



Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

GUATEMALA

Elaborado por

Asociación Española de la Carretera
Elena de la Peña, Enrique Miralles y Lourdes Díaz

Banco Interamericano de Desarrollo
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante y Yolanda Vaccaro



Guatemala

Índice

Introducción	1
Información sobre el país	2
La situación de Guatemala en la región	3
Principales indicadores de seguridad vial en Guatemala.....	4
Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020.....	6
Hitos de seguridad vial en Guatemala.....	8
Análisis DAFO y líneas de acción sugeridas	9

Resumen

Los registros de siniestralidad vial de Guatemala la sitúan como el país con menor tasa de fallecidos por cien mil habitantes de la región (6,6 en el año 2011), siendo este valor dos veces y media menor que el promedio de los países de Latinoamérica y el Caribe (17,2). A pesar de ello, Guatemala debe poner en práctica diversas medidas entre las que destacan la elaboración de un Plan de Seguridad Vial con objetivos definidos y presupuestos asociados a cada acción. Además, la evolución del número de fallecidos demuestra que Guatemala todavía no se encuentra en una tendencia descendente clara de siniestralidad. Mención especial merecen los usuarios vulnerables, ya que dos terceras partes de los fallecidos pertenecen a este grupo de usuarios.

Copyright © 2015. Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra está bajo una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando crédito al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI. El uso del nombre del BID para cualquier fin que no sea para la atribución y el uso del logotipo del BID, estará sujeta a un acuerdo de licencia por separado y no está autorizado como parte de esta licencia CC-IGO.

Notar que el enlace URL incluye términos y condicionales adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son 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. Banco Interamericano de Desarrollo, Todos los derechos reservados



Guatemala

Introducción

La Estrategia de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es considerada pionera en la región. El objetivo del Banco en este tema es liderar un proceso de cambio que permita promover acciones de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe en busca de la reducción permanente de los altos índices de siniestralidad vial.

Más de 1,2 millones de personas mueren cada año en las carreteras de todo el mundo y aproximadamente 50 millones de personas sufren lesiones no fatales. Las más recientes evaluaciones realizadas sobre la seguridad vial en América Latina y el Caribe¹ indican que la región tiene una tasa de fallecidos por accidentes de tránsito de alrededor de 17 por cada 100.000 habitantes mientras que el promedio de los países de ingresos altos es de 8,7 por cada 100.000 habitantes. Se estima que para 2020 las cifras pueden llegar a ser de 24 por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con las estimaciones mencionadas y proyecciones para el año 2020, América Latina y el Caribe sería la región con la tasa más alta de víctimas mortales a nivel mundial a causa de la siniestralidad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial del BID se alinea con los cinco pilares de la “Década de Acción²”, con la intención de implementar acciones concretas—y con resultados mensurables—que contribuyan a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en un 50% el número de muertes por siniestralidad

vial para 2020. Específicamente, el Banco procura:

1. Fortalecer la capacidad institucional, técnica e integración de acciones entre ministerios de transporte, educación, salud, etc.
2. Impulsar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad civil a través de campañas de comunicación.
3. Incrementar la capacidad para movilizar recursos.
4. Promover el diálogo regional e intersectorial e impulsar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos de la región (a través de actores multisectoriales, incluyendo ministerios de finanzas).
5. Fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas en seguridad vial.
6. Promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos

Para conseguir todos estos objetivos es preciso conocer la situación existente en la región. Por este motivo, el BID publica una colección de Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial para los países de América Latina y el Caribe.

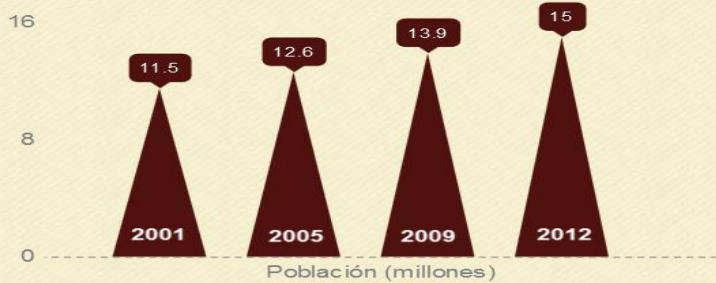
¹ [Diagnóstico 2005-2009](#) y [Diagnóstico 2010-2012](#)

² Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Guatemala



Datos demográficos y económicos



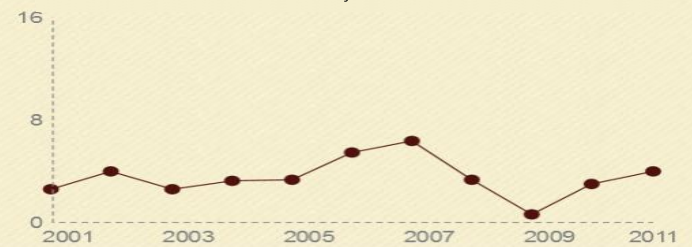
Evolución de la población en Guatemala

Fuente: Organización de las Naciones Unidas



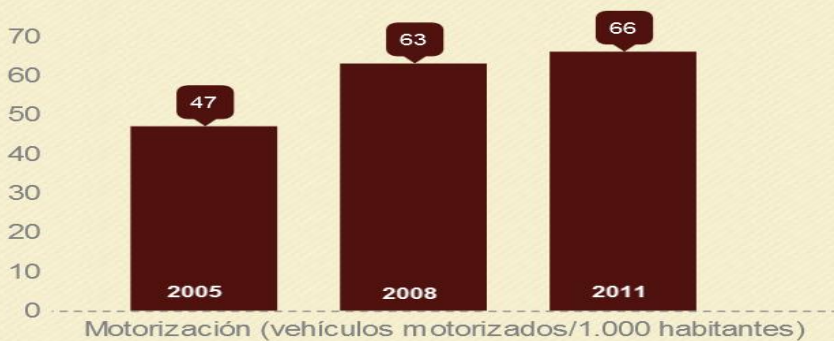
Producto Interno Bruto Per Cápita (US\$)

Fuente: Banco de Guatemala y Fondo Monetario Internacional



Evolución del Producto Interno Bruto (%)

Fuente: Banco de Guatemala



Evolución del índice de motorización en Guatemala

Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation)

Índice de motorización

El índice de motorización (número de vehículos motorizados por cada 1.000 habitantes) experimentó un crecimiento continuo durante la última década

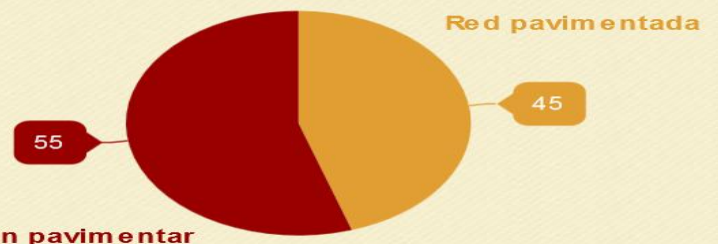


Parque de vehículos motorizados en Guatemala: 2.506.013
(Fuente: Provia, 2013)

Infraestructura viaria

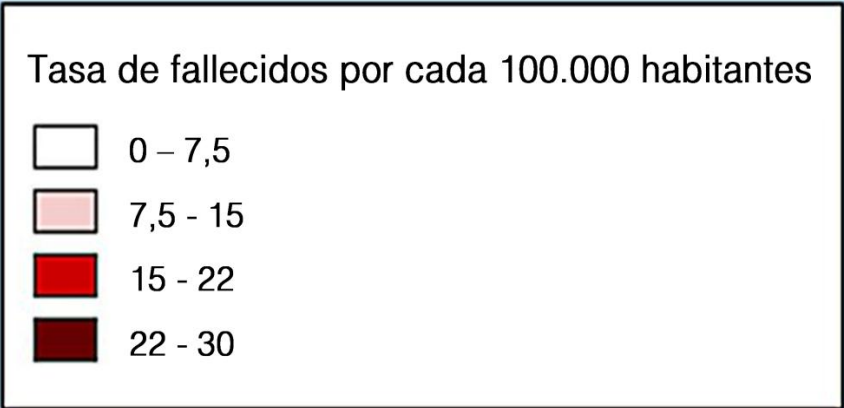
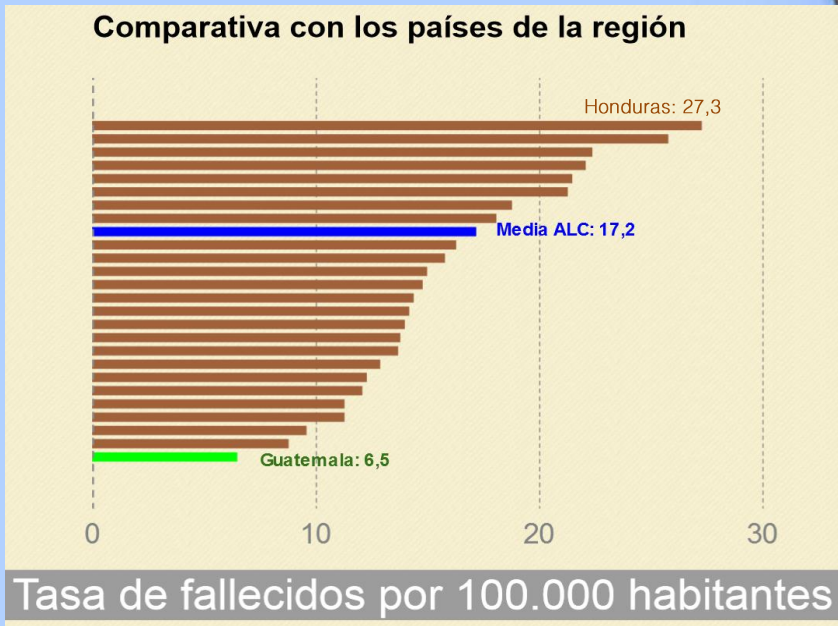
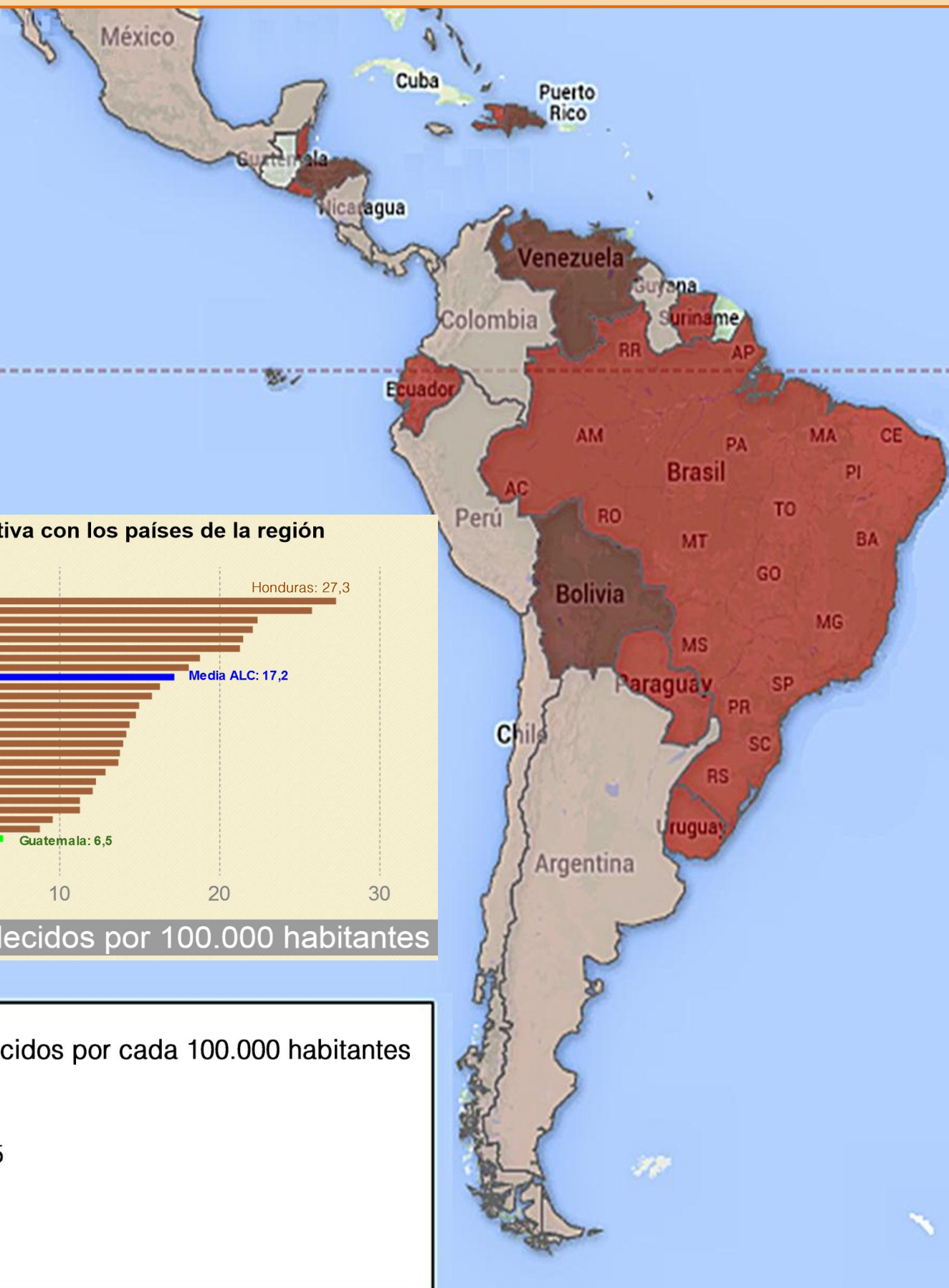


Longitud Red Viaria: 16.141 kilómetros
(Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation), 2011)



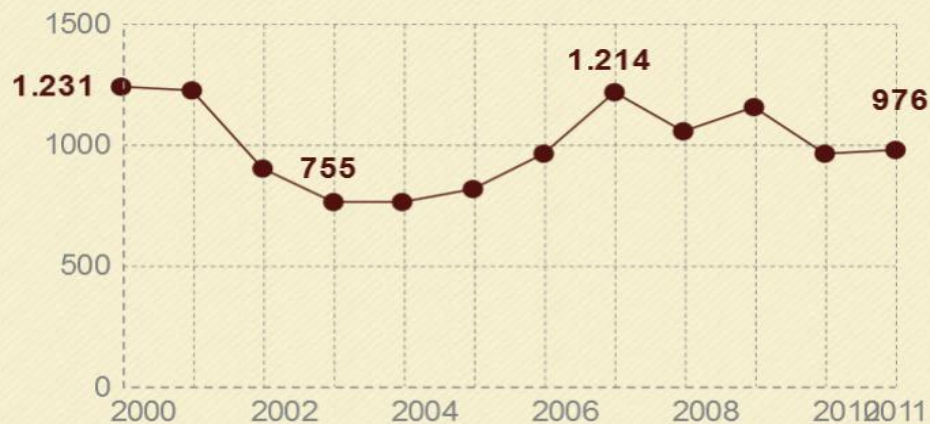
Red viaria pavimentada en Guatemala (2011)

Situación comparativa en la región



Principales indicadores de seguridad vial en Guatemala

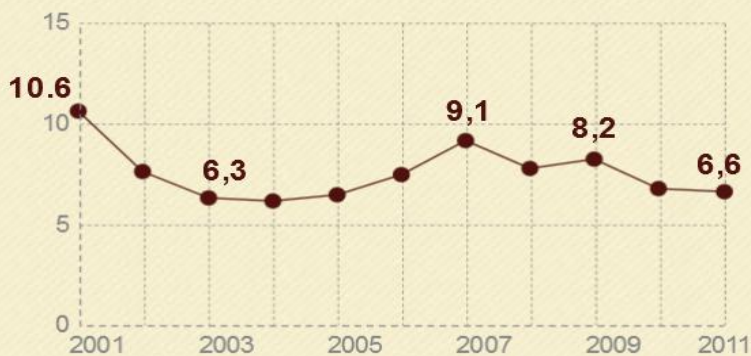
Víctimas mortales



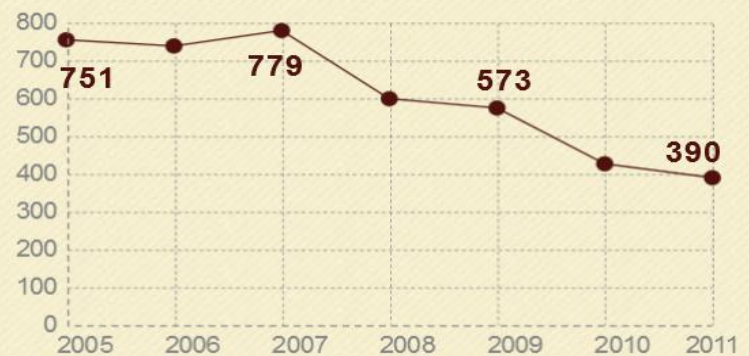
Evolución del número de fallecidos a 30 días

Fuente: Datos obtenidos a partir de datos in situ de Provia

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y por millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes

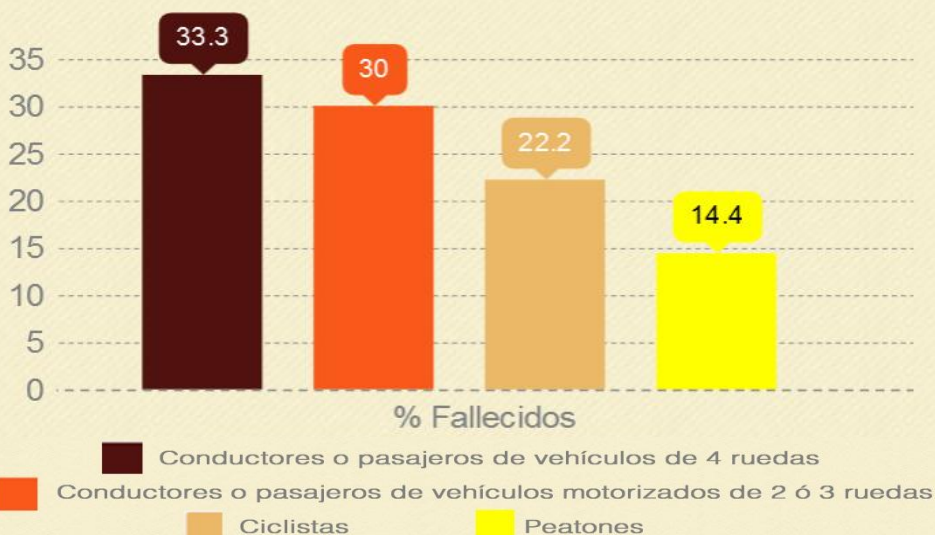


Tasa de fallecidos por millón de vehículos

Fuente: Provia

Principales indicadores de seguridad vial en Guatemala

Usuarios vulnerables (2011)



El 66,6 % de las víctimas mortales a 30 días eran usuarios vulnerables, es decir, usuarios de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas, ciclistas o peatones.

Mortalidad por tipo de usuario (2011)

Fuente: Provia

Experiencias con éxito en Guatemala

FACTOR HUMANO

Capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano

Capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta

Charlas de Educación Vial para niños y adolescentes

FACTOR INSTITUCIONAL

FACTOR VEHÍCULO

FACTOR INFRAESTRUCTURA

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción en Guatemala

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial



ORGANISMO COORDINADOR: Departamento de Tránsito, Policía Nacional (Ministerio de Gobernación) y Dirección General de Protección y Seguridad Vial-PROVIAL (Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda)



ESTRATEGIA NACIONAL: Plan Operativo Anual 2012



METAS: Reducir para el año 2014, en un 13% la incidencia de los accidentes de tránsito en todas las carreteras del territorio nacional, tomando como base los datos de registros del año anterior, aumentar la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores en las carreteras



FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras



EVALUACIONES INDEPENDIENTES: Experiencia en la gestión de Tramos de Concentración de Accidentes y ocasionalmente en la realización de inspecciones y auditorías de seguridad vial

Pilar 3: Vehículos más seguros

No se han identificado acciones relacionadas con este aspecto

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción en Guatemala

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguras



VELOCIDAD MÁXIMA: Existencia de legislación y campañas de control



TIEMPOS DE CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control de los tiempos de conducción de los conductores profesionales



CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CASCO EN MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES: Existencia de legislación y campañas de control



USO DE TELÉFONOS CELULARES AL CONDUCIR: Existencia de legislación y campañas de control



FORMACIÓN VIAL: Existencia de examen teórico, práctico y reconocimiento médico (únicamente se comprueba la visión) para la obtención de la licencia de conducción



CONDUCTORES: Existencia de registro único de conductores

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes



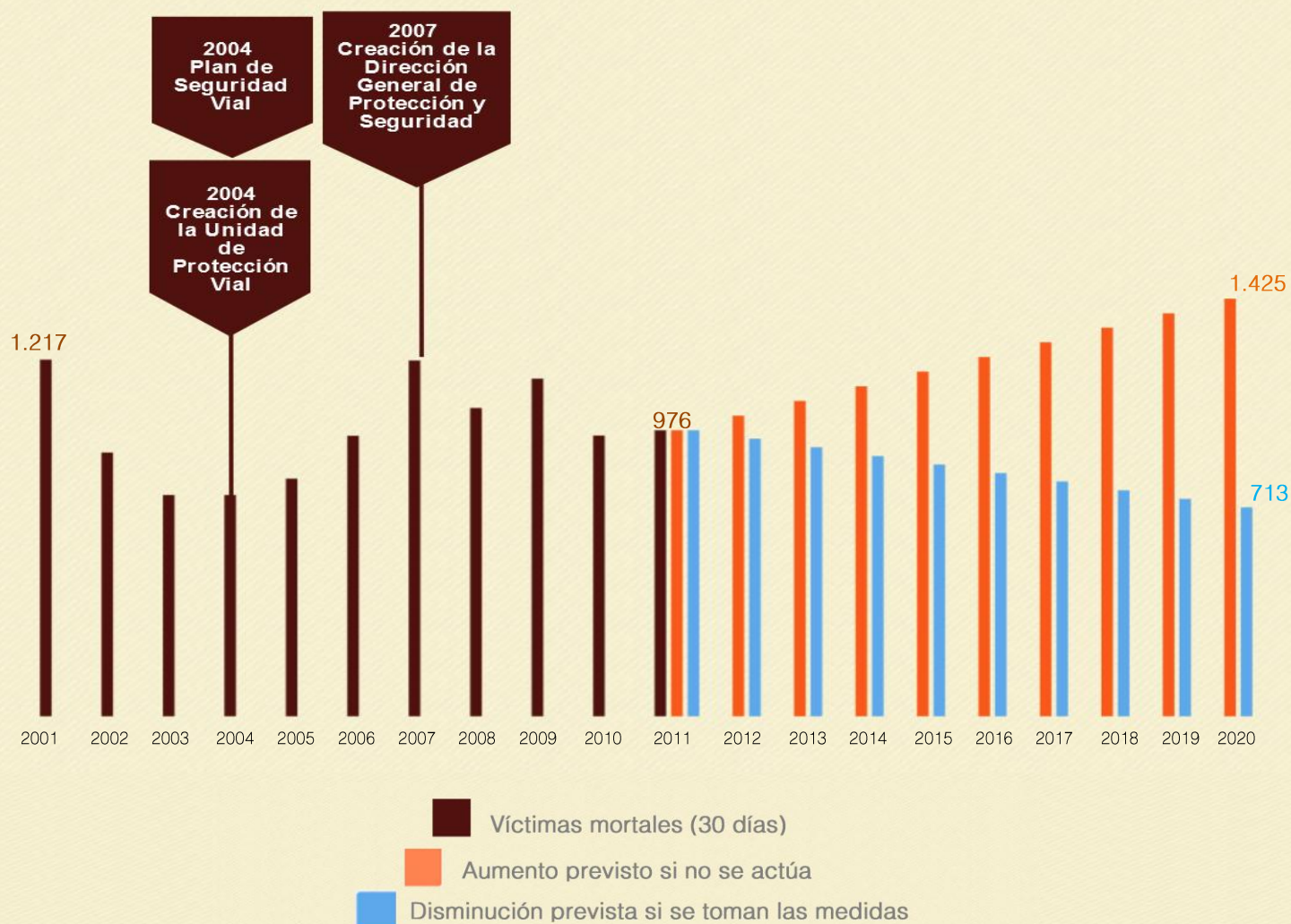
NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfonos de alcance nacional (1520 PROVIAL, 125 Cruz Roja)



SEGURO OBLIGATORIO: Se encuentra regulado por ley

Hitos de seguridad vial en Guatemala

En este capítulo se presentan las cifras de fallecidos a 30 días, así como las previsiones de su evolución durante la década 2011-2020 de acuerdo con las estimaciones realizadas por la ONU en el Plan Mundial para el Decenio.



Evolución de víctimas mortales a 30 días

Análisis DAFO



Líneas de acción sugeridas





Banco Interamericano de Desarrollo
Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente
División de Transporte
Estrategia de Seguridad Vial

1300 New York Avenue N.W.
Washington D.C. 20577 USA
Tel. (202) 623-1000
Fax (202) 623-3096
www.iadb.org/seguridadvial