

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL

Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe:
Resultados del primer quinquenio y plan de acción 2016-2020



Autores:

Dalve Soria Alves

Ana María Pinto

Marisela Ponce de León

Eduardo Café

Contacto: [BIDtransporte@iadb.org](mailto: BIDtransporte@iadb.org)

Diseño y diagramación: Gabriel Aiquel, Claudio Olivares.
Bicivilizate.com

Se agradece la colaboración de Alejandro Taddia, Amado Crotte y Elías Rubinstein por la revisión del documento.

Copyright © [2017] Banco Interamericano de Desarrollo.

Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo 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 (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note 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.



ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL

Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe:
Resultados del primer quinquenio y plan de acción 2016-2020

El año 2010 marcó el inicio de una nueva etapa en el trabajo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con la seguridad vial. Ese año presentamos nuestra Estrategia de Seguridad Vial 2010-2015, un plan alineado con el Decenio de Acción y las recomendaciones de las Naciones Unidas y con el que nos comprometimos a incorporar componentes de seguridad vial en nuestros préstamos, así como a facilitar el diálogo regional e intersectorial para situar la seguridad vial en el corazón de la agenda política de la región, promoviendo un verdadero cambio cultural sobre nuestra responsabilidad personal como usuarios de las vías.

Desde entonces, los países de América Latina y el Caribe (ALC) se han vuelto más conscientes del reto que los siniestros de tránsito representan para su población, servicios y economía, así como de la urgencia de afrontar y prevenir las lesiones causadas en el tránsito y sus consecuencias. Desde el BID, hemos contribuido a incrementar el conocimiento y las capacidades dentro de los países para afrontar esta epidemia que es predecible y prevenible. Sin embargo, estos grandes esfuerzos no han sido suficientes, ya que las muertes por lesiones de tránsito siguen siendo la primera causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad y provocan la muerte prematura de más de 117.911 [1] personas en ALC cada año, particularmente entre usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas.

Los siniestros de tránsito no sólo causan un enorme e incuantificable dolor y desafío para las víctimas, sus familiares y amigos. Su impacto económico es del orden de un 1 al 5% del PIB de nuestros países. Considerando que los recursos suelen ser escasos, se trata sin duda de una pérdida inadmisibles que podría invertirse en crear mejores condiciones de vida y oportunidades para nuestras comunidades. Gran parte de los retos a los que aún nos

enfrentamos siguen recayendo fundamentalmente en los países en desarrollo, por lo que es aquí donde debemos redoblar esfuerzos.

Los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), que marcan la nueva Agenda, hacia el 2030 incluyen dentro de sus prioridades y metas el reducir a la mitad las muertes por lesiones de tránsito, así como proporcionar medios de transporte más seguros, inclusivos y accesibles para lograr una mejora sustancial de la seguridad vial como parte del Desarrollo Sostenible. Por medio de esta nueva Estrategia de Seguridad Vial 2016-2020, el BID asume y reitera su compromiso con ALC en los próximos años.

El principal reto que ahora tenemos ante nosotros es traducir estos compromisos internacionales en realidades locales y soluciones a escala humana. En la vida cotidiana y como ciudadanos, los problemas sociales no siempre nos resultan obvios, en ocasiones estos se nos deben explicar y demostrar. Hoy día hay problemas sociales, como los siniestros de tránsito y sus consecuencias, que no reciben la atención social ni política apropiada y proporcional con la magnitud del problema público. En gran medida esto se debe a que los esfuerzos para reducir los siniestros se realizan de manera descoordinada y aislada. Por ello, en los próximos años, desde el BID, reforzaremos nuestro plan de trabajo para innovar con base en la evidencia, en las buenas prácticas y en las lecciones aprendidas con el fin de encontrar soluciones efectivas, integrales y sostenibles. Para lograrlo se deberá trabajar de manera multisectorial enfrentándonos al problema de raíz, con el propósito de evitar la exposición de los ciudadanos al riesgo y de adecuar la infraestructura de forma inclusiva y segura para mejorar su calidad de vida. No hay desarrollo urbano sin movilidad segura.





1. EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL

Cada año mueren en el mundo aproximadamente 1,2 millones de personas[2] como consecuencia de siniestros viales y se estima que otros 50 millones sufren lesiones graves que los incapacitan de forma parcial o total. Eso genera a los gobiernos un costo anual aproximado entre el 1 y 3% de su PBI.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros viales son la principal causa de muerte prematura y de discapacidad física en jóvenes entre los 15 y 29 años[3]. De no variar las tendencias actuales, si no se implementan medidas correctivas y preventivas, alrededor de 1,9 millones de personas morirán por esta causa, en el año 2020 [4]. El impacto económico, en términos de años de vida perdidos por muerte prematura en el mundo por traumatismos de tránsito, es superior al causado por las muertes de cáncer de pulmón, malaria, diabetes mellitus o tuberculosis.

El 90% de las muertes por siniestros viales se registran en países de ingresos bajos y medios, a pesar de que estas naciones solo tienen 54% de los vehículos existentes en el mundo[5]. En el continente americano, por ejemplo, la tasa de fatalidad de República Dominicana alcanza los 29,3 fallecidos por cada 100.000 habitantes; cifra considerablemente superior a las tasas de los países de ingresos altos, como Estados Unidos con una tasa de 10,6 y Canadá con 6, y que en promedio alcanzan 10,2 fallecidos por cada 100.000 habitantes [6].

En 2015, en el marco de la Década de Acción de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, se llevó a cabo la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Vial. El evento reunió a los más altos funcionarios públicos que tienen a su cargo la seguridad vial, como también a máximas autoridades de organismos multilaterales y representantes de la sociedad civil. En esta conferencia se evaluaron las acciones realizadas durante la primera mitad de la Década de Acción, sopesando los resultados alcanzados.

Con este fin se presentó el Reporte Global sobre Seguridad Vial 2015 realizado por OMS, en el cual se destaca que, a pesar del crecimiento poblacional y del parque automotor, el número de muertes en siniestros viales no ha incrementado como estaba proyectado al inicio de la década, sino que se ha mantenido estable. De cualquier forma, la cantidad de muertes permanece inaceptablemente alta, por lo que queda



El 90% de las muertes por siniestros viales se registran en países de ingresos bajos y medios.

aún mucho trabajo y esfuerzo por realizar.

Con el fin de aumentar el apoyo, la participación e incrementar el trabajo en seguridad vial, la segunda mitad de la Década de Acción será acompañada por un Panel de Alto Nivel. Este panel, compuesto por personalidades globales de alto perfil público, tiene como objetivo promover y velar por un compromiso político sostenible respecto a la seguridad vial así como recaudar fondos para apoyar a países de ingresos bajos y medios con estrategias y herramientas que mejoren su situación respecto a la seguridad vial.

La magnitud del problema también ha llevado a que la nueva Agenda para el Desarrollo Sostenible 2030 [7] incluya la problemática de la seguridad vial en dos de sus objetivos, reafirmando como meta una reducción del 50% de las muertes por siniestros de tránsito para el año 2020. Esta acción muestra los graves problemas que los siniestros de tránsito generan para alcanzar otros objetivos de salud, desarrollo y medio ambiente. Asimismo, expone que no puede concebirse un desarrollo sostenible, bajo la cantidad de muertes y lesiones actualmente ocasionadas por los siniestros de tránsito.

Todas estas iniciativas confirman la importancia que el tema de la seguridad vial tiene para el desarrollo del transporte sostenible, principalmente en los centros urbanos. Las altas tasas de siniestros viales en el mundo han movilizado entidades públicas y privadas, organismos no gubernamentales, personalidades y organismos internacionales, que tienen como mandato, en el medio período de la Década de Acción de las Naciones Unidas, diseñar y financiar un conjunto de acciones que reduzcan los siniestros viales en todo el mundo.



TASA DE MORTALIDAD EN SINIESTROS DE TRÁNSITO POR CADA CIENTO MIL HABITANTES



Otros Países (2013)
Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes

- 2,8 ● Suecia
- 2,9 ● Reino Unido
- 3,7 ● España
- 4,3 ● Alemania
- 6,1 ● República Checa
- 6,1 ● Hungría
- 7,7 ● Rumania
- 8,7 ● Polonia
- 10,3 ● Zambia
- 14,7 ● Italia
- 23,6 ● Botswana
- 25,1 ● Sudáfrica
- 31,6 ● Mozambique

Fuente: Elaboración propia con datos de OMS, 2015.



LOS SINIESTROS VIALES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Según estimaciones de la OPS (2016), las lesiones de tránsito cobran la vida de unos 117.911 latinoamericanos y caribeños cada año. La tasa anual para ALC de fallecidos por causa de siniestros viales en la región es de 19,2 por cada 100.000 habitantes [8]. Actualmente 7 países de la región tienen una tasa anual superior a este promedio. La tasa varía según las distintas subregiones: en Mesoamérica es de 13,6, en la región del caribe no latino es de 14,4; mientras que para el caribe latino es de 16,6, en el Cono Sur es de 21 y en la región Andina de 23,4[9].

En ALC, la siniestralidad vial es la principal causa de mortalidad en niños de 5 a 14 años y la segunda causa de mortalidad en el grupo etario de 15 a 29 años. El 45% de las víctimas fatales son peatones, (incluyendo usuarios vulnerables como ancianos y niños), ciclistas y motociclistas, una cifra por demás elevada si se le compara con el 20% en los países de altos ingresos.

De forma análoga, se observa que aproximadamente el 50% del total de los fallecidos en la región se concentran en zonas urbanas, mientras que en países de altos ingresos esta cifra se sitúa alrededor del 20%. Esta localización de las muertes en los centros urbanos hace un especial llamado a ubicar acciones y esfuerzos en estas áreas. ALC, con una tasa de urbanización del 80%, es la región más urbanizada del mundo, y tiene una proyección de alcanzar un 87% para el 2050[10], por lo que la mejora de la seguridad vial resulta un gran desafío para la sostenibilidad de las ciudades de la región.

Las consecuencias más inmediatas de las lesiones de tránsito en ALC se reflejan en el sufrimiento que provocan en las víctimas y en sus familiares; pero además los siniestros de tránsito generan un gran costo social y económico.

La gran demanda de servicios de salud y emergencias sumados a los problemas que producen de congestión vehicular y al daño a la infraestructura, implican un enorme costo de recursos tanto públicos como privados. Especial atención merece el número de familias que quedan en pobreza cuando pierden el sostén principal del hogar o tienen que cuidar y mantener a un miembro de la familia que resulta con alguna discapacidad permanente como consecuencia de las lesiones causadas en el tránsito.

2. EL PLAN DE ACCIÓN 2010-2015 DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL

Desde 2010, el BID ha asumido un rol activo y de liderazgo, promoviendo la importancia de los temas de seguridad vial en la región. Ha llevado a cabo distintos tipos de actividades con resultados exitosos en cuanto a la concientización de la sociedad civil y de los gobiernos respecto a la importancia de fortalecer la seguridad vial con el fin de reducir tasas de muertes y heridos en la región. Estas acciones fueron acompañadas y apoyadas por socios estratégicos del sector público, privado, académico, sociedad civil y organismos internacionales.

El BID lanzó su Estrategia de Seguridad Vial, a modo de direccionar las acciones de reducción de muertes por siniestros viales en ALC y así alcanzar los objetivos planteados por la Década de Acción de las Naciones Unidas de salvar 5 millones de vidas. En consecuencia, la ESV se alinea con los cinco pilares de la “Década de Acción”, con el objetivo de implementar acciones concretas y con resultados medibles que contribuyan a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en 50% el número de muertes por siniestralidad vial para el 2020. Específicamente, la estrategia busca:

i. Incorporar componentes de seguridad vial en todas las operaciones de transportes.

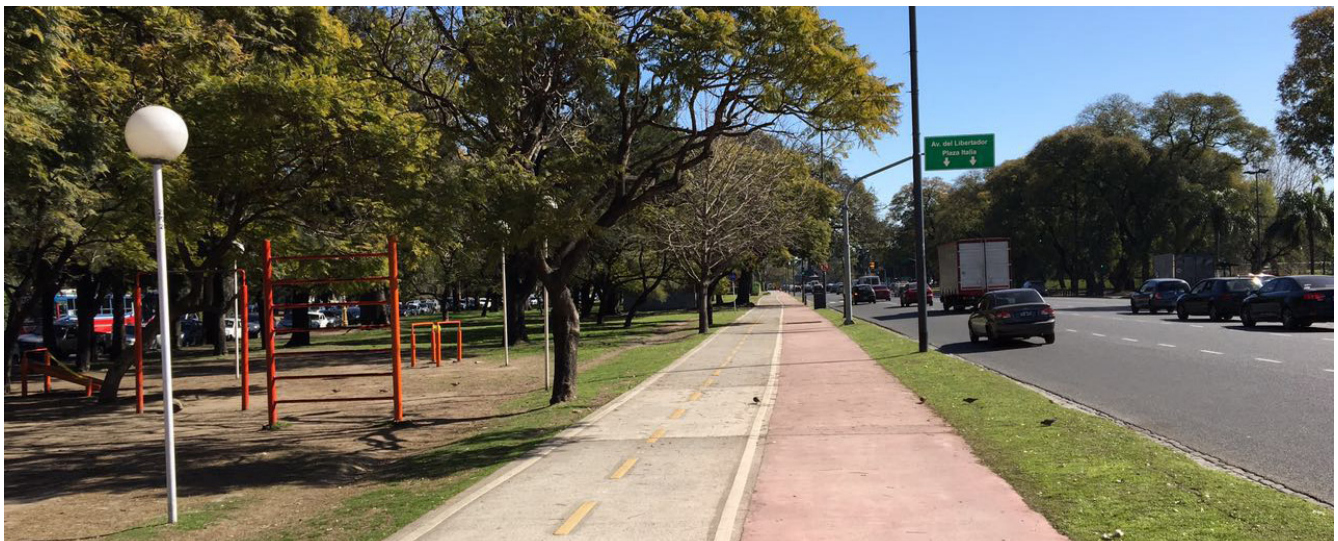
Para apoyar la realización de actividades relacionadas, el BID ha contado con dos cooperaciones técnicas exclusivas para la seguridad vial, por un monto total de US\$2.000.000, financiadas por **Infrafund** – uno de los fondos del BID que respalda la implementación de acciones en el sector de infraestructura de los países prestatarios - y por el **Fondo Coreano para la Reducción de la Pobreza**, fondo de cooperación financiera no reembolsable de la República de Corea destinado a acciones orientadas a los grupos más vulnerables o con mayores desventajas económicas.

ii. Fomentar operaciones de transporte enfocadas a mejorar la seguridad vial en los países.

iii. Facilitar el diálogo regional e intersectorial entre los gobiernos de ALC.

iv. Colocar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos.

v. Crear una cultura de cambio y responsabilidad civil en materia de seguridad vial.



ACCIONES REALIZADAS Y LOGROS ALCANZADOS

I. Incorporar componentes de seguridad vial en todas las operaciones de transporte

El BID ha hecho el esfuerzo de incorporar acciones de seguridad vial en los proyectos de transporte que financia, tales como buenas prácticas en ingeniería que toman en cuenta diseño geométrico y señalización para garantizar la seguridad de la vía y sus usuarios; sistemas de control de velocidad; planes estratégicos de seguridad vial; capacitación de los funcionarios públicos; campañas de concientización para la población y sistemas de recolección de datos. Desde el 2009 y hasta el 2013, fueron aprobadas inversiones por más de 194 millones de dólares en actividades de seguridad vial como parte de los préstamos a 19 países[11], lo que corresponde a 2,68% de la cartera de proyectos en transporte del BID.

Un estudio de evaluación sobre seguridad vial en la cartera de la División de Transporte entre 2009 y 2013 mostró que en este periodo se aprobaron 81 operaciones por un monto de US\$9.228 millones. De estas, 62, que corresponden a un monto de US\$7.230 millones, fueron aprobadas con financiamiento de componentes de Seguridad Vial en 19 países. Estas operaciones corresponden a 53 en el sector carretero y 9 en transporte urbano.

HAITÍ

- i. Construcción de un corredor seguro de 80 km en la RN1, la principal carretera del país, que incluyó la instalación de dispositivos de señalización vial donados por la firma especializada 3M y la implementación de una campaña de concientización entre los usuarios de dicha carretera.
- ii. Dicha campaña fue financiada con recursos del Fondo Coreano para la Reducción de la Pobreza e incluyó contenidos televisivos y radiales en forma de lemas, tales como “la velocidad mata”, “el alcohol y el volante no se mezclan” y “el casco salva vidas”. Estos esfuerzos fueron respaldados con donaciones de socios como la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, la Organización Internacional para las Migraciones y el programa para niños Plaza Sésamo.
- iii. El BID financia también la creación y el fortalecimiento de una Unidad de Seguridad Vial en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el diseño de una Estrategia de Seguridad Vial y la recolección de datos sobre fallecidos por siniestros de tránsito, antes inexistente en el país.
- iv. El BID ha apoyado al gobierno en el desarrollo de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial de 5 años y un Plan de Acción de 3 años, así como en su implementación.

EL TRABAJO DEL GRUPO BID CON EL SECTOR PRIVADO

Con relación a la implementación de iniciativas de seguridad vial en proyectos financiados por la Corporación Interamericana de Inversiones (CII) del Banco, inicialmente se diseñaron programas individuales de seguridad vial para dos proyectos en República Dominicana los años 2010-2011: Boulevard Turístico del Atlántico y Viadom, una de las redes de carreteras más importantes del país. A partir de esta experiencia, CII desarrolló el programa Highway+, con el objetivo de estandarizar dichas iniciativas para proyectos viales en general.

II. Fomentar operaciones de transporte enfocadas en mejorar la seguridad vial en los países

El BID ha aprobado préstamos exclusivos de seguridad vial, cuyo principal objetivo es fortalecer la institucionalidad en los países prestatarios y adaptar la infraestructura vial. Desde 2009, el BID apoyó iniciativas exclusivas de seguridad vial en Jamaica, Argentina y Colombia.

- En Jamaica, el BID aprobó uno de los primeros préstamos dirigidos exclusivamente a la seguridad vial, invirtiendo US\$10 millones para proyectos de: (i) demarcación y pasos peatonales, (ii) señalización, (iii) auditorías de seguridad vial que sirvan para la identificación y eliminación de los puntos peligrosos, (iv) creación de iniciativas preventivas de seguridad vial y de acciones de concienciación pública (v) capacitaciones a los policías, agentes de tránsito y funcionarios públicos, (vi) el desarrollo de bases de datos y análisis de datos de siniestros de tránsito. Conjuntamente con el Gobierno del país se desarrolló también un proyecto piloto con el Laboratorio de Investigación del Transporte (TRL) del Reino Unido para mejorar el sistema de recolección de datos de siniestros viales. Bajo este proyecto se elaboró un software para la innovación e incorporación de tecnología en la gestión de la seguridad vial. El software fue creado para la recopilación de datos de siniestros de tráfico que permitan, entre otras cosas, georreferenciar el hecho a través de GPS.
- El BID aprobó para Colombia un proyecto de implementación de la estrategia de seguridad vial con un valor de US\$10 millones. Las principales acciones de este proyecto fueron fortalecer institucionalmente el gobierno para la implementación de la estrategia, consolidar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y apoyar la formulación de los planes regionales y locales de seguridad vial.
- El Grupo BID, por medio de la Corporación Interamericana de Inversiones (CII), financia en Argentina, desde 2014, un programa de Movilidad Urbana y Seguridad Vial con la empresa Autopistas Urbanas (AUSA) en Buenos Aires con el objetivo de reducir el número de siniestros de tránsito, por medio de intervenciones en la infraestructura y del diseño de un plan de acción de seguridad vial.



Apertura del proyecto de asistencia técnica en seguridad vial del gobierno surcoreano y el BID al Gobierno de República Dominicana, en el marco del Knowledge Sharing Program, en 2015.

III. Facilitar el diálogo regional e intersectorial entre los gobiernos de ALC

El BID ha organizado y apoyado reuniones de alto nivel, en las que se contó con la presencia de altas autoridades de los países para discutir el tema de la seguridad vial. El objetivo principal ha sido sensibilizar a los gobiernos sobre la importancia de la temática en sus países y acordar, junto con éstos, los lineamientos para implementar acciones de seguridad vial.

- En 2013, el BID organizó el Diálogo Regional con el tema de regulación vehicular en emisiones y seguridad, que contó con la participación de los ministros de 20 países. En 2014, atendiendo la demanda de los representantes en el diálogo, en el marco del Programa de Bienes Públicos Regionales, el BID aprobó la financiación de un plan de acción de implementación de la regulación de vehículos WP.29 de las Naciones Unidas en los países de ALC, con el objetivo de proveer vehículos más seguros a los consumidores de la región y, así, reducir las muertes en siniestros de tránsito. La iniciativa permite estudios sobre los costos, impactos y beneficios económicos de implementación de la WP.29 en los países de la región estableciendo mesas de discusión entre los gobiernos latinoamericanos y caribeños para definir una hoja de ruta para que las regulaciones sean homologadas internamente.
- El BID ha participado y apoyado técnica y financieramente las reuniones de la Asamblea General y de los Coordinadores de Datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), una iniciativa que reúne autoridades de tránsito de 18 países de la región, con el fin de mejorar y definir principios comunes respecto a la recolección y presentación de datos de seguridad vial, así como diseminar buenas prácticas internacionales.



IV. Colocar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos

El BID también ha apoyado iniciativas que buscan colocar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos, como la definición de planes y estrategias de seguridad vial en el nivel local, y el trabajo conjunto con los bancos multilaterales en el nivel regional.

- En Paraguay, el BID financió, en 2007, una auditoría vial integral que resultó en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 y la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial para coordinar la dirección estratégica interinstitucional del plan. La tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes en el país se redujo 20% de 2008 a 2012. En 2014, el gobierno lanzó la campaña “Seguridad Vial, Responsabilidad de Todos”, con la participación de varias instituciones públicas y privadas.
- En 2013, el BID aprobó una cooperación técnica no reembolsable para apoyar a las autoridades de República Dominicana en la formulación de lineamientos de política y de lineamientos para una Estrategia de Seguridad Vial, en la implementación de sus aspectos más prioritarios: el Consejo de Seguridad Vial, el Observatorio de Seguridad Vial y la elaboración de un programa de inversiones para la reducción de la siniestralidad y las víctimas fatales. Las actividades en República Dominicana tuvieron el apoyo adicional de un consorcio formado por las empresas coreanas Korean Expressway Corporation (KEC) y Korean Traffic Authority (KRTA), que transfirieron sus buenas prácticas en seguridad vial en el ámbito del programa trilateral de transferencia de conocimiento del Banco de Exportación-Importación de Corea (Korean Eximbank).
- En 2015 el BID autorizó una cooperación técnica no reembolsable para apoyar diversos temas de seguridad vial en México. Entre ellos se está dando apoyo al gobierno de la Ciudad de México en la preparación de su Programa Integral de Seguridad Vial 2016- 2021. Será el primer documento de política pública en la materia que tenga la capital de México. El programa lo desarrolla el consorcio español conformado por Acciona Ingeniería y la Asociación Española de la Carretera. Por medio de esta cooperación técnica se financió también un Taller de Mejores Prácticas en Expedición de Licencias de Conducir, impartido por la Dirección General de Tráfico de España, para apoyar a la Ciudad de México en preparar los lineamientos para exámenes teóricos y prácticos de conducir.
- La participación del BID a nivel mundial se ha visto reflejada en mesas de trabajo con las Naciones Unidas en el Grupo de Colaboración en Seguridad Vial, donde participó activamente en el lanzamiento del “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020” para América Latina y el Caribe (en México) y para América del Norte (en Washington DC), con la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud, y la Iniciativa Global Clinton.
- El BID financió, por medio de recursos no reembolsables, una asistencia técnica para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador para implementar las regulaciones de vehículos WP29 de las Naciones Unidas. Con

el apoyo de LatinNCAP, se preparó, socializó, acordó y se puso en vigencia la nueva regulación de vehículos más seguros en el país según los lineamientos de la WP29. El proceso tuvo la participación de actores de gobierno, de la sociedad civil y de la industria automovilística, como los comerciantes, ensambladoras de vehículos y otros gremios privados relacionados con la producción y comercialización de vehículos.

- El BID ha trabajado en conjunto con los otros bancos multilaterales, como el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América Latina, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Islámico de Desarrollo, y el Banco Mundial. Bajo este trabajo, los bancos firmaron la Declaración Conjunta sobre la Seguridad Vial con un enfoque compartido en materia de gestión de la misma, estableciendo medidas de compromiso común por parte de cada institución. El objetivo es elaborar metodologías y herramientas de trabajo conjuntas para la implementación de acciones de Seguridad Vial en los países. Entre las áreas lideradas por los bancos multilaterales en ALC están el desarrollo de guías de evaluación de seguridad vial, indicadores que permitan monitorear los avances de la iniciativa y de las actividades implementadas bajo este marco de trabajo, y el apoyo para el desarrollo del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y su expansión a la región del Caribe.

INICIATIVA DE LOS BANCOS MULTILATERALES DE DESARROLLO PARA LA SEGURIDAD VIAL

Los objetivos de esta iniciativa son:

- i. El fortalecimiento de la capacidad de los países en la gestión de prácticas de seguridad vial.
- ii. La implementación de procesos que aseguren la inclusión de buenas prácticas de seguridad vial en todas las etapas de los proyectos de infraestructura de transporte.
- iii. El mejoramiento de indicadores para medir y evaluar la actividad en seguridad vial.
- iv. La movilización de recursos para mejorar la seguridad vial en las regiones.

Las áreas de trabajo conjunto son:

- i. Fomento del diálogo regional.
- ii. Promoción y alianzas con socios estratégicos.
- iii. Fortalecimiento de las capacidades técnicas y difusión del conocimiento.
- iv. Identificación del impacto económico de la siniestralidad.
- v. Desarrollo de una guía de clasificación y análisis de seguridad vial para proyectos de infraestructura de transporte.
- vi. Desarrollo de indicadores/criterios de monitoreo y evaluación.

V. Crear una cultura de cambio y responsabilidad civil en seguridad vial

El BID ha apoyado iniciativas para concientizar a la población sobre los principales temas de la seguridad vial y las implicaciones para la sociedad, por medio de semanas de seguridad vial, campañas dirigidas a jóvenes, programas educativos a escuelas primarias y secundarias y estudios y diagnósticos sobre la situación en la región.

- El BID ha apoyado técnicamente y financieramente las Semanas de Seguridad Vial, eventos destinados a concientizar a diversos actores involucrados con la seguridad vial, donde participan representantes institucionales con responsabilidades en la búsqueda de soluciones al problema de la inseguridad vial. Entre los países que han organizado las Semanas de Seguridad Vial con apoyo del BID se encuentran Bolivia, Colombia, Ecuador, El Salvador, Honduras, Panamá, Paraguay y República Dominicana.
- Para fortalecer la asistencia técnica en ALC, el BID comisionó en 2010 a la Asociación Española de la Carretera (AEC) para la elaboración de una guía interactiva de apoyo para los responsables de implementar programas de seguridad vial, y en el desarrollo y la planificación de estrategias, así como en proyectos específicos. La "Guía de apoyo a proyectos de seguridad vial" es el primer producto de ayuda técnica en línea que incorpora un planteamiento integral, cuya consulta facilita la identificación de deficiencias y la aplicación de

soluciones en áreas relevantes de la seguridad de tránsito. Es una herramienta técnica útil para el desarrollo de estrategias y la implementación de planes y programas dirigidos a difundir los estándares mínimos requeridos en las vialidades, a evaluar los niveles de seguridad existentes y establecer medidas para mejorarlos, así como a analizar en detalle un proyecto de transporte.

- En enero de 2010, el BID firmó un acuerdo de participación con la Fundación FIA para desarrollar actividades en América Latina y el Caribe que fomenten la seguridad vial. Dentro de este marco, y en colaboración con International Consumer Research of Testing (ICRT), la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y la Fundación FIA y la Fundación Gonzalo Rodríguez, el BID se unió al Programa de Evaluación de Automóviles Nuevos en América Latina y el Caribe (LatinNCAP). El objetivo de esta estrategia fue promover que los vehículos fabricados en la región cumplan con los mismos estándares de seguridad requeridos para estos mismos vehículos vendidos en otras regiones del mundo, como la europea. El propósito es generar la evidencia necesaria para informar a los consumidores y concientizar a los reguladores en los gobiernos acerca de la necesidad de implementar medidas que minimicen las lesiones en niños y adultos en caso de un siniestro de tránsito. A través de una cooperación técnica específica el BID sigue apoyando a LatinNCAP en su programa de testeo de vehículos.



- Con el objetivo de crear una fuente de conocimiento de la situación de la seguridad vial en la región, el BID promovió diversos estudios que ayudan a mapear la siniestralidad en ALC y las principales causas del problema. Se lanzaron dos Diagnósticos de la Seguridad Vial 2009-2011 y 2012-2013, un Estudio de Costos de la Siniestralidad en Latinoamérica 2013 y los diagnósticos específicos de Seguridad Vial de 25 países de ALC. En 2016, en convenio con la Asociación Española de la Carretera (AEC) se publicó una serie de 4 guías sobre Experiencias de Éxito en Seguridad Vial en ALC, en la que se recopila un amplio compendio de buenas prácticas sobre el factor humano, de infraestructura, referente al vehículo, y en el plano legal-institucional.
- El BID, con el apoyo del Centro Internacional de Formación de Autoridades y Líderes (CIFAL-UNITAR), lanzó un concurso de publicaciones sobre seguridad vial, seleccionando tres artículos de diferentes universidades de ALC que fueron publicados en forma de monografía por el BID. Por último, en cooperación con la Fundación MAPFRE y la Fundación Gonzalo Rodríguez, el BID lanzó la publicación Seguridad Vial Infantil: Uso de los sistemas de retención.
- El BID, la Federación Internacional de Automóvil (FIA) y MTV apoyaron el proyecto “Luz Amarilla” en 2014 y 2015; un concurso de videos para jóvenes y víctimas de siniestros de tránsito, con el objetivo de crear mensajes de seguridad

vial que promuevan la concientización sobre comportamientos seguros en el tránsito. El proyecto fue basado en Project Yellow Light, lanzado por los padres de Hunter Garner, un estudiante que falleció a causa de un siniestro de tránsito.

- El BID financió el proyecto piloto “Calles Seguras” en Costa Rica en 2014-2015, con la participación del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y Plaza Sésamo, con el objetivo de concientizar a niños, sus padres y sus maestros con mensajes clave sobre seguridad vial. El proyecto fue implementado en tres escuelas primarias y guarderías en las áreas comprendidas por un proyecto financiado por el BID. COSEVI distribuyó materiales educativos de Workshop Sésamo para los maestros y padres que fueron utilizados en sus casas y escuelas. El BID y Plaza Sésamo esperan replicar este proyecto en otros países de Latinoamérica.
- En Argentina el BID puso en marcha, en el seno del Grupo Consultivo de la Sociedad Civil (ConSoc), la Iniciativa Caminos Escolares, con el objetivo de combatir la inseguridad vial en el camino a las escuelas. La iniciativa creó una red de recorridos seguros para que los niños lleguen caminando a la escuela, con señales que identifican el comienzo del trayecto y puntos de apoyo en “comercios amigos” en caso de emergencia. Los Caminos Escolares fueron implementados en tres ciudades argentinas por la Agencia Nacional de Seguridad del país, y cuenta con un plan para su ampliación.



El BID ha apoyado iniciativas para **concientizar** a la población sobre seguridad vial, así como **estudios** y **diagnósticos** sobre la situación en la región e **iniciativas** que promueven vehículos seguros para ALC.



Inauguración de City Bell, "Camino Escolar", en Argentina, una zona señalizada especialmente para generar conciencia entre los chicos y los adultos y donde los primeros puedan, de manera segura, ir caminando de la casa a la escuela y de la escuela a la casa.



3. PLAN DE ACCIÓN 2016-2020

Alcanzada la mitad de la Década de Acción, se hace necesario un análisis actualizado de la problemática de seguridad vial a nivel mundial y regional. Es por esto que el BID busca a través de su Plan de Acción enfocarse en los retos actuales, contemplando los avances tecnológicos y todas las herramientas disponibles para afrontar la problemática en la región.

Para guiar estas actividades y alcanzar los objetivos planteados por la ESV, las Naciones Unidas y las Metas para el Desarrollo Sostenible; el BID comisionó la evaluación de su plan de acción 2010-2015 a fin de identificar las acciones exitosas y poder actualizar y rediseñar las restantes. Tras la tarea de estudio y evaluación los principales puntos identificados a tener presente dentro del nuevo plan de acción son:

- i.** Abordar la seguridad vial de forma integral, desde su inclusión dentro de las estrategias y proyectos acordados con los países de la región.
- ii.** Apoyar a los gobiernos locales en reducir las altas tasas de siniestralidad en centros urbanos.
- iii.** Crear un sistema de monitoreo y evaluación de acciones en seguridad vial por medio de indicadores significativos.
- iv.** Trabajar cada vez más con las organizaciones de la sociedad civil, organizaciones internacionales y del sector privado.

Con base en este análisis, se elabora el presente Plan de Acción para el periodo 2016-2020 el cual trabajará de forma transversal e integral sobre:

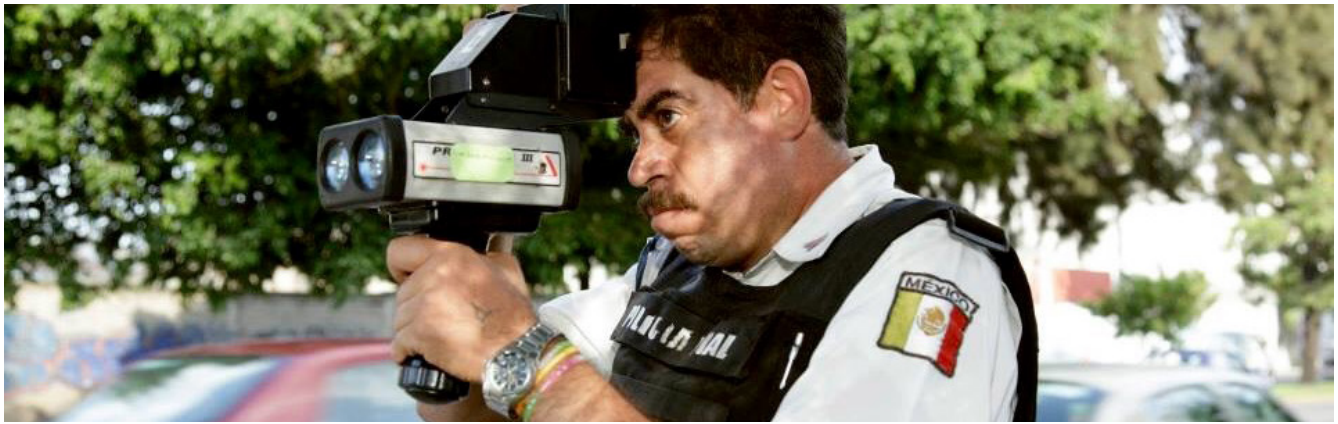
- La producción y diseminación de conocimiento en seguridad vial en ALC y en la promoción del diálogo entre los países de la región. El objetivo es diagnosticar los nuevos retos de seguridad vial en ALC e incluirlos en los principales instrumentos estratégicos de los países.
- La elaboración de instrumentos para contribuir con el diseño de proyectos que tomen en consideración los elementos de seguridad vial dentro de los proyectos aprobados por el BID.

- El diseño de un sistema de monitoreo y evaluación del desempeño del BID en la implementación de acciones en seguridad vial y de la Estrategia de forma general.

Estas acciones son clasificadas respecto a su relación con los objetivos de la ESV-BID y serán implementadas y potencializadas junto con los socios estratégicos del BID. Serán también coordinadas con los demás bancos multilaterales de desarrollo y otras organizaciones internacionales.

Considerando que los siniestros de tránsito y sus consecuencias son predecibles y prevenibles, sin que signifique que eso sea una tarea fácil debido a su compleja naturaleza multifactorial y a la necesidad de soluciones integrales y esfuerzos multisectoriales para poder lograr resultados efectivos y sostenibles; el BID, dentro de su nueva Estrategia de Seguridad Vial se compromete a plantear e implementar soluciones en conjunto con otros actores clave para la seguridad vial como aquellos de los sectores de salud, seguridad pública, educación, obras públicas, así como trabajando de forma cercana con las ONGs y la sociedad civil, aliados fundamentales en esta tarea. Igualmente el trabajo con gobiernos sub-nacionales será esencial para mejorar la seguridad vial, considerando su cercanía con los ciudadanos y la gestión del transporte, lo que les concede la posibilidad única de brindar acciones concretas y efectivas que contribuyan a la prevención de las lesiones (fatales y no fatales) de tránsito.





Incorporar componentes de seguridad vial en los proyectos de transporte:

- Incluir auditorías e inspecciones de seguridad vial en los préstamos de transporte carretero.
- Desarrollar productos de conocimiento y guías para mejorar la seguridad en el diseño y desarrollo de obras de infraestructura de transporte.
- Apoyar la implementación de sistemas inteligentes de transporte que mejoren la seguridad vial en la infraestructura de la región.
- Incentivar acciones que atiendan la problemática de los usuarios vulnerables desde la planeación de los proyectos de transporte y movilidad urbana.
- Estudiar los distintos sistemas de seguridad vial existentes para evaluar su adaptación e implementación en ALC.
- Implementar acciones de seguridad vial en los proyectos de asociación público-privada de carreteras y transporte público financiados por la Corporación Interamericana de Inversiones (CII), en el marco del programa "Highway +."

Fomentar operaciones de transporte exclusivamente enfocadas a mejorar la seguridad vial de los países:

- Apoyar la creación de operaciones destinadas a desarrollar políticas nacionales de seguridad vial, fomentar la creación y el fortalecimiento de agencias líderes; acompañar la mejora del marco normativo y la instalación de observatorios de lesiones y seguridad vial.

Facilitar el diálogo regional e intersectorial entre los gobiernos de ALC:

- Apoyar a los gobiernos de ALC en sus esfuerzos para aumentar las capacidades técnicas y financieras en seguridad vial.
- Promover la adopción de las recomendaciones de las Naciones Unidas respecto a los estándares de seguridad vehicular y las normativas referentes a los factores de riesgo como la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad inapropiada, el no uso del casco para motociclistas, el no uso del sistema de retención infantil y el uso de distractores.
- Promover una mayor participación del sector privado en la financiación y promoción de la seguridad vial, evitando conflictos de intereses.





Colocar la seguridad vial como prioridad en la agenda política:

- Continuar con las acciones de la Iniciativa de seguridad vial que reúne a los ocho bancos multilaterales de desarrollo.
- Aumentar el trabajo con los socios estratégicos sobre acciones para la concientización respecto la seguridad vial, y colocarlo como prioridad en la agenda política y pública.
- Fomentar y apoyar la comunicación y aumentar el desarrollo de actividades conjuntas entre instituciones gubernamentales de seguridad vial, ONGs, la sociedad civil y el sector privado.
- Involucrar a los medios de comunicación activamente en el reportaje y seguimiento de la problemática y las acciones realizadas sobre seguridad vial.

Crear una cultura de cambio y responsabilidad civil en materia de seguridad vial:

- Apoyar la capacitación de funcionarios de gobierno y del BID, así como representantes de ONGs y la sociedad civil en Seguridad Vial, por medio del uso de herramientas innovadoras como los cursos en línea.
- Apoyar y fomentar el desarrollo de Semanas de seguridad vial y foros de discusión en los distintos países de la región.
- Promover la investigación sobre temas de seguridad vial, mediante alianzas estratégicas con organismos internacionales, universidades y grupos de investigación.
- Acompañar socios estratégicos en actividades de disseminación y concientización.
- Promover y apoyar acciones que incentiven la movilidad segura y sustentable de los usuarios vulnerables.

La Estrategia de Seguridad Vial del BID pretende contribuir a los siguientes resultados, que son claves para la reducción del 50% de los siniestros viales en la región:

- A nivel institucional: países que cuenten con recursos propios dedicados al tema de seguridad vial, con una institución coordinadora de las actividades entre las principales instituciones del gobierno formada por gente capacitada en seguridad vial, a cargo de la implementación de los planes de seguridad vial.
- A nivel normativo: países que cuenten con su marco normativo actualizado (legislación para auditorías e inspecciones viales obligatorias, control de alcohol y drogas, normas de emisión de licencia de conducir, revisión técnica de vehículos, control de velocidad y regulación de los vehículos fabricados, exportados y vendidos en el país, obligatoriedad del uso del casco para motociclistas, del sistema de retención de niños y el cinturón de seguridad), tomando en consideración las buenas prácticas internacionales y la evidencia científica.
- A nivel operativo: creciente implementación de proyectos de transporte en la región que consideren de forma integral el componente de seguridad vial (infraestructura segura, uso de la tecnología, auditorías de seguridad vial, campañas a los usuarios de la vía, entre otros).
- A nivel ciudadano: sociedad civil organizada, que demande a los gobiernos tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad vial en el país, por medio de organizaciones no gubernamentales, asociaciones y/o medios de comunicación.

➔ Notas al pie de página

- 1 Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015. Organización Mundial de la Salud, 2015.
- 2 Informe sobre Seguridad Vial en la Región de las Américas. PAHO, 2015.
- 3 Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015. Organización Mundial de la Salud, 2015.
- 4 La Seguridad Vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud, 2016.
- 5 Objetivos de Desarrollo Sostenible: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>
- 6 La Seguridad Vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud, 2016.
- 7 UN Habitat Global Activities Report, 2015.
- 8 Argentina, Bahamas, Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam y Uruguay.



BID

Banco Interamericano
de Desarrollo

www.iadb.org

Twitter: @BIDtransporte

Facebook: /BancoInteramericano

