



Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

MÉXICO



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



México

Índice

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

Resumen

Durante el periodo 2000-2011, México ha experimentado un incremento del 13% en el número de víctimas mortales, lo que situó la tasa de fallecidos por cien mil habitantes en 13,7 en el año 2011, un valor por debajo de la media de la región de América Latina y el Caribe (17,2), aunque todavía alejada de la media en países de altos ingresos (8,7). La franja de edad más afectada por los siniestros viales es la comprendida entre los 30 y los 44 años, con un 25,4%, mientras que el 32% de las víctimas mortales eran usuarios vulnerables. La tasa de motorización ha crecido un 65% durante la última década, lo que aumenta la exposición al riesgo y exige la adopción de medidas de seguridad vial.

En 2011 México lanzó la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, alineada con el Plan Mundial para el Decenio de Acción de las Naciones Unidas, con el objetivo de reducir un 50% las víctimas mortales en este periodo.

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 condiciones 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.



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.

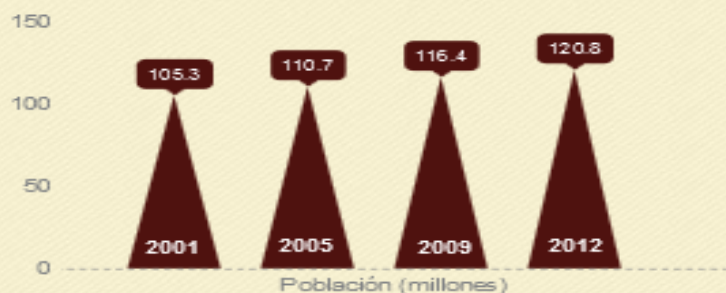
¹ Diagnóstico 2005-2009 y Diagnóstico 2010-2012

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

México

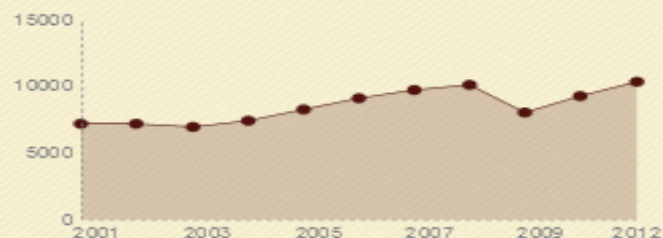


Datos demográficos y económicos

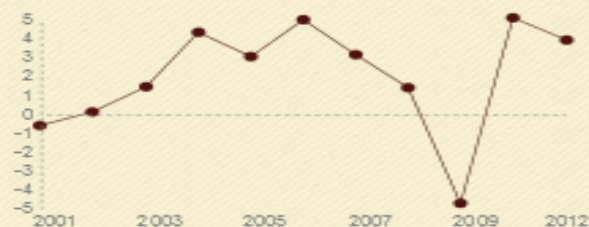


Evolución de la población en México

Fuente: Organización de las Naciones Unidas



Producto Interno Bruto Per Cápita (US\$)



Evolución del Producto Interno Bruto (%)

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía



Evolución del índice de motorización en México

Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation)

Índice de motorización

El índice de motorización (número de vehículos motorizados por cada 1.000 habitantes) ha experimentado un incremento constantes (+65%) durante la última década. Este índice presenta una gran correlación con la evolución de la economía.

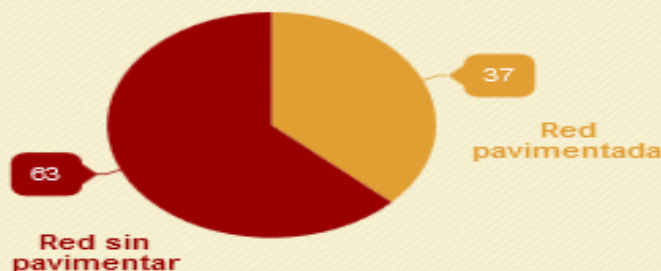


Parque vehículos motorizados en México: 33.262.998
(Fuente: CONAPRA, 2011)

Infraestructura viaria

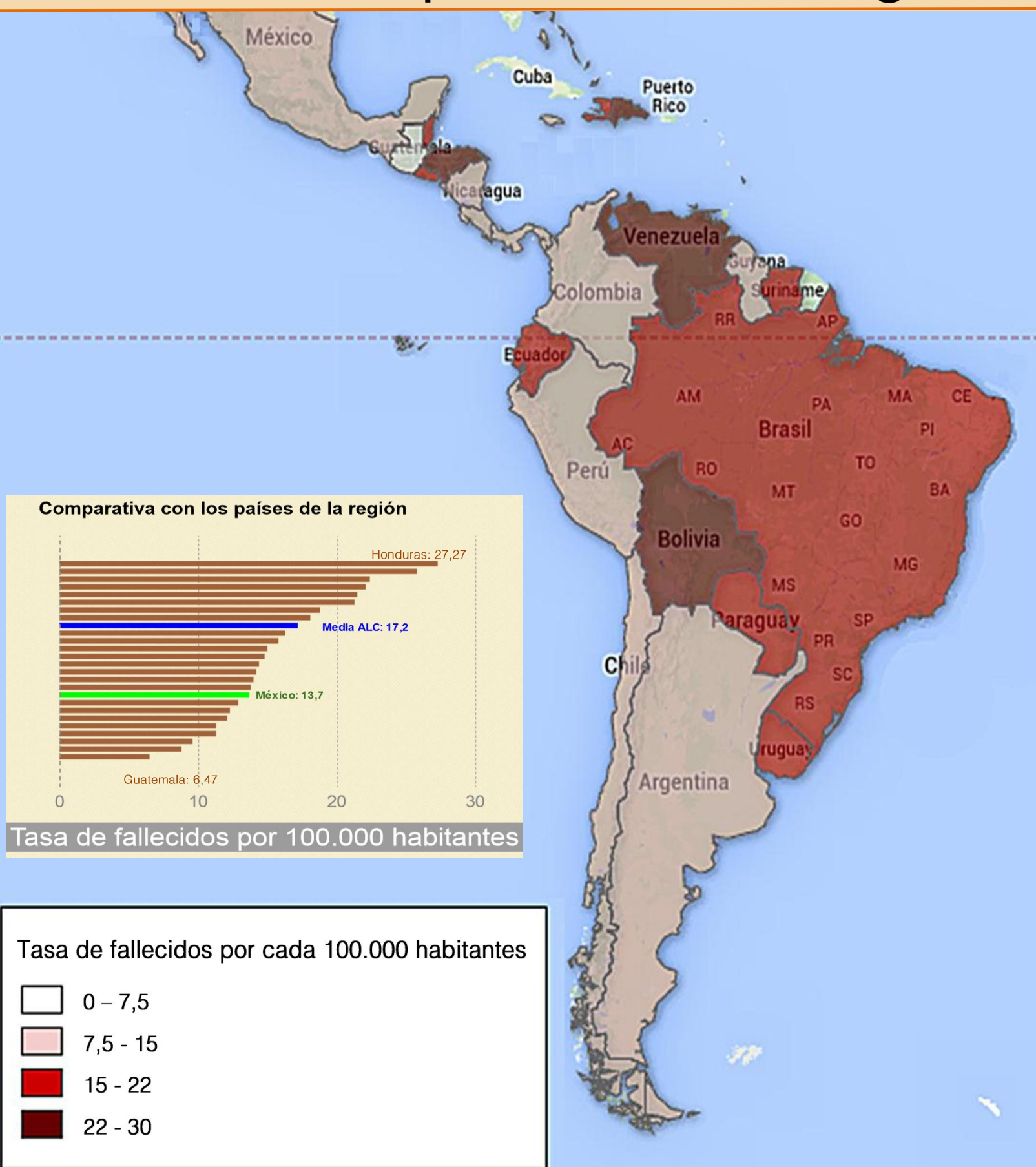


Longitud Red Viaria: 374.262 kilómetros
(Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation), 2011)



Red viaria pavimentada en México

Situación comparativa en la región



Principales indicadores de seguridad vial en México

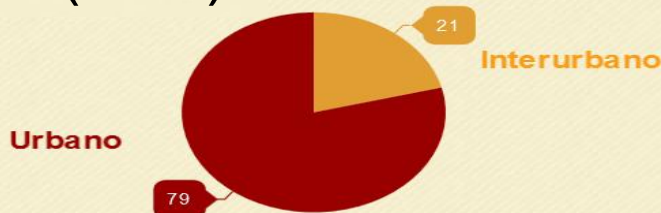
Accidentes con víctimas en México (2011)



93.485 accidentes con víctimas en zona urbana



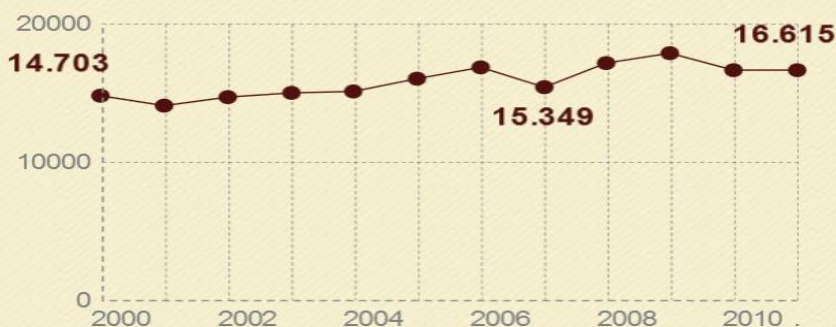
24.902 accidentes con víctimas en zona interurbana



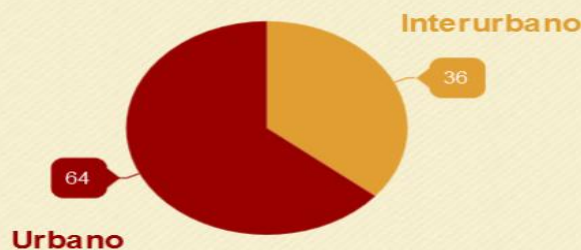
Accidentes con víctimas por tipo de entorno

Fuente: CONAPRA: Observatorio Nacional de Lesiones

Víctimas mortales



Evolución del número de fallecidos a 30 días



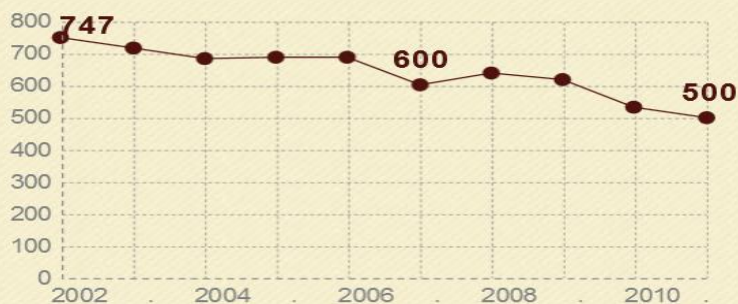
Víctimas mortales por tipo de entorno (2011)

Fuente: CONAPRA: Observatorio Nacional de Lesiones

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y por millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 hab.

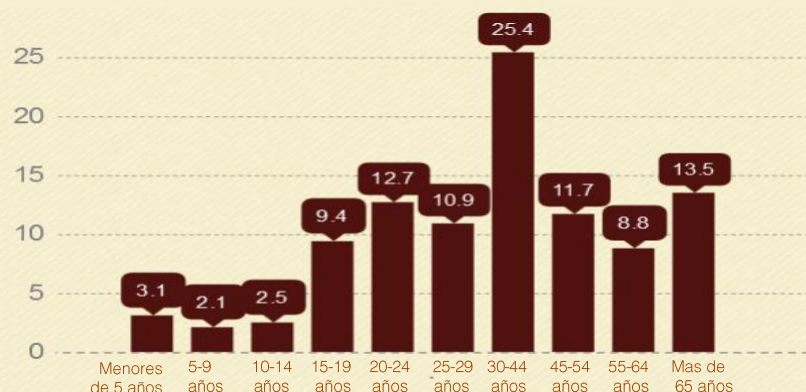


Tasa de fallecidos por millón de vehículos

Fuente: CONAPRA: Observatorio Nacional de Lesiones

Principales indicadores de seguridad vial en México

Caracterización de las víctimas (2011)



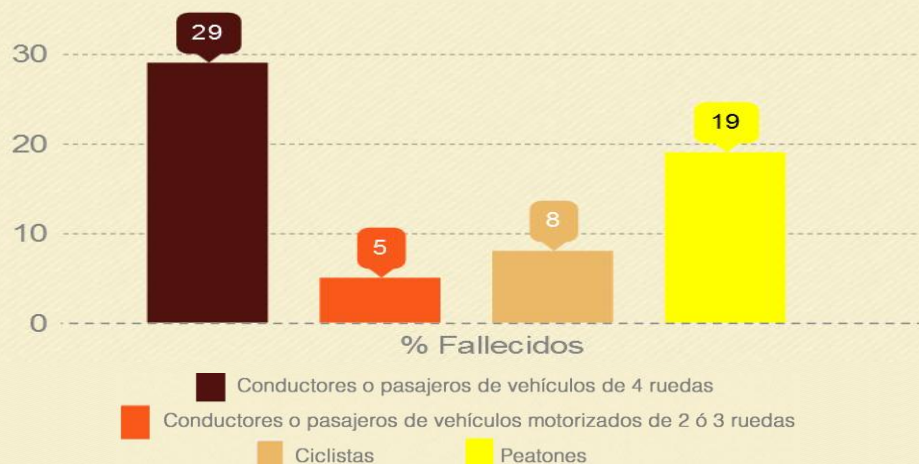
% Víctimas mortales según franja etaria (2011)



Víctimas mortales según sexo (2011)

Fuente: Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de México

Usuarios vulnerables (2011)



Mortalidad por tipo de usuario



El 32 % de las víctimas mortales a 30 días eran usuarios vulnerables, es decir, usuarios de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas, ciclistas o peatones.

Experiencias de éxito en México

FACTOR HUMANO

Programa "Conduce sin alcohol"

FACTOR INSTITUCIONAL

Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020

IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial 2007-2012

CENAPRA: Centro Nacional para la Prevención de Accidentes

FACTOR VEHÍCULO

FACTOR INFRAESTRUCTURA

Cursos de Formación de Auditores de Seguridad Vial

Auditorías de Seguridad Vial

Caravanas vías seguras para todos

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en México

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial



ORGANISMO COORDINADOR: Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Secretaría de Salud)



PARTICIPACIÓN DE ORGANISMOS: Coordinación de distintas entidades involucradas: Conapra, Imesevi, Observatorio Nacional de Lesiones, etc.



ESTRATEGIA NACIONAL: Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Objetivo: Reducir un 50% las víctimas mortales.



METAS: Los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial están cuantificados y cuentan con presupuesto asociado



FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos



INDICADORES DE RESULTADOS: Se realiza un adecuado seguimiento mediante el análisis de los principales indicadores de siniestralidad, incluyendo información sobre usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas)

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras



IDENTIFICACIÓN DE CARRETERAS PELIGROSAS: Existe experiencia en la identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes



EVALUACIONES INDEPENDIENTES: Experiencia en la realización de Inspecciones y Auditorías de Seguridad Vial



CAPACITACIÓN Y TRANSFERENCIA DE CONOCIMIENTOS: CONAPRA impartió cursos de auditorías de seguridad vial cuyo objetivo era la capacitación de al menos 150 profesionales de diferentes niveles de gobierno. Así mismo, el Instituto Mexicano del Transporte programó un curso de actualización postprofesional llamado "Auditorías en Seguridad vial e Investigación de accidentes de tránsito" en 2014.



CREACIÓN DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS SEGURAS: Construcción de nuevas infraestructuras que mejoran significativamente la seguridad, la comodidad y el tiempo de viaje

Pilar 3: Vehículos más seguros



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: Existe Inspección Técnica de Vehículos para transporte público de pasajeros y mercancías, con una periodicidad de 6 meses. La Estrategia Nacional prevé desarrollar y fortalecer marcos normativos que permitan la creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular



EQUIPAMIENTO DE VEHÍCULOS: Existen estándares de seguridad específicos para vehículos. La Estrategia Nacional prevé incorporar las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29)

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en México

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 DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL: Existencia de legislación y campañas de control



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



AUMENTAR LA CONCIENCIACIÓN: Campañas de sensibilización



EDUCACIÓN VIAL: Presente en todas las escuelas



FORMACIÓN VIAL: Existencia de examen teórico, práctico y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducción



LICENCIA POR PUNTOS: No existe el sistema de licencia por puntos ni el registro único de conductores. Cada Estado tramita sus propias licencias y permisos para conducir

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes



NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfono para emergencias (066) a nivel nacional



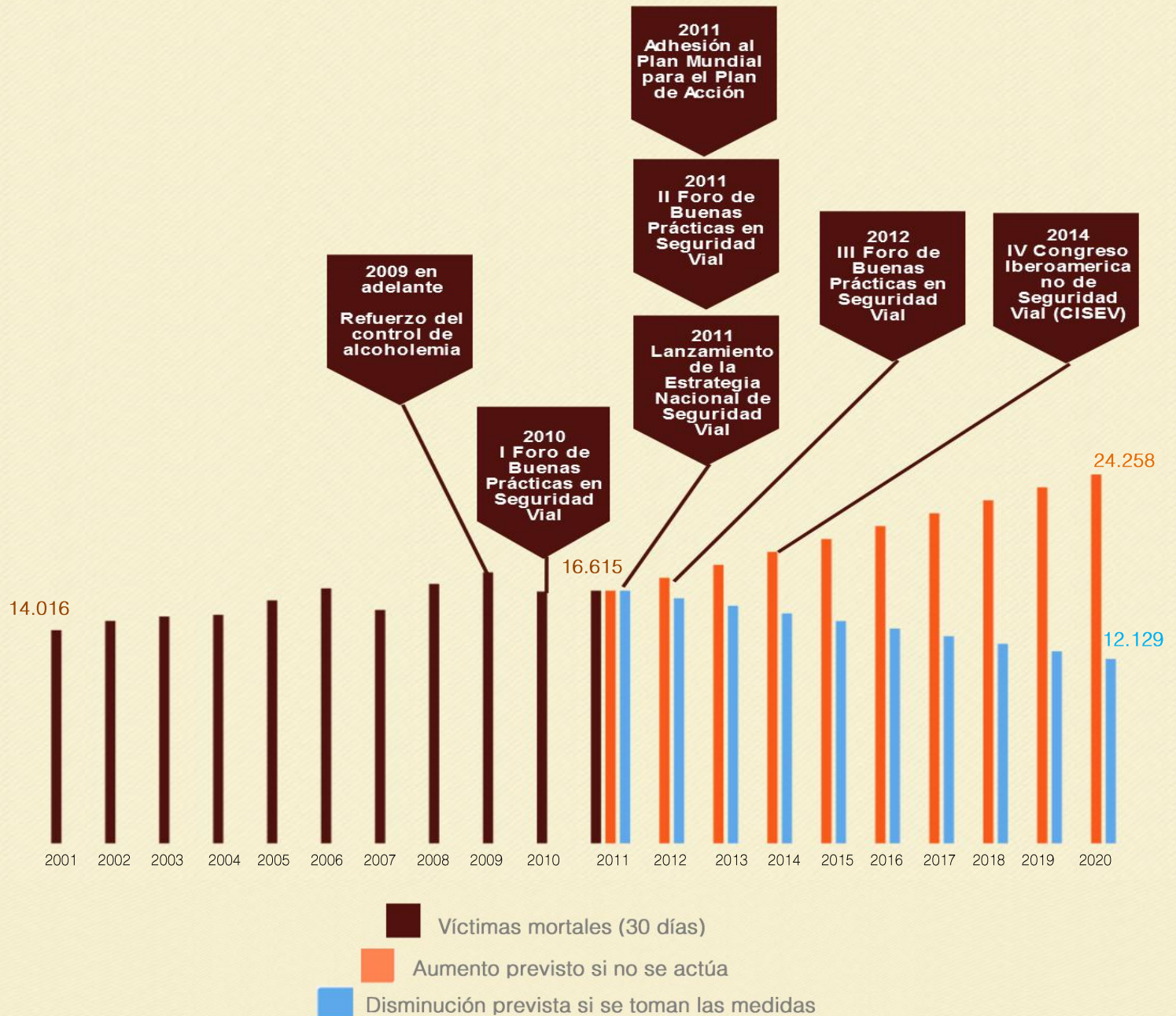
CAPACITACIÓN PROFESIONAL: Formación específica a médicos y enfermeras



SEGURO OBLIGATORIO: El seguro obligatorio se encuentra regulado por ley

Hitos de seguridad vial en México

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