



Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

NICARAGUA

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



Nicaragua

Índice

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

Resumen

Con una tasa de 14,7 fallecidos por cien mil habitantes en el año 2012, Nicaragua se encuentra ligeramente por debajo del promedio en la región de América Latina y el Caribe (17,2). Las cifras de siniestralidad revelan un aumento sostenido en el número de fallecidos desde el año 2004. El 33,5% de los fallecidos son usuarios vulnerables. Pese a que todavía presenta un índice de motorización bajo, el crecimiento de este indicador durante los últimos años supone un aumento de la exposición al riesgo que exige la aplicación de medidas específicas para disminuir la siniestralidad.

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.



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

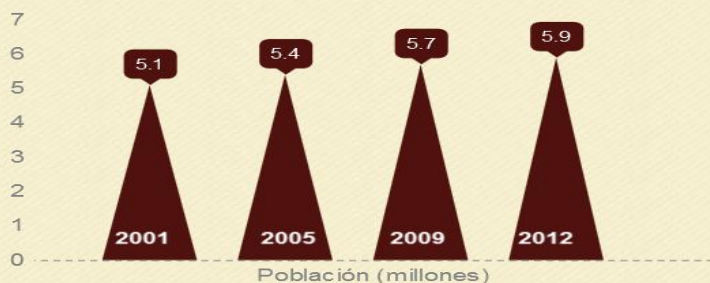
Para conseguir todos estos objetivos es preciso conocer la situación existente en la región. Por este motivo, el BID publica una colección de Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial para los países de América Latina y el Caribe.

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

Nicaragua

Datos demográficos y económicos



Evolución de la población en Nicaragua

Fuente: Organización de las Naciones Unidas



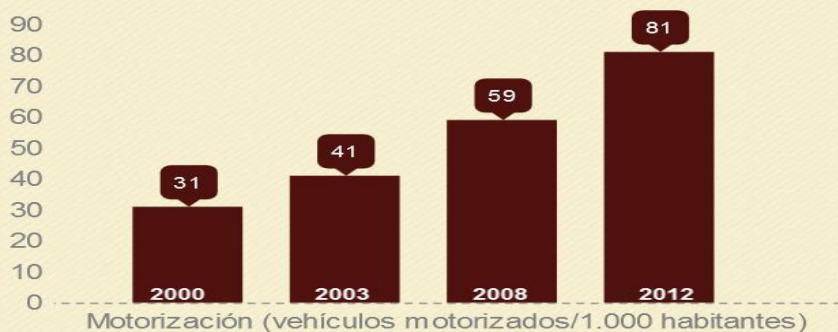
Producto Interno Bruto Per Cápita (US\$)

Fuente: Banco Central de Nicaragua



Evolución del Producto Interno Bruto (%)

Fuente: Banco Central de Nicaragua



Evolución del índice de motorización en Nicaragua

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

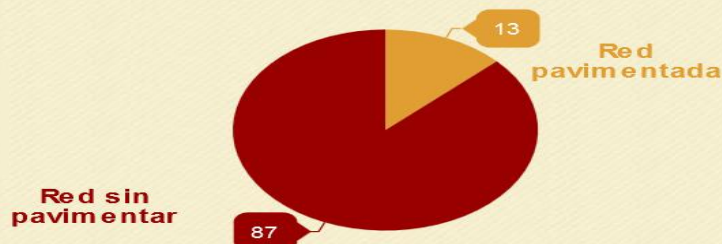


Parque vehículos motorizados en Nicaragua: 483.309
(Fuente: Jefatura de Tránsito Nacional. Policía de Tránsito, 2012)

Infraestructura viaria

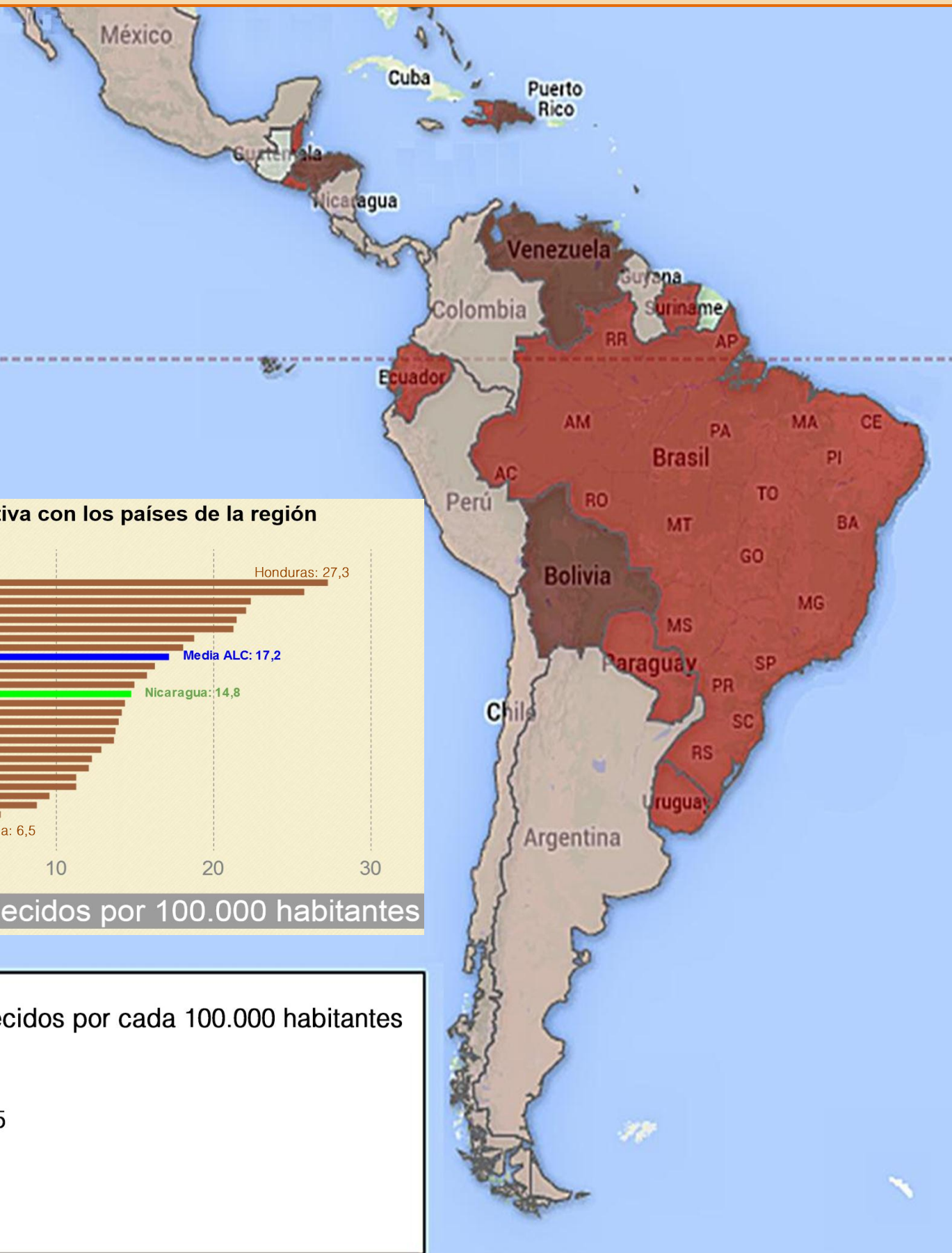


Longitud Red Viaria: 23.647 kilómetros
(Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation), 2011)



Red viaria pavimentada en Nicaragua (2011)

Situación comparativa en la región



Principales indicadores de seguridad vial en Nicaragua

Accidentes con víctimas en Nicaragua (2012)



2.094 accidentes con víctimas en zona urbana



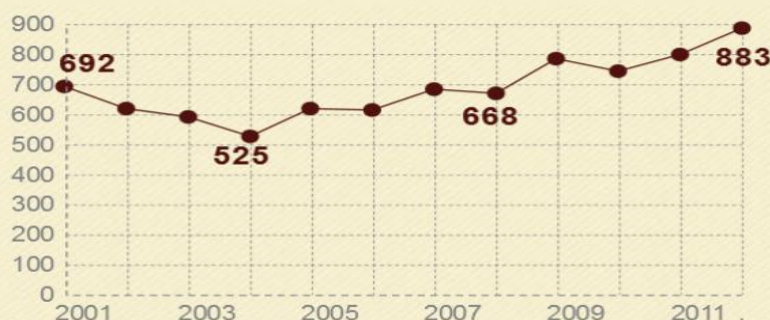
1.679 accidentes con víctimas en zona interurbana



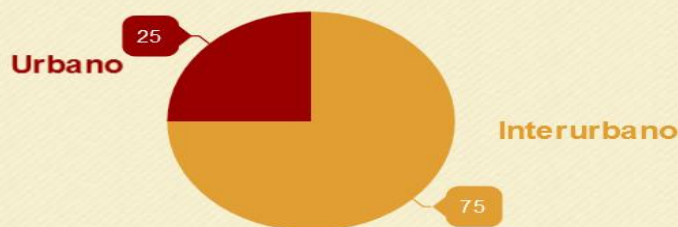
Accidentes con víctimas por tipo de entorno

Fuente: Jefatura de Tránsito Nacional. Policía de Tránsito.

Víctimas mortales



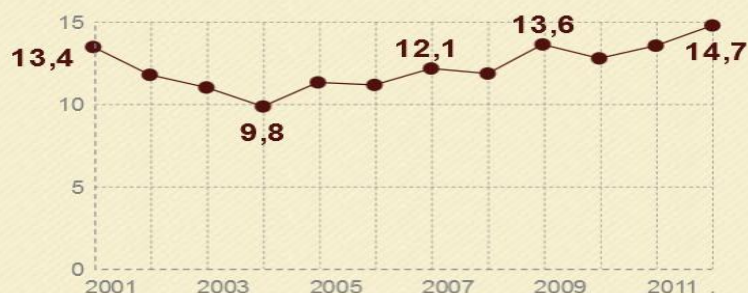
Evolución del número de fallecidos a 30 días



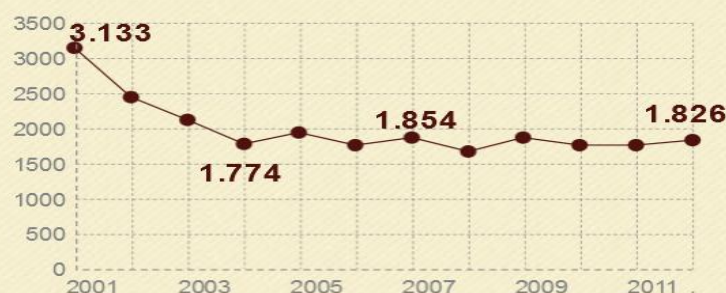
Víctimas mortales por tipo de entorno

Fuente: Datos obtenidos a partir de datos in situ de la Jefatura de Tránsito Nacional. Policía de Tránsito.

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y por millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 hab.

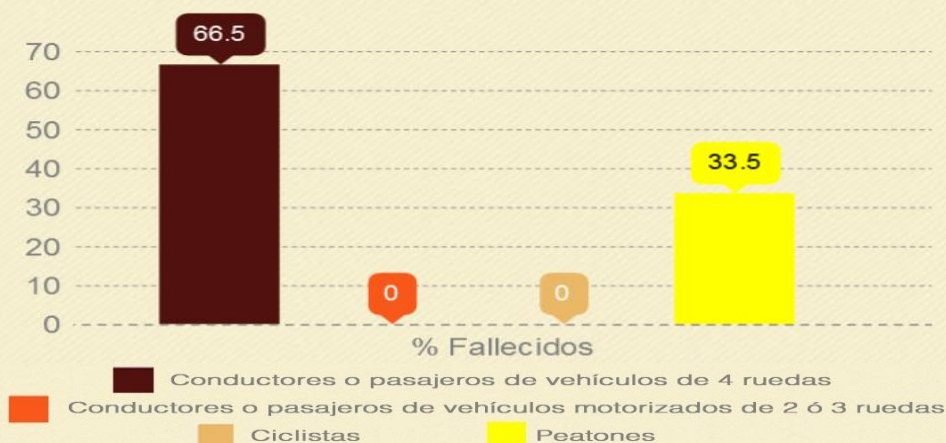


Tasa de fallecidos por millón de vehículos

Fuente: Jefatura de Tránsito Nacional. Policía de Tránsito.

Principales indicadores de seguridad vial en Nicaragua

Usuarios vulnerables



Mortalidad por tipo de usuario (2012)



El 33,5 % de las víctimas mortales a 30 días eran usuarios vulnerables, es decir, usuarios de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas, ciclistas o peatones.

NOTA: no se dispone de los datos relativos a los fallecidos conductores o pasajeros de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas ni de ciclistas

Fuente: Jefatura de Tránsito Nacional. Policía de Tránsito.

Experiencias de éxito en Nicaragua

FACTOR HUMANO	FACTOR INSTITUCIONAL	FACTOR VEHÍCULO	FACTOR INFRAESTRUCTURA
Manual del motociclista	Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018 Reforma de la Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito		Plan Piloto de Seguridad Vial

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

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial



ORGANISMO COORDINADOR: Policía Nacional. Dirección de Seguridad del Tránsito



ESTRATEGIA NACIONAL: Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2013-2018



METAS: El objetivo general de la Estrategia es reducir el número de fallecidos en siniestros viales en un 20% respecto a los índices de 2012



FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos y seguros

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras



EVALUACIONES INDEPENDIENTES: Experiencia en la identificación y gestión de Puntos Críticos

Pilar 3: Vehículos más seguros



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: Realizada en talleres autorizados por la Dirección de Tránsito Nacional. Periodicidad semestral para vehículos del transporte colectivo, selectivo, los de transporte escolar y los de transporte unitario y anual para vehículos particulares

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

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguras



VELOCIDAD MÁXIMA: Existencia de legislación y campañas de control



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



AUMENTAR LA CONCIENCIACIÓN: Campañas de sensibilización



EDUCACIÓN VIAL: Presencia en todas las escuelas



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



CONDUCTORES: Existencia de registro único de conductores

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes



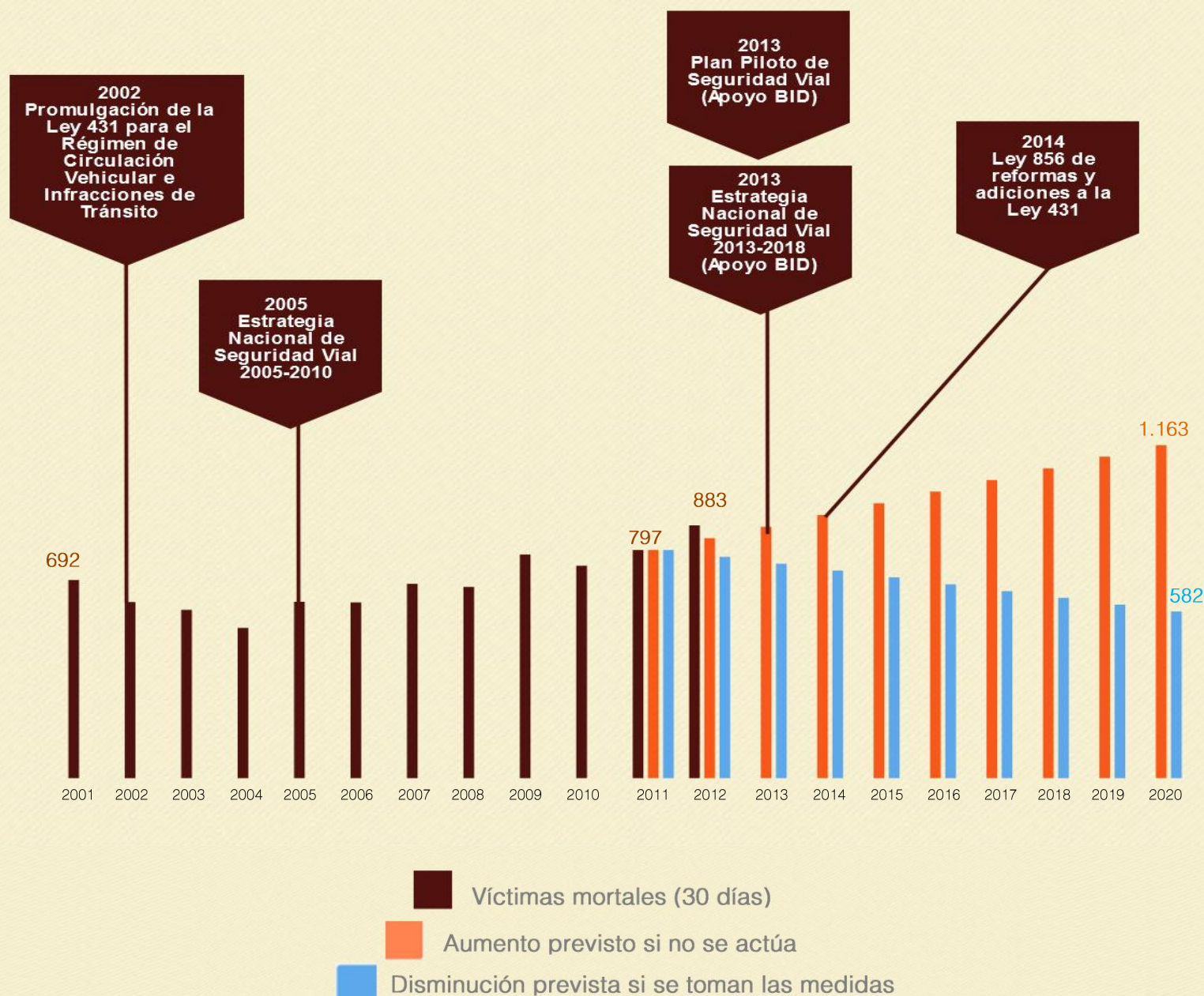
NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfonos de alcance nacional (911)



SEGURO OBLIGATORIO: Se encuentra regulado por ley

Hitos de seguridad vial en Nicaragua

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