 3.6 [Salud y bienestar]: Reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito.
- Meta 11.2 [Ciudades y comunidades sostenibles]: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, y mejorar la seguridad vial, especialmente mediante la expansión del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas vulnerables, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Los beneficios de un enfoque de Sistema Seguro catalizan un ciclo de retroalimentación positiva de cambio; a medida que las vías se vuelvan más seguras, saludables y humanas, como resultado de un mejor diseño, de una reducción en la cantidad de vehículos y de sus velocidades, habrá más personas que se sientan cómodas caminando, circulando en bicicleta o viajando en transporte público, todo lo cual contribuirá a reducir los kilómetros recorridos por vehículos, resultando en la disminución de muertes y lesiones en el tránsito.

# Como utilizar esta herramienta

## Paso 1: Identifique una agencia líder en el gobierno para guiar el esfuerzo de seguridad vial.

Se recomienda que esta evaluación sea llevada a cabo por la entidad competente o por una comisión que represente a los diversos sectores que impactan directamente en la reducción de muertes y lesiones en el tránsito, como transporte, salud, planificación urbana, tecnología, educación, entre otros.

## Paso 2: Utilice esta herramienta para diagnosticar la situación de la política de seguridad vial

Esta herramienta se ha diseñado siguiendo los cinco pilares establecidos por la Década de Acción de las Naciones Unidas y consta de tres campos para completar: existencia (sí/no), complejidad de implementación (alta/baja) e impacto (alto/bajo). Cada uno de estos componentes incluye recomendaciones específicas destinadas a facilitar al tomador de decisiones la identificación del impacto esperado de la medida en su contexto particular y los próximos pasos.

**Importante:** En caso de que el componente exista, indique dónde se puede encontrar más información, ya sea en un archivo PDF, un sitio web con el plan, un sitio web con los datos, un manual de datos, evaluaciones realizadas o acciones de educación.

## Paso 3: Con base en el resultado del diagnóstico, utilice la matriz de priorización y prepare un plan de acción

Una vez que el formulario esté completo, coloque los componentes que no existen en la matriz de decisión según su complejidad (alta o baja) y el impacto esperado en el contexto de la reducción de siniestros en los viajes (alto o bajo). Esta matriz de priorización respaldará la estrategia del plan de acción.

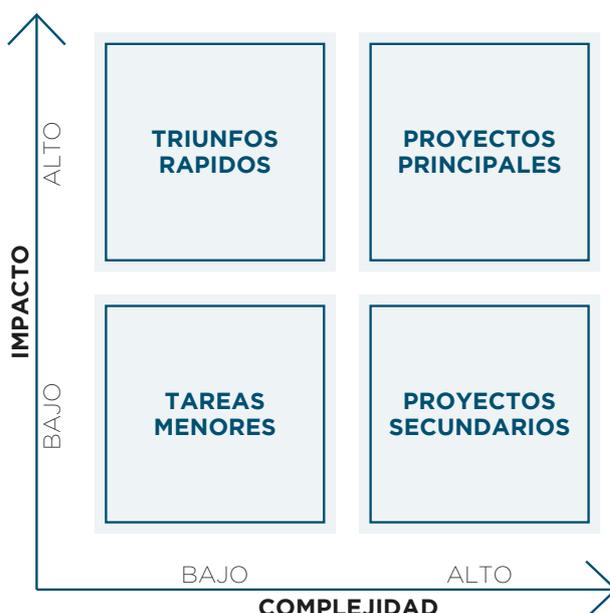


FIGURA 1 - MODELO DE MATRIZ DE PRIORIZACIÓN

#### Paso 4: Asigne recursos financieros y humanos para viabilizar la implementación del plan de acción

El plan de acción debe contener:

- Visión (Ejemplo: Cero muertes en las vías)
- Misión (Ejemplo: Promover un tránsito más seguro y prevenir muertes y siniestros en el tránsito)
- Metas (Ejemplo: Reducir el número de muertes en el tránsito para uno 50% o más hasta 2030, considerando el año base de 2021). Las metas ayudan la definición de actividades, productos y resultados.
- Acción (Ejemplo: Instituir el comité permanente de seguridad vial por decreto)

Cada una de las acciones debe contener: indicador de proceso (Ej.: decreto publicado), plazo (Ej. 2024), responsable (Ej. secretaria de Movilidad) y recursos necesarios.

#### Paso 5: Implemente las acciones de acuerdo con el plan de acción y evalúe el impacto.

Los indicadores de proceso y las metas deben ser constantemente analizados para apoyar la toma de decisión. Esas actividades de monitoreo y evaluación son parte del ciclo de la política pública y son fundamentales para garantizar su suceso.

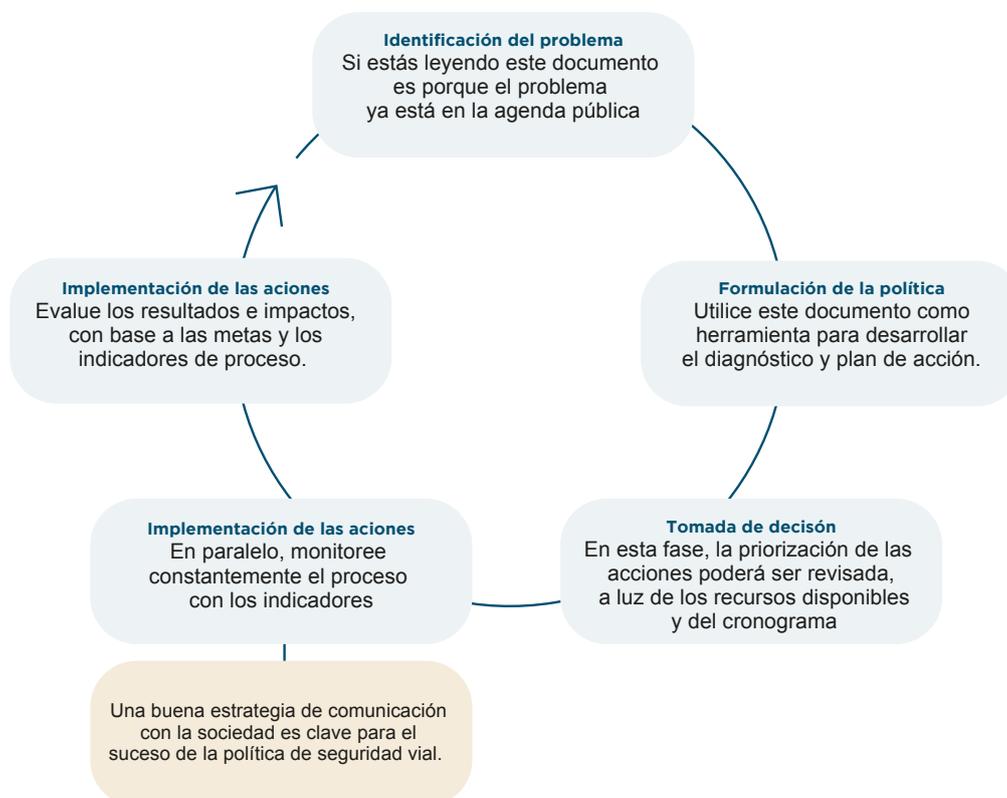


FIGURA 2: CICLO DE LA POLÍTICA PÚBLICA EL EN CONTEXTO DE ESTA HERRAMIENTA

# Datos básicos

Antes de empezar a utilizar la herramienta de diagnóstico, llene esta ficha con las informaciones abajo.

Local: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Personas involucradas en ese diagnóstico:

NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____
NOMBRE: _____	CARGO: _____	e-mail: _____

Datos Clave

INDICADOR	DATO	AÑO	FUENTE
Tasa de muertos por cien mil habitantes			
Número total de muertes en el tránsito por año			
Número de peatones muertos			
Número de ciclistas muertos			
Número de motociclistas muertos			
Número de pasajeros de automóvil muertos			
Número de pasajeros de camión muertos			
Número de muertes sin información del transporte			
Número total de personas heridas en el tránsito por año			
Número de peatones heridos			
Número de ciclistas heridos			
Número de motociclistas heridos			
Número pasajeros de automóvil heridos			
Número pasajeros de camión heridos			
Número de personas heridas sin información del transporte			
Siniestros en área urbana versus área rural			
Porcentaje de muertes en vías urbanas			
Porcentaje de muertes en carreteras			
Porcentaje de heridos en vías urbanas			
Porcentaje de heridos en carreteras			

# 1. Gestión de la seguridad vial

Este pilar se centra en la necesidad de fortalecer la capacidad institucional para impulsar iniciativas nacionales relativas a la seguridad vial. En él se contemplan actividades para la puesta en práctica de las principales convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial: el establecimiento de un organismo coordinador en la esfera de la seguridad vial en el que participen asociados de una amplia gama de sectores; la elaboración de una estrategia de seguridad vial, y la determinación de metas realistas y a largo plazo en relación con acciones que cuenten con financiación suficiente para su ejecución. En este pilar también se insta a establecer sistemas de datos para el seguimiento y la evaluación de las actividades (OMS, 2011).

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>1.1. Liderazgo y articulación de socios</b>							
¿Existe una agencia principal responsable de la seguridad vial?							Crear una agencia para encabezar la seguridad vial.
¿La responsabilidad de la seguridad vial se comparte entre agencias gubernamentales?							Coordinar los esfuerzos de seguridad vial en múltiples sectores y partes interesadas es fundamental para el éxito.
¿Colaboran instituciones no gubernamentales con el gobierno?							Establecer una red de dialogo y colaboración con diferentes actores e instituciones no gubernamentales, incrementando la aceptación de las medidas que puedan ser controversiales.
¿Las informaciones sobre la motivación e impacto de las acciones de seguridad vial son compartidas con periodistas y medios de comunicación?							Implementar estrategias de comunicación para llevar la seguridad vial a la conversación diaria con la población, compartiendo datos que visibilicen el problema, las soluciones y los avances.  La forma en que periodistas y medios de comunicación entienden la seguridad vial definirá la forma en que comunicarán el problema a la opinión pública.
<b>1.2. Planes, políticas y programas existentes</b>							
¿Existe un plan oficial de acción o estrategia de seguridad vial?							Desarrollar y financiar una estrategia de seguridad vial. Este documento sirve de base para hacerlo.
¿El plan de seguridad vial tiene objetivos e indicadores?							Establecer objetivos claros que sean específicos, mensurables, alcanzables, relevantes y con plazo determinado.  Crear indicadores de performance para medir el progreso que contengan metas específicas, sea cuantitativa o cualitativa (vea la sección “Como utilizar esta herramienta”).
¿El presupuesto de transporte y/o seguridad vial cuenta con fondos adecuados?							Asignar recursos financieros a la ejecución de las actividades previstas

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>1.3. Datos y monitoreo</b>							
¿Existe un sistema para recopilar y procesar datos?							Desarrollar un sistema de recolección diaria de datos de interés para la seguridad vial, debidamente codificado, procesado y analizado en un sistema de base de datos informatizado y abierto al público.
¿Se comparten datos entre diferentes sistemas o agencias y con el público?							Una notificación completa debe contener las siguientes variables: (i) información de ubicación, ya sea coordenadas de latitud/longitud o dirección, junto con la hora; (ii) datos de identificación, género y edad de las víctimas; (iii) detalles de identificación y tipo de los vehículos involucrados, así como su relación con las víctimas; (iv) factores de riesgo, como velocidad, uso del casco, cinturón de seguridad, presencia de dispositivos de retención infantil, y posible influencia de alcohol o drogas, además de condiciones de la infraestructura, como el tipo de cruce y la calidad del pavimento, entre otros.
¿La notificación de lesiones por siniestros de tráfico es completa?							La clasificación de muerte por siniestro de tránsito se define como el fallecimiento de cualquier persona que ocurra de manera inmediata o dentro de los 30 días posteriores a un siniestro que haya resultado en lesiones. Para obtener más definiciones, <a href="#">haga clic aquí</a> .
<b>1.4. Recursos humanos y capacitación</b>							
¿Las agencias gubernamentales locales y nacionales tienen suficiente capacidad humana para implementar programas de seguridad vial?							Asignar recursos humanos a la ejecución de las actividades previstas.
¿El personal que trabaja con seguridad vial está formado bajo los principios de visión cero y sistemas seguros?							El equipo de profesionales debe comprender los principios de un sistema seguro y cómo se aplica en su labor.
¿Hay programas para incrementar el número de mujeres en la fuerza laboral de las agencias de seguridad vial?							Incluir la perspectiva de género en el sector de transporte.
<b>1.5. Seguimiento y evaluación</b>							
¿Se realizan actividades de seguimiento y evaluación bajo la agencia?							Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial y evaluar su aplicación es importante para determinar si se están logrando los resultados esperados y dónde se necesitan ajustes.  Contar con el apoyo de la academia y organizaciones no gubernamentales para conducir evaluaciones del impacto.
<b>1.6. Comunicación y educación</b>							
¿Se cuenta con iniciativas de comunicación de seguridad vial?							Implementar campañas dirigidas a cambiar el comportamiento y la actitud que aumenten la conciencia sobre los factores de riesgo de seguridad vial y las medidas de prevención.
¿Hay iniciativas de educación en seguridad vial?							Educar e informar a los responsables políticos y los profesionales sobre la importancia de abordar el problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

# Beneficios del liderazgo en seguridad vial

Se puede lograr lo siguiente mejorando el liderazgo y la articulación de socios en seguridad vial:

- Desarrollar una base de gobernanza para emprender intervenciones específicas;
- Abordar cuestiones sociales y de gobernanza más amplias, como la ley y el orden, que afectan a la política de seguridad vial; desencadenar acciones y movilizar a las partes interesadas;
- Mejorar la coordinación de la política de seguridad vial, garantizando que el trabajo se lleve a cabo de manera eficiente entre los diferentes organismos;
- Proporcionar marcos y rendición de cuentas para garantizar la aplicación de intervenciones específicas y el logro de resultados en materia de políticas de seguridad vial;
- Asignar recursos financieros y humanos a la política de seguridad vial;
- Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas de prevención, lo que dará lugar a un mayor apoyo a las intervenciones de aplicación y otras intervenciones de seguridad vial.



## 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras

Este pilar pone de relieve la necesidad de mejorar la seguridad de las redes viales en beneficio de todos los usuarios, especialmente de los más vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Entre las actividades propuestas, destacan la adopción de medidas para mejorar la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las vías de tránsito teniendo en cuenta la seguridad; velar por que la seguridad de las vías se evalúe periódicamente, y alentar a las autoridades pertinentes a que tomen en consideración todas las formas de transporte y los tipos de infraestructuras seguras cuando den respuesta a las necesidades de movilidad de los usuarios de las vías de tránsito (OMS, 2011).

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>2.1. Gestión de velocidad</b>							
¿Se ha establecido 50km/h como límite máximo de velocidad en zonas urbanas?							La velocidad es el principal factor de riesgo que resulta en muertes y lesiones viales.
¿Se ha establecido 30km/h como límite máximo de velocidad en zonas con altos volúmenes de peatones y ciclista?							Adoptar un límite de velocidad adecuado a las características de la vía, entorno, uso del suelo y presencia de usuarios vulnerables. Implementar medidas de moderación de tráfico que refuercen la velocidad deseada, evitando el exceso de velocidad.
¿Se cuenta con medidas de infraestructura, tecnología y fiscalización que permitan garantizar el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos?							Adoptar soluciones como reducción del ancho de los carriles y radios de giro, badenes o cojines, pasos peatonales a nivel semaforizados, rotondas, chicanas.
¿Existe un programa de movilidad escolar segura o zona escolar segura?							La velocidad máxima de todas las vías urbanas debe ser de 50 km/h y la velocidad máxima de zonas especiales (como zonas residenciales, comerciales y escolares) debe ser de 30km/h.
<b>2.2. Ordenamiento territorial urbano e incentivos al transporte sostenible</b>							
¿Las políticas de transporte, uso del suelo y espacio público promueven la seguridad vial?							Adoptar los principios del desarrollo orientado al transporte.
¿Existen estrategias de incentivos al transporte urbano sostenible (colectivo y activo) o de desincentivo al transporte privado?							Adoptar los conceptos de calles completas y gestión de demanda de tráfico para desarrollar medidas de incentivos y desincentivos.
<b>2.3. Diseño de las calles</b>							
¿Las directrices de diseño de aceras establecen un ancho mínimo de 2,00 metros y recomiendan un ancho de 4,00 metros?							Revisar los estándares de aceras para garantizar caminos seguros, accesibles y confortables para los peatones.
¿Las directrices de diseño de las vías contemplan facilidades de cruce para peatones?							Adoptar diseño de cruces seguros con medianas, refugios peatonales y semáforos con prioridad para los peatones.
¿Es parte del estándar que las paradas de buses cuenten con accesos seguros y accesibles?							Verificar si los accesos tienen iluminación y señalización adecuadas.
¿Las directrices de diseño de ciclovías están adecuadas a la velocidad y volumen de vehículos?							Implementar redes de ciclovías continuas y adecuadas para ciclistas de todas las edades y habilidades. En vías con límites de velocidad mayor a 30km/h la infraestructura debe ser segregada.
Hay zonas de tráfico y velocidad restrictas, ¿cómo zonas escolares, residenciales y comerciales?							Restringir el tráfico y la velocidad en zonas residenciales, comerciales y escolares

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>2.4. Inspecciones y auditorías</b>							
¿Se realizan auditorías de seguridad vial en nuevos proyectos de infraestructura bien como en las reparaciones/ modificaciones de la infraestructura vial existente?							Adoptar auditorías de seguridad vial que incluyan las necesidades de todos los usuarios de la carretera.
¿Se cuenta con procesos de gestión de activos viales que permitan incluir los resultados de las ASV/ISV como parte del sistema de atención de la seguridad vial en la red de carreteras?							Considerar en los pliegos y contratos de licitación de carreteras (en modelo de alianza público-privada o concesión) indicadores de seguridad vial, como medidas asociadas a reducción de siniestros o calidad de la carretera que van más allá de señalización (ej. métricas iRAP).
¿Hay un plan de acción para implementar mejoras en los puntos de siniestralidad?							Identificar los puntos críticos y desarrollar planes de intervención.
<b>2.5. Estándares de diseño</b>							
¿Existe una norma (como ley o decreto) sobre diseño de seguridad vial mínima?							Desarrollar un manual de diseño de calles para el contexto de su ciudad/país.
¿Son los parámetros de diseño vial basados en los principios de sistemas seguros y adecuados para prevenir los siniestros viales?							Adoptar parámetros de diseño vial que proteja a los usuarios más vulnerables (niños, peatones, ciclistas y motociclistas).

## Beneficios de infraestructuras seguras:

Lo siguiente se puede lograr mediante la mejora de la infraestructura vial:

- reducción de las fatalidades, lesiones y costos socioeconómicos relacionados con el tráfico vial;
- reducción de las emisiones cuando se incluyen iniciativas de gestión de velocidad en las medidas de mejora de la infraestructura;
- promoción de la caminata y el ciclismo, complementando otros esfuerzos globales para combatir la obesidad, reducir enfermedades no transmisibles como enfermedades cardíacas y diabetes, y mejorar la calidad del aire y la vida urbana; y
- contribución al cambio modal del uso del automóvil privado al transporte público, así como a la reducción de los desplazamientos innecesarios mediante la provisión y mejora de opciones de transporte público más seguras y el diseño de sistemas de transporte masivo, combinado con otras opciones de planificación del uso del suelo.

### 3. Vehículos más seguros

Este pilar aborda la necesidad de mejorar la seguridad de los vehículos mediante el desarrollo, la adopción y el cumplimiento efectivo de estándares de desempeño basados en evidencia y mediante la implementación de mecanismos de información al consumidor relevantes (por ejemplo, programas comparativos de clasificación de vehículos), para acelerar la introducción de nuevas y mejores tecnologías que impacten en la seguridad. El costo para los consumidores y fabricantes de satisfacer esa necesidad puede minimizarse y el comercio internacional puede facilitarse buscando armonizar los estándares de seguridad de las principales naciones y organizaciones reguladoras de todo el mundo. También se debe alentar a los administradores de flotas a que compren, operen y mantengan vehículos que ofrezcan altos niveles de protección de los ocupantes y rendimiento para evitar siniestros (OMS, 2011).

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>3.1. Normas de seguridad de los vehículos</b>							
¿Se aplican las normas de seguridad de las Naciones Unidas (o normas nacionales equivalentes)							Actualizar o aprobar las normas alineadas con los estándares de las Naciones Unidas
Cinturones de seguridad							
Anclajes de cinturones de seguridad							
Protección contra impactos frontales y laterales							
Protección de peatones							
Control electrónico de estabilidad							
Sistemas de retención infantil							
Sistemas antibloqueo de frenos en motocicletas							
Tecnología de encendido automático de faros (AHO)							
Limitación y adaptación inteligente de la velocidad							
¿Existe un sistema de etiquetado de vehículos seguros, con el que se pueda facilitar información acerca de la seguridad del vehículo al consumidor?							Estudiar las opciones de un laboratorio para testeo de vehículos.
<b>3.2. Operación para vehículos seguros</b>							
¿Se promueve la compra de vehículos seguros por parte de las entidades gubernamentales?							Promover la compra de vehículos gubernamentales seguros por medio de decretos, regulaciones y guías.
¿Hay un sistema efectivo de inspección periódicas de vehículos?							Implementar un sistema obligatorio de inspección técnica vehicular

### Beneficios de infraestructuras seguras:

Lo siguiente se puede lograr al adherir a los estándares de vehículos aprobados:

- reducción de las fatalidades, lesiones y costos socioeconómicos relacionados con el tráfico vial; y
- utilización de las opciones tecnológicas en expansión para la seguridad de los vehículos, ofreciendo posibilidades complementarias más allá del enfoque tradicional en la infraestructura, la legislación y la aplicación de la ley.

## 4. Usuarios de vías más seguros

Este pilar se centra en la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. En él se incluyen actividades destinadas a impulsar el desarrollo y la adopción de una legislación modelo sobre seguridad vial, así como a mantener o aumentar el cumplimiento de las leyes y las normas de seguridad vial. Estas medidas deben combinarse con estrategias de comunicación, acompañadas de operaciones de fiscalización, para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y el casco, y para reducir los casos de conducción con exceso de velocidad, bajo los efectos del alcohol y otros comportamientos de riesgo.

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>4.1 Sistemas de licencia de vehículos</b>							<b>Implementar un sistema de licencia de vehículos por puntos</b>
¿Hay sistema de licencia de vehículos?							
¿El sistema de licencia de vehículos es por puntos?							
<b>4.2 Comportamientos de riesgo</b>							
¿Existe una ley nacional sobre el límite de velocidad? ¿Se aplica?							Actualizar o aprobar las normas alineadas con los estándares de las Naciones Unidas
¿Existe una ley sobre el contenido del alcohol en la sangre o aliento? ¿Se aplica?							Establecer y hacer cumplir las leyes de alcohol en la sangre. Someta a pruebas de alcohol en la sangre o aliento como una cuestión de rutina en los involucrados en un siniestro.
¿El país cuenta con un marco regulatorio completo para cascos que sigan estándares internacionales o homologados? ¿Se aplica?							Hacer cumplir el uso obligatorio del casco en todas las carreteras y establecer los mejores estándares técnicos internacionales para los cascos.
¿Existe una ley sobre el uso del cinturón de seguridad? ¿Se aplica?							Hacer cumplir el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los pasajeros.
¿Se cuenta con leyes que abordan el uso de sistemas de retención infantil? ¿Son suficientemente robustas para garantizar el uso de los sistemas?							Hacer cumplir el uso obligatorio del sistema de retención infantil.
¿Se cuenta con operaciones que contribuyan a la efectividad de las leyes?							Aplicar sanciones y fiscalización, por medio del uso de sistemas que incluyan soluciones de alta tecnología (cámaras de velocidad, radares, sistemas de control en vehículos de la Policía).
<b>4.3 Motociclistas</b>							
¿Se cuenta con planes estratégicos nacionales y locales para abordar la seguridad vial de los usuarios de motocicletas?							Desarrollar un plan estratégico de seguridad vial para motociclistas con la participación del público. Para saber más, <a href="#">acceda aquí</a> .
¿Se cuenta con altos estándares en cuanto a los criterios de implementación de licenciamiento para motociclistas?							Implementar un sistema de concesión de licencias gradual
¿Se cuenta con medidas y estrategias de promoción del seguro obligatorio vehicular para la atención inmediata e integral de este grupo de usuario?							Implementar reglamento para los seguros vehiculares obligatorios, que incluyan a los motociclistas, y mecanismos de reducción de la evasión.

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>4.4 Campañas</b>							
¿Existen campañas de comunicación masiva que aborden los factores de riesgo y promuevan el cambio de comportamiento?							Implementar y evaluar campañas masivas
En caso afirmativo, ¿estas campañas de comunicación van acompañadas de operaciones de aplicación de la ley? En caso afirmativo, ¿estas campañas de comunicación van acompañadas de operaciones de aplicación de la ley?							

## Beneficios de implementar acciones de fiscalización

Se puede lograr lo siguiente mediante la aplicación estricta de buenas leyes de seguridad vial:

- reducción de las muertes por accidentes de tránsito, lesiones y costos socioeconómicos relacionados; y
- mejora en el cumplimiento de las leyes de tránsito.



## 5. Atención a las víctimas

Este pilar busca fortalecer la capacidad de los sistemas de salud y otros servicios para ofrecer atención de emergencia, prehospitalaria, hospitalaria y rehabilitación adecuada a víctimas de siniestros de tráfico. Esto incluye la creación de servicios prehospitalarios, un número de emergencia nacional, apoyo a la rehabilitación, asistencia a los afectados y familiares, establecimiento de seguros para financiar estas iniciativas, y promoción de investigaciones sobre los siniestros y la aplicación de medidas legales apropiadas.

COMPONENTE	EXISTENCIA		COMPLEJIDAD		IMPACTO		RECOMENDACIÓN
	SI	NO	ALTA	BAJA	ALTO	BAJO	
<b>5.1 Atención de traumatismos</b>							
¿Existe un sistema prehospitalario?							Desarrollar sistemas de atención de emergencia prehospitalarios en instalaciones organizadas e integradas.
¿Hay unidades de emergencia las 24 horas con personal fijo y detección en los hospitales de primer nivel?							Capacitar a aquellos que responden a los accidentes en la atención básica de emergencia.
¿Existe legislación que exija el acceso a la atención de emergencia gratuita en el punto de atención?							Promover la capacitación de primeros auxilios de la comunidad.
<b>5.2 Seguros obligatorios</b>							
¿El país tiene una política de seguro vehicular que exige a los usuarios a tener un seguro de cobertura mínima?							Implementar una política de Seguro Obligatorio Vehicular que logre un esquema de cobertura integral en beneficio de las víctimas, garantizando la sostenibilidad financiera a largo plazo, en el marco de la realidad económica de cada país y la capacidad de sus habitantes para asumir dicha obligación
¿La política de seguros obligatorios destina un porcentaje del seguro pagado por los usuarios a actividades de prevención de los siniestros?							Implementar una tasa al seguro que genera recursos a las agencias líderes de seguridad vial para actividades de prevención.
¿La política de seguros obligatorios considera mecanismos de premiación a buenos conductores?							Implementar un mecanismo de premiación y descuento en las primas pagadas por los usuarios, si estos usuarios no fueron partícipes de ningún siniestro vial o han respetado las leyes de tránsito.
¿El país posee un fondo para poder compensar las víctimas de siniestro por vehículos no identificados, o las víctimas cuyas compensaciones no son suficientes para el tratamiento médico?							Crear un fondo que apoye a los usuarios que, por ejemplo, fueron atropellados por vehículos que huyeron donde ha ocurrido el siniestro o que no tienen el seguro obligatorio y también compensar las víctimas y hospitales cuyo el costo del tratamiento es superior a la compensación del seguro.
¿La cobertura de incapacidad permanente cuenta con un alcance suficiente basado en criterios objetivos?							Implementar un sistema de baremos, con el objetivo de ofrecer elementos adecuados para la determinación anterior del reconocimiento de la indemnización con base en criterios objetivos, además de aportar a la pronta solución del caso en disputa.

## Beneficios de las soluciones de atención a la víctima

Se puede lograr lo siguiente a través de una mejor atención del trauma:

- reducción de las muertes y discapacidades resultantes de lesiones causadas por accidentes de tráfico;
- reducción de los costos socioeconómicos relacionados para los países, las familias y las personas;
- una utilización más eficiente y eficaz de los recursos sanitarios existentes en todos los niveles del sistema; y
- Mejor capacidad de atención de emergencia y resiliencia del sistema para mantener la prestación de servicios frente a eventos de múltiples víctimas.

# REFERENCIAS

**Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012.** Esteban Diez-Roux, Alejandro Taddia, Sissi de la Peña Mendoza. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2013.

<https://publications.iadb.org/en/publication/14920/avances-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-2010-2012>

**Estrategia de seguridad vial: Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe.** Alves, Dalve Alexandre Soria; Pinto Ayala, Ana María; Ponce De León, Marisela; Café, Eduardo. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2017.

<http://dx.doi.org/10.18235/0000861>

**Glossary for transport statistics 5th Edition.** Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2019.

[https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f)

[49e0-a353-b4ea0dc8988f](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f)

**Herramientas para la implementación de Caminos Seguros a la Escuela en la región de América Latina y el Caribe.** Ponce De León, Marisela; Koinange, Carly. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2021.

<http://dx.doi.org/10.18235/0003375>

**Herramientas para las campañas de seguridad vial en los medios de difusión masiva.** Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud; 2019. (OPS/NMH/19-012). Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<https://iris.paho.org/handle/10665.2/51079>

**La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas para el cuidado de sus usuarios.**

Franco Azzato, Claudia Díaz, Eduardo Café, Martín Sosa Sartori. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2023.

<https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus>

**Save LIVES - A road safety technical package.** Geneva: World Health Organization; 2017. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>

**Seguridad vial en América Latina y el Caribe: tras un decenio de acción y perspectivas para una movilidad más segura.** editado por Ana María Pinto, Claudia Díaz, Edgar Zamora, Eduardo Café, Marisela Ponce de León, Martín Sosa, René Cortés. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo (2023).

<http://dx.doi.org/10.18235/0004843>

**Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito.** Washington, D.C.: World Resources Institute, 2018.

<https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/sustentavel-e-seguro-visao-e-diretrizes-para-zerar-mortes-no-transito>

---

Esta obra está disponible bajo la licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0 DEED; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).