

# X INFORME IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL 2017/2018

Programa Iberoamericano  
de Seguridad Vial



Con el apoyo de:



Fundación  
**MAPFRE**

## ÍNDICE

Presentación del X Informe.....	iv
I. Presentación del Informe .....	v
II. Nuevos retos.....	vii
1. EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES DEL INFORME .....	9
1.1 Las cifras totales .....	10
1.2 Las políticas nacionales .....	22
1.2.1 Las estrategias.....	22
1.2.2 El desarrollo legislativo .....	28
2. LOS PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTALIDAD .....	40
2.1 Indicadores.....	41
2.2 Accidentes de tránsito y género.....	42
2.3 Tipología de usuario .....	45
Grupos de edad.....	46
Medio de desplazamiento.....	54
Los vulnerables .....	55
Peatones .....	55
Motoristas .....	56
2.4 La zona urbana .....	59
2.5 Los hábitos en la conducción .....	61
3. AVANCE 2019.....	66
4. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL POR PAÍS .....	72
4.1. Andorra .....	73
4.2. Argentina.....	78
4.3. Chile.....	84
4.4. Colombia .....	93
4.5. Costa Rica .....	100
4.6. España .....	114
4.7. Guatemala .....	126
4.8. Panamá.....	135
4.9. Paraguay.....	137

---

---

4.10 República Dominicana.....	147
4.11. Uruguay.....	159
4.12. Honduras.....	170
4.13. México.....	178
4.14. Nicaragua.....	181
4.15. Portugal.....	189
4.16. El Salvador.....	199
Anexo I: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).....	202
Anexo II: Sistema de datos.....	208
Anexo III: Resultados encuesta ESRA.....	234
Anexo IV:.....	240
Denuncias/ Sanciones.....	240

---

# Presentación del X Informe

# I. Presentación del Informe

El X Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2017/2018 presenta la situación de los principales indicadores de accidentalidad de tránsito de los países de la Región que, a través de sus coordinadores nacionales de datos, han suministrado la información y colaborado en la elaboración del Informe.

En esta publicación se han añadido a la serie de 2010 – 2017 del Informe anterior (IX Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2016/2017), las cifras del año 2018, así como las previsiones para 2019. En el proceso de verificación realizado por la Unidad Técnica del Programa y los coordinadores nacionales de datos ha sido posible actualizar información de otros años dado que los países continúan trabajando en la mejora de sus sistemas de información de accidentalidad.

Este X Informe se ha estructurado entorno a dos niveles de análisis. En primer lugar, un análisis agregado con el objetivo de proporcionar una caracterización de la seguridad vial para el conjunto de los países participantes; y en segundo lugar, un análisis a detalle de los datos e indicadores de cada uno de los países.

El primer epígrafe, "El contexto de la seguridad vial en los países del Informe", se estructura en dos apartados:

- El primer apartado, referido a las cifras totales, con datos de fallecidos en accidente de tráfico para el año 2018 (datos absolutos, tasa de fallecidos por 100.000 de población y distribución de fallecidos según medio de desplazamiento, etc.) y su evolución para el periodo 2010-2018.
- El segundo apartado, que recoge un resumen de la información de las estrategias de seguridad vial, así como la información de la legislación en relación con los factores de riesgo (velocidad, cinturón, casco, alcohol y sistemas de retención infantil).

El segundo epígrafe, "Los principales datos de accidentalidad", recoge el detalle de los indicadores para cada uno de los países. Este año se han añadido dos análisis nuevos para tratar de poner en contexto la accidentalidad y su relación con el género, y la accidentalidad en la zona urbana. Estos epígrafes se enriquecerán en próximos informes a medida que cada país pueda aportar datos de más detalle al respecto. También se dota de una nueva estructura a los datos de fallecidos por grupos de edad, medio de desplazamiento y usuarios vulnerables con mención expresa a peatones y motoristas. Por último, dentro del subapartado denominado hábitos de conducción se recogen los indicadores de desempeño de cinturón, casco y sistema de retención infantil en base a los estudios observacionales aportados por los países.

El tercer epígrafe, presenta un avance de los datos de 2019 teniendo en cuenta su provisionalidad para algunos países.

El cuarto epígrafe, con las fichas nacionales por cada uno de los países permite tener una visión particularizada de los indicadores y datos, así como de la información de contexto de la seguridad vial.

Por último, se han incluido 4 Anexos, en los que se puede encontrar la descripción del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, el detalle de la metodología del sistema de datos de accidentes para cada uno de los países, el resultado de la encuesta ESRA para los países que participan y las cifras de denuncias/sanciones para los países informantes.

Los países participantes en la elaboración del presente informe son los siguientes, siendo los 11 primeros los países adheridos al Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI:

	<b>NOM</b>	<b>PAÍS</b>
<b>1</b>	AND	Andorra
<b>2</b>	ARG	Argentina
<b>3</b>	CHL	Chile
<b>4</b>	COL	Colombia
<b>5</b>	CRI	Costa Rica
<b>6</b>	ESP	España
<b>7</b>	GTM	Guatemala
<b>8</b>	PAN	Panamá
<b>9</b>	PRY	Paraguay
<b>10</b>	DOM	República Dominicana
<b>11</b>	URY	Uruguay
<b>12</b>	HND	Honduras
<b>13</b>	MEX	México
<b>14</b>	NIC	Nicaragua
<b>15</b>	PRT	Portugal
<b>16</b>	SLV	El Salvador

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI es un programa adscrito a la cooperación iberoamericana, en el marco de la Secretaría General Iberoamericana. El Programa cuenta con el apoyo de Fundación FIA y Fundación MAPFRE.

## II. Nuevos retos

Para el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), 2019 y 2020 han sido años de novedades. En la Asamblea General celebrada en Madrid en mayo de 2019, el Observatorio se constituía en programa oficial de cooperación de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), con el nombre de Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Este paso se daba después de haber obtenido el beneplácito de los Jefes de Estado reunidos en noviembre de 2018 en la XXVI Cumbre Iberoamericana de La Antigua Guatemala. Se hacía así realidad la antigua aspiración de todos los países miembros de integrar el Observatorio de manera oficial en la Cooperación Iberoamericana.

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI es el espacio de encuentro de los responsables de seguridad vial de los países de la región iberoamericana, que intercambian buenas prácticas en materia de gestión de datos e impulsan políticas para la reducción de los siniestros y sus consecuencias. La visión del Programa es ser reconocido como promotor de políticas públicas y buenas prácticas en seguridad vial, y como referente natural y oficial en la generación y difusión de información cualitativa y cuantitativa en materia de tránsito y seguridad vial.

La constitución en programa de cooperación de la SEGIB llega en un momento de importantes retos mundiales y regionales. En una resolución aprobada el 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha proclamado la década 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, renovando el compromiso que diez años antes había cristalizado en el Primer Decenio de Acción 2011-2020. El objetivo para la próxima década es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones de tránsito; las actuaciones concretas para alcanzarlo serán recogidas en un Plan de Acción para el Segundo Decenio en el que ya trabaja la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En todo el mundo, se han producido en los últimos diez años avances en las políticas de seguridad vial que, sin embargo, no van a permitir alcanzar los objetivos cuantitativos fijados a comienzos de esta década; mucho menos, la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, de acuerdo con la cual la tasa de mortalidad debía reducirse a la mitad en 2020. La conclusión parece clara: los objetivos del Segundo Decenio de Acción solo podrán lograrse con una acción más decidida por parte de todas las entidades y personas implicadas en la mejora de la seguridad vial.

En la región iberoamericana, el balance del Primer Decenio arroja conclusiones similares a las apuntadas anteriormente. Nos enfrentamos a desafíos importantes que exigirán un papel activo del Programa Iberoamericano.

El primer ámbito de trabajo del Programa es el de la disponibilidad de datos fiables y exhaustivos sobre los siniestros de tránsito y sus factores de riesgo. Los datos son los grandes protagonistas de este informe. Se ha recogido la información de siniestralidad de

---

dieciséis países iberoamericanos, respondiendo a unas definiciones y modelos comunes, y tratando de tener en cuenta, no solo el número absoluto de víctimas en siniestros, sino también las principales desagregaciones, como género, edad o medio de desplazamiento. Además, se recoge la información disponible sobre indicadores de desempeño relacionados con el comportamiento de los usuarios de las vías. Durante los próximos años, el gran reto será consolidar en los países iberoamericanos un sistema de información que permita monitorizar el cumplimiento de los objetivos internacionales y nacionales. Dentro de esta línea, se trabajará con otros observatorios regionales y con los principales organismos multilaterales.

El segundo ámbito de trabajo, también tratado en este informe, es el de la identificación y difusión de las principales estrategias, políticas y acciones en materia de seguridad vial de los países iberoamericanos; todo ello, como parte del intercambio de buenas prácticas que debe permitir que cada país aprenda de los demás en el camino hacia una movilidad más segura.

---

# **1. EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES DEL INFORME**

## 1.1 Las cifras totales

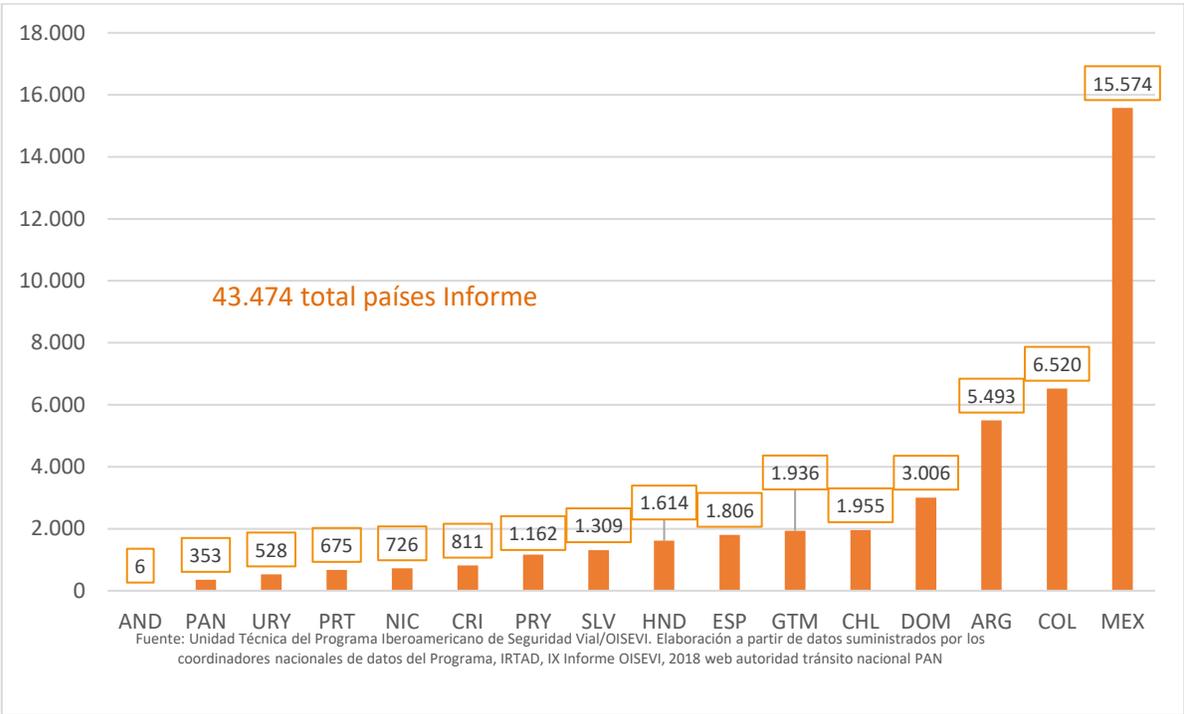
### *Datos básicos de 2018*

- La cifra de muertes causadas por accidentes de tránsito ha sido de **43.474**, continuando como una de las principales muertes por causas externas en la mayor parte de los países del Informe.
- La tasa de fallecidos en accidentes de tránsito se sitúa en un **11,97** por 100.000 habitantes.
- Más del **81%** de los fallecidos son **hombres**.
- Los **jóvenes** entre 15 y 24 años junto con el grupo de edad de 25 a 34, concentran el **42%** de los fallecidos y presentan una tasa de mortalidad entorno al 20% para cada uno de los grupos etarios.
- Más de la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponde con los usuarios **vulnerables**, motociclistas (**30%**) y peatones (**22%**).
- La tasa de motorización (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) continúa su crecimiento respecto a años anteriores y se sitúa en **425**.

Información según disponibilidad para los distintos países. En cada gráfico y tabla se indica tanto la fuente del dato como su disponibilidad.

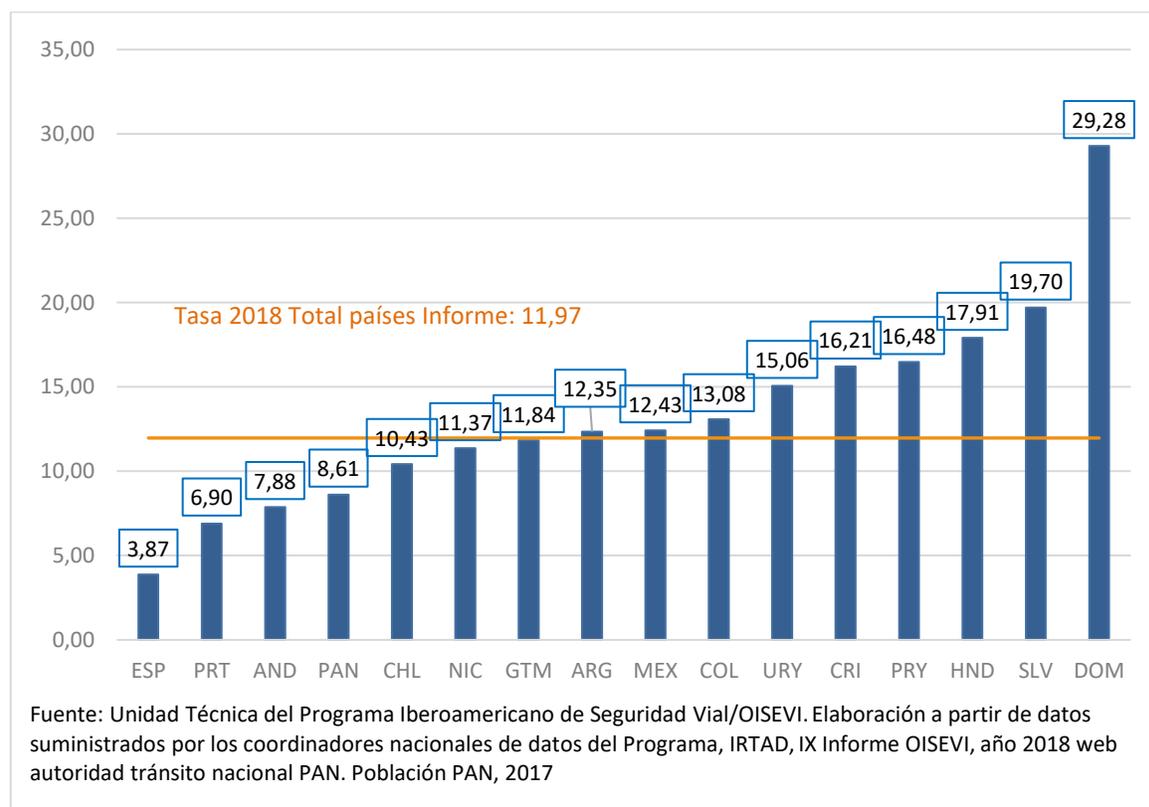
En 2018 fallecieron a causa de accidentes de tránsito 43.474 personas en el conjunto de los 16 países de la Región que han participado en el informe. Esa cifra al ponerse en relación con el total de la población de los países considerados, devuelve una tasa de mortalidad por 100.000 habitantes de 11,97, inferior a la tasa mundial de 18,2 del año 2016 (Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018).

**Gráfico 1.** Fallecidos totales. 2018.



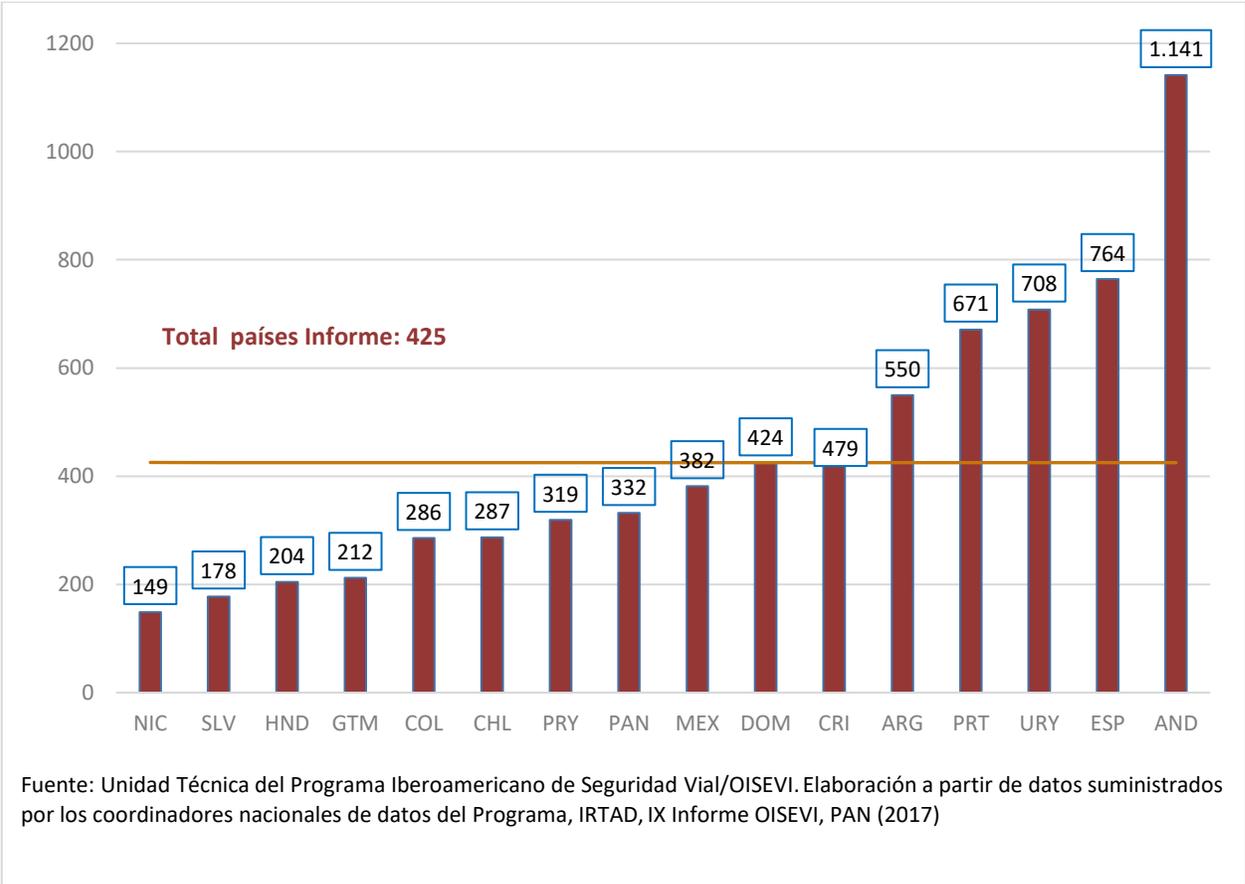
El gráfico 2 muestra que 9 de los 16 países que han participado en el informe presentan tasas por encima de la tasa del conjunto. Hay que tener en cuenta que las diferencias pueden deberse, en parte, a la aplicación de diferentes metodologías que pueden consultarse en el Anexo II de este informe.

**Gráfico 2:** Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes. 2018.



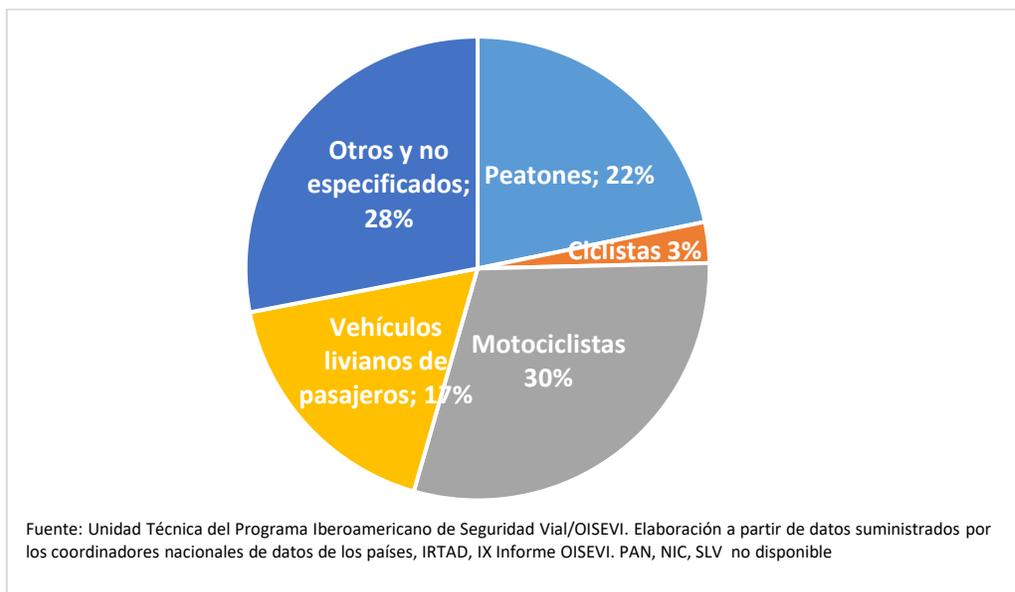
En el siguiente gráfico (3), la tasa de motorización para el conjunto de los 16 países del Informe se sitúa en 425 vehículos por mil habitantes. Se observa que 6 de los 16 países que han participado en el informe presentan tasas superiores a ésta.

**Gráfico 3:** Tasa motorización vehículos parque por mil habitantes. 2018.



Los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) representan más de la mitad de los fallecidos por accidentes de tránsito en 2018. En el gráfico 3 se observa como son los motociclistas, con una representatividad del 30% sobre el total de fallecidos, el colectivo que debe ser prioritario para la adopción de medidas de seguridad vial en los próximos años.

**Gráfico 4:** Distribución de fallecidos causados por el tránsito, por tipo de usuario para el conjunto de países en 2018



### *Datos clave de evolución 2010-2018*

- Los datos de evolución de cada uno de los países muestran un comportamiento heterogéneo, registrando para el conjunto de los países un incremento del **2%** en el número de fallecidos en accidentes de tránsito.
- La aleatoriedad de la evolución del número de fallecidos tiene su origen en el proceso de mejora de los sistemas de información (datos completos y fiables ajustados a estándares internacionales) que ha sido y es la prioridad del Programa OISEVI para el periodo.
- La tasa de fallecidos por 100.000 habitantes prácticamente se mantiene sin variación para el conjunto de países del Informe que se situó en el **12,71** en 2010 frente al **11,97** de 2018.
- La tasa de motorización se ha incrementado un **28%** en el periodo alcanzando para el conjunto de los países del Informe la cifra de **425** vehículos por cada 1.000 habitantes.

Información referida a 16 países: AND, ARG, CHL, COL, CRI, ESP, GTM, PAN, PRY, DOM, URY, HND, MEX, NIC, PRT, SLV

En el detalle por cada país, se identifican dos grupos de países, aquellos que han registrado en el periodo una reducción (Chile, España, México, Panamá, Paraguay, Portugal y Uruguay) y aquellos otros que han visto incrementar su cifra de fallecidos (Andorra, Argentina, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, República Dominicana y El Salvador).

Respecto a 2017, el número de fallecidos del total de países ha experimentado un incremento inferior al 1%, con aumentos del 12% en Portugal y Uruguay, el 8% en Honduras, el 7% en República Dominicana, el 4% en El Salvador, el 2% en Chile, el 1% en Colombia, y 2 fallecidos más que en 2017 en Andorra. La cifra de fallecidos ha disminuido el 14% en Panamá, el 7% en Nicaragua, el 6% en Costa Rica, el 4% en Guatemala, el 3% en Paraguay, el 2% en Argentina y México, y el 1% en España.

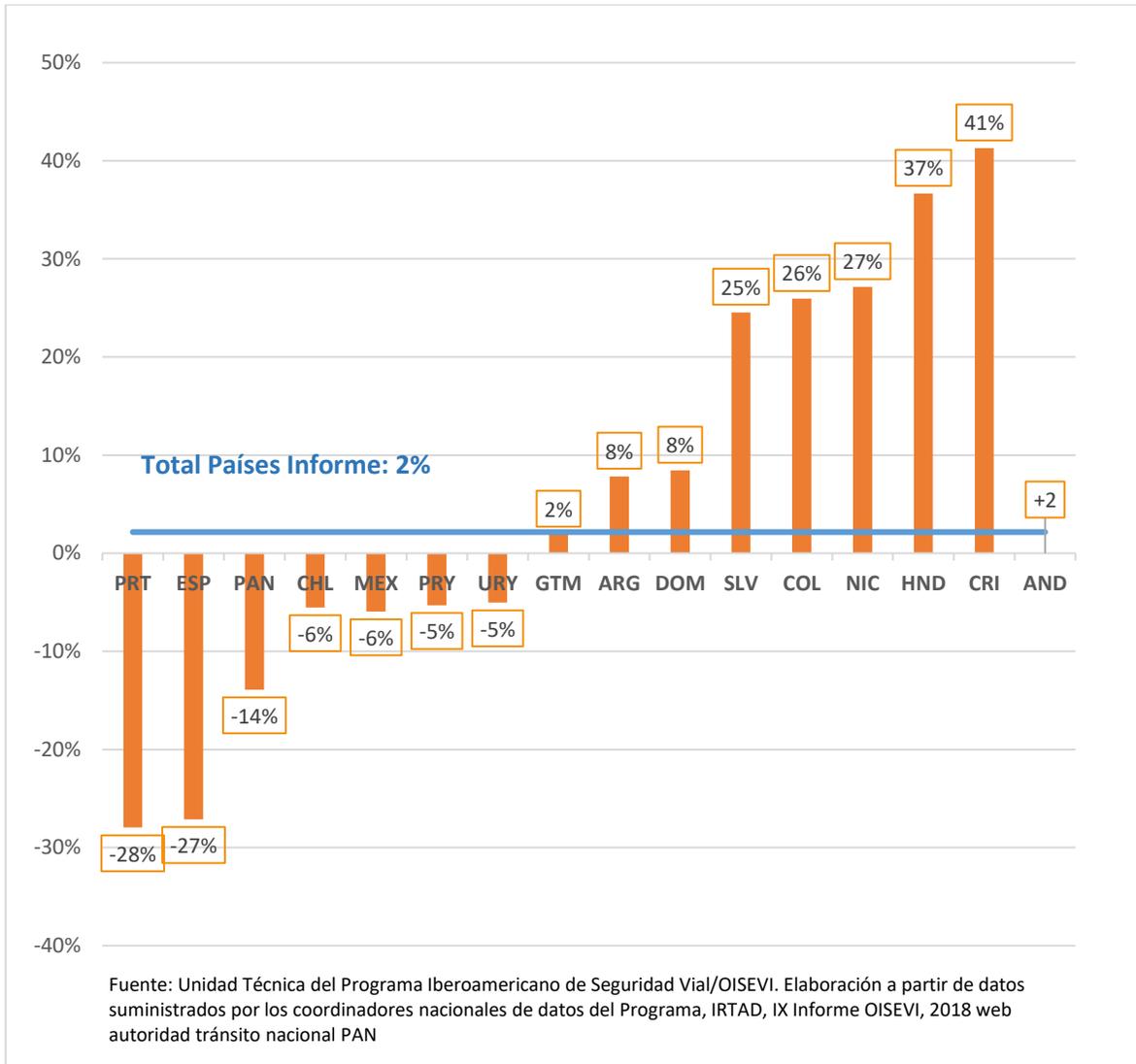
Tabla 1. Fallecidos 2010,2017 y 2018.

Países	2010	2017	2018	Dif. 2018/2010	Dif. 2018/2017	Dif. % 2018/2010	Dif.% 2018/2017
AND	0	4	6	6	2		
ARG	5.094	5.611	5.493	399	-118	8%	-2%
CHL	2.070	1.925	1.955	-114	30	-6%	2%
COL	5.177	6.425	6.520	1.343	95	26%	1%
CRI	574	862	811	237	-51	41%	-6%
ESP	2.478	1.830	1.806	-672	-24	-27%	-1%
GTM	1.899	2.010	1.936	36	-74	2%	-4%
PAN	410	409	353	-57	-56	-14%	-14%
PRY	1.227	1.198	1.162	-65	-36	-5%	-3%
DOM	2.772	2.804	3.006	234	202	8%	7%
URY	556	470	528	-28	58	-5%	12%
HND	1.181	1.489	1.614	433	125	37%	8%
MEX	16.559	15.866	15.574	-985	-292	-6%	-2%
NIC	571	782	726	155	-56	27%	-7%
PRT	937	602	675	-262	73	-28%	12%
SVL	1.051	1.256	1.309	258	53	25%	4%
<b>Total Países Informe</b>	<b>42.556</b>	<b>43.543</b>	<b>43.474</b>	<b>918</b>	<b>-69</b>	<b>2%</b>	<b>0%</b>

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IRTAD, IX Informe OISEVI, PAN 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>)

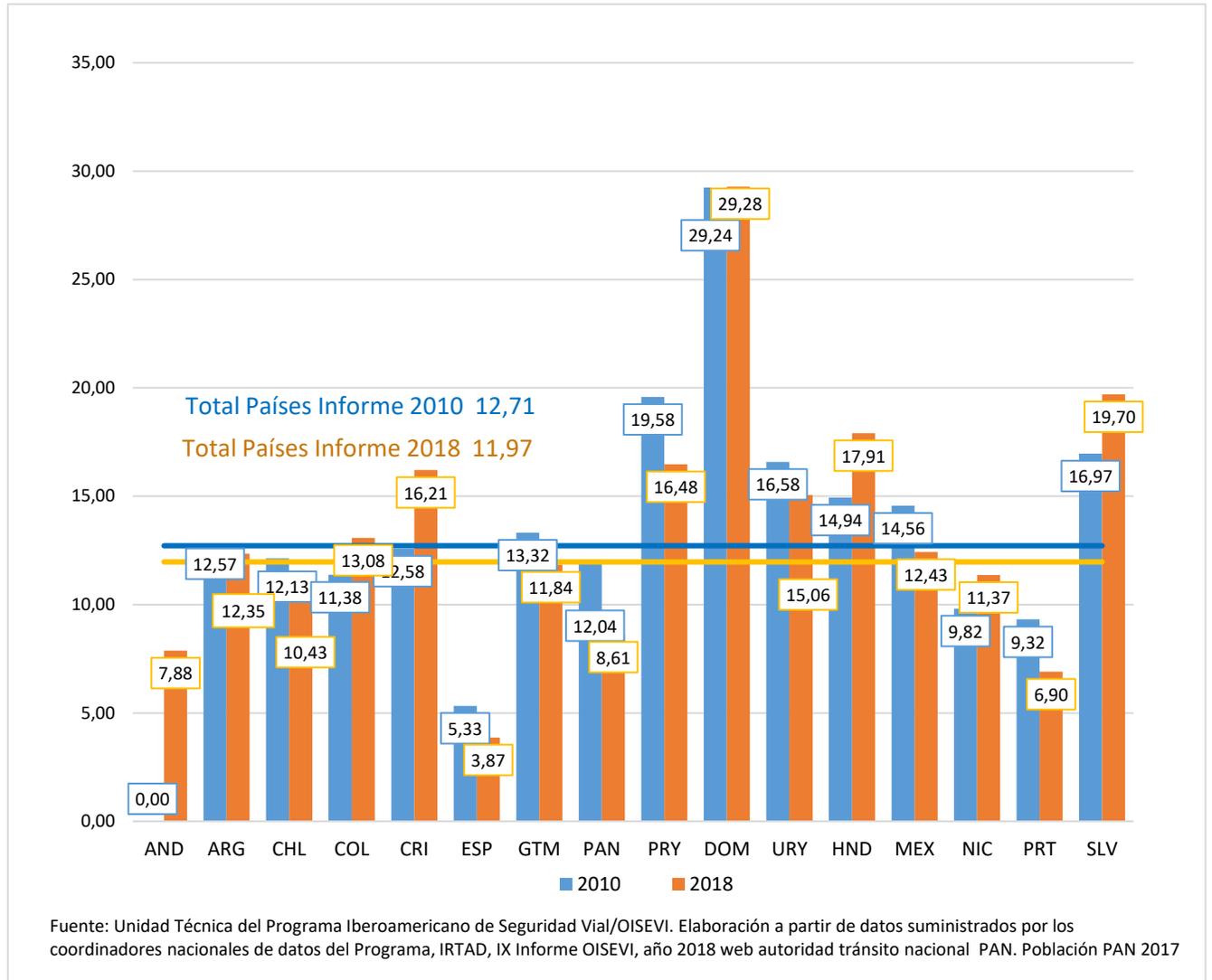
**Gráfico 5.** Variación del número de fallecidos para el periodo 2010-2018.



La totalidad de los países del Informe están muy alejados de alcanzar el 50% de reducción en sus cifras de fallecidos para el año 2020.

En 2018, la mayor parte de los países presentaron tasas de fallecidos por cien mil habitantes superiores a la del conjunto, 9 de los 16 países: En 2010 fueron 7 los países con una tasa mayor. Respecto de 2010, en 2018 hay 9 países con una tasa inferior a la que tuvieron en 2010: Argentina, Chile, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal y Uruguay.

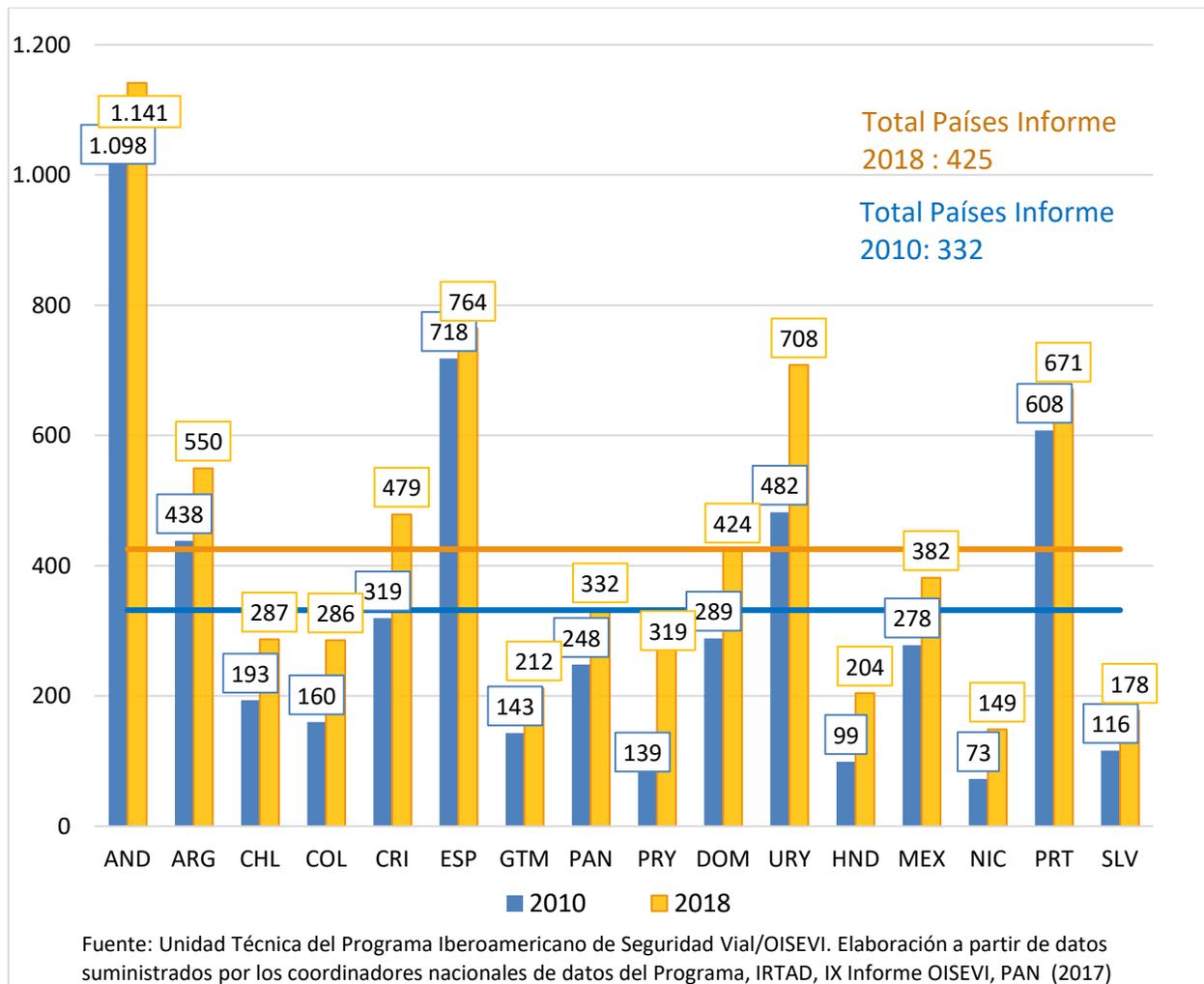
**Gráfico 6.** Tasa de fallecidos por 100. 000 habitantes. 2010, 2018.



En el gráfico 7 se muestra el parque de vehículos por cada 1.000 habitantes (tasa de motorización) que, para el conjunto de países del Informe, experimentó un incremento del 28% entre 2010 y 2018. La mayor parte de los países del Informe presentan incrementos superiores al conjunto a excepción de: Andorra, Argentina, España y Portugal.

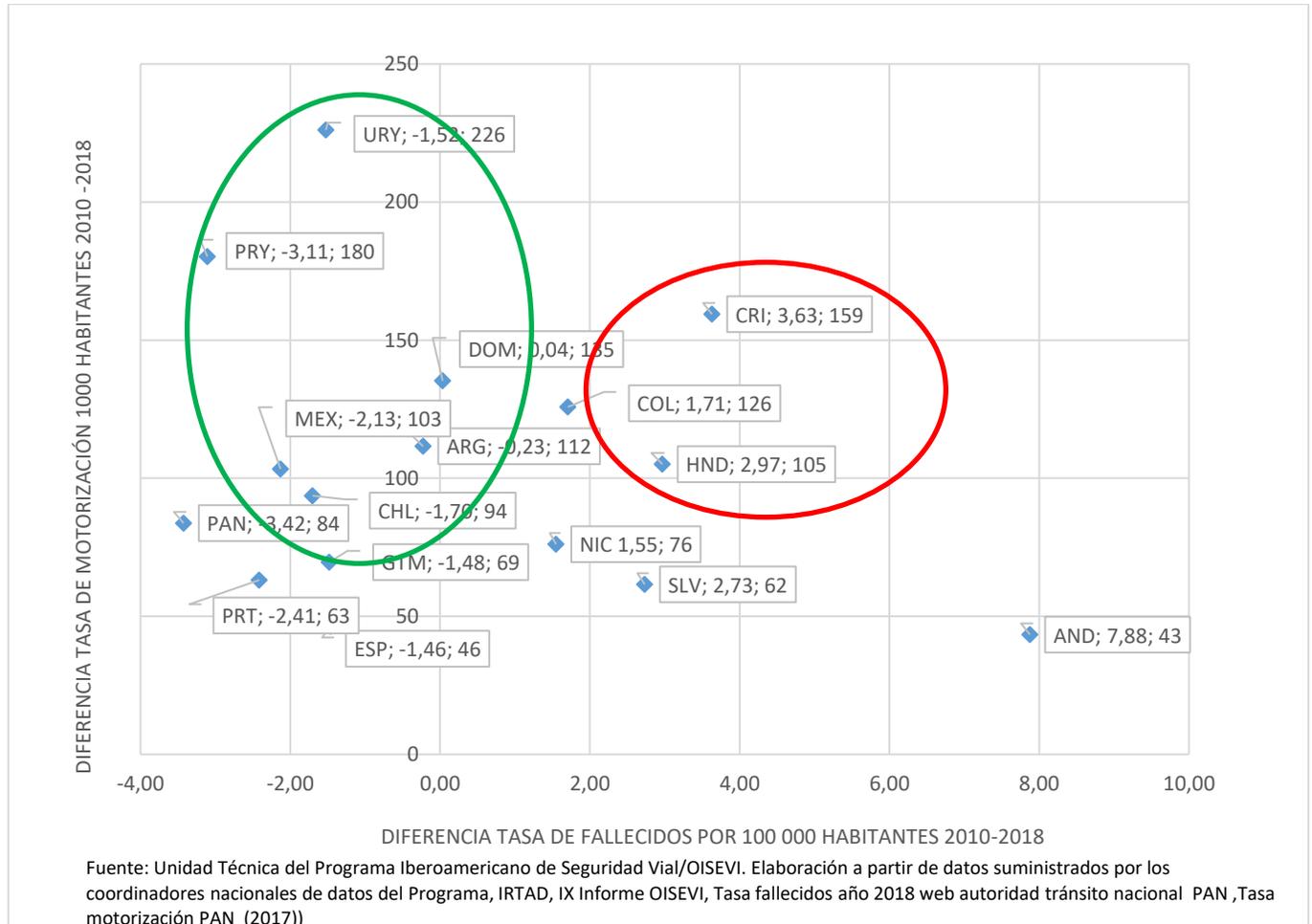
Del grupo de países del Informe, Andorra, España y Uruguay presentan tasas que superan en 2018 los 700 vehículos por cada 1.000 habitantes, Argentina y Portugal supera los 500 y Costa Rica y República Dominicana los 400.

**Gráfico 7:** Parque de vehículos por 1.000 habitantes, 2010, 2018.



El gráfico 8, muestra la relación entre la tasa de mortalidad por accidente de tránsito y su tasa de motorización. El incremento en la tasa de motorización y en la tasa de fallecidos entre 2010 y 2018 se observa para países como Costa Rica, Colombia y Honduras. Sin embargo, los datos para el resto de los países muestran diferentes comportamientos de las dos magnitudes, como Uruguay, que es el país que más aumenta su tasa de motorización (226 unidades por 1.000 habitantes) y reduce la tasa de fallecidos (1,5 fallecidos menos).

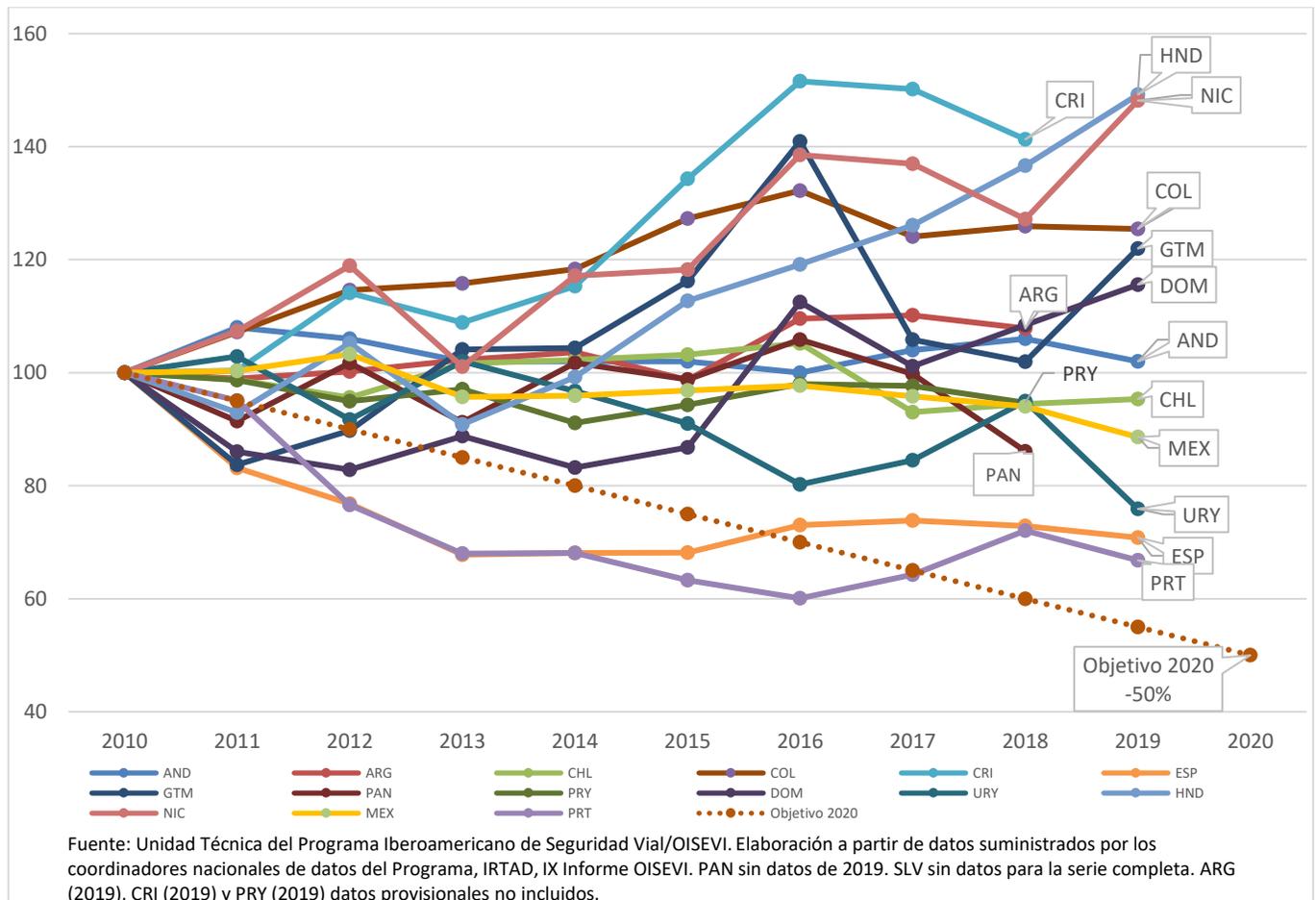
**Gráfico 8.** Diferencia tasa de fallecidos por 100.000 habitantes 2010, 2018 versus diferencia Parque por 1.000 habitantes.



El cálculo de la variación de las cifras de fallecidos para el periodo 2010-2018, sobre base 2010=100, permiten realizar una comparativa más homogénea de la evolución de cada uno de los países.

**Con los datos provisionales de 2019, se pone de manifiesto que los países no alcanzarán la meta de reducir a la mitad las muertes por accidente de tránsito para el año 2020.**

**Gráfico 9.** Fallecidos 2010-2019. Índice 2010=100. Objetivo reducción en el año 2020.



El gráfico 9, muestra que no existe una tendencia definida, si bien a partir de 2016 algunos países inician una tendencia a la baja, como son Chile, Colombia y Costa Rica. Es necesario tener en cuenta las diferentes metodologías (ver Anexo II del Informe).

## 1.2 Las políticas nacionales

### 1.2.1 Las estrategias

#### *Datos clave*

- La información proporcionada por los Países es muy heterogénea, lo que dificulta establecer comparativas.
- Un total de **11 países**, de los 13 de los que se dispone de información al respecto, han desarrollado estrategias de seguridad vial a nivel nacional.
- Las estrategias están comprendidas, en su mayoría, en periodos cercanos a los **4 años**.
- **7** de los países del informe – se han marcado como objetivo nacional la reducción de fallecidos o heridos en sus vías.
- Más de la mitad de los países del informe se han propuesto **otros objetivos** nacionales en materia de seguridad vial. En su mayoría, se trata de reducción del número de fallecidos dentro de los grupos más vulnerables (peatones, motocicletas, bicicletas, etc.).
- Del total de países que recoge este informe, **9** han hecho **pública** su estrategia nacional de seguridad vial.

Información referida a 13 países: AND, ARG, CHL, COL, CRI, ESP, GTM, PRY, DOM, URY, HND, NIC, PRT para los años 2010-2020. MEX, PAN y SLV no disponible.

## COLOMBIA

### Despliegue de la estrategia nacional de seguridad vial de Colombia a lo largo del territorio

A pesar del incremento de la tasa de motorización en los últimos 10 años, Colombia ha conseguido disminuir su tasa de fallecidos en un 40% en relación con su parque vehicular, a lo largo de la última década. Esta mejoría en materia de seguridad vial, es consecuencia del conjunto de acciones que se han llevado a cabo para acercar su estrategia nacional hacia los distintos territorios del país. Destacan las siguientes acciones:

- Desarrollo de planes de capacitación y asistencia técnica para la gestión de la seguridad vial en los municipios, enfocados principalmente en las autoridades locales, las empresas y los usuarios vulnerables como motociclistas y ciclistas.
- Asistencia técnica a la formulación de planes locales de seguridad vial en distintos municipios.
- Implementación de medidas de urbanismo táctico y tráfico calmado a través del programa Pequeñas Grandes Obras.
- Desarrollo de un proceso de asistencia técnica para la formulación de planes estratégicos de seguridad vial locales, así como la implementación de cursos virtuales dirigidos a organismos de tránsito local
- Desarrollo de un nuevo modelo de adjudicación de licencias, el cual implicará una modificación del código nacional de tránsito.
- Avance en materia de reglamentos técnicos, enfocados hacia la comercialización de vehículos. que deberán cumplir los vehículos, para su adopción por parte de los comercializadores.

Se presenta a continuación un resumen integrado con la información de cada país sobre su estrategia:

Tabla 2. Resumen de estrategias.

Países	Estrategia	Visión	Periodo	Objetivo nacional - reducción del número de fallecidos	Objetivo nacional - reducción del número de heridos	Otro objetivo	Publicada Internet
AND	Si	Programa Misión cero accidentes	2019-2023	Objetivo cero víctimas 2019-2023	Campaña misión cero accidentes 2019-2023	Plan director nacional de Seguridad Vial 20-30	<a href="http://www.mobilitat.ad">www.mobilitat.ad</a>
ARG	Si	Visión Cero. Enfoque de "sistema seguro", inspirado en la perspectiva sueca	2020 a 2023	No	No	No	<a href="https://www.argentina.gov.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/estudios/Visión%20estrat%C3%A9gica%20seguridad%20vial-2020.pdf">https://www.argentina.gov.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/estudios/Visión estratégica seguridad vial-2020.pdf</a>
CHL	En ejecución	Visión Cero establecida en la Política de Seguridad Vial, 2017.	2021-2030	30% de reducción de fallecidos para el año 2030	No	Usuarios Vulnerables (peatón, motocicleta, bicicleta) Niños Jóvenes 15 a 29 Adultos mayores + 60 Velocidad Alcohol Drogas Sistemas de Retención Uso de casco Distractores Licencias de conductor	Será publicada en el sitio web de CONASET junto con los documentos de la política y del acuerdo en: <a href="https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/">https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/</a>
COL	Sí	Enfoque de sistema seguro para los próximos 10 años	2011 - 2021	Reducir la cantidad de fallecidos en siniestros viales en 26% a 2021	Reducir la cantidad de personas lesionadas en 21%	Reducir la cantidad de motociclistas fallecidos en 27% (2012-2021) Reducir la cantidad de peatones fallecidos en 18% (2012-2021) Reducir la Tasa de Mortalidad Por Cada Cien mil Habitantes (TMPCCCH) en 33% (2012-2021)	<a href="https://ansv.gov.co/public/documentos">https://ansv.gov.co/public/documentos</a>

Continuación

Países	Estrategia	Visión	Periodo	Objetivo nacional - reducción del número de fallecidos	Objetivo nacional - reducción del número de heridos	Otro objetivo	Publicada Internet
CRI	Si	Programa de Movilidad y Seguridad Vial: La visión establecida se enmarca en los Objetivos de desarrollo sostenible: contención del crecimiento de la mortalidad por accidentes de tránsito y posteriormente en su reducción.	2019 -2022	Detener el crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito implementando acciones de seguridad vial.	No	No	<a href="https://www.mideplan.go.cr/plan-nacional-desarrollo">https://www.mideplan.go.cr/plan-nacional-desarrollo</a>
ESP	Si	Sistema Seguro de Movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados tienen su responsabilidad	2011-2020	Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes en 2020	Reducción del número de heridos graves en un 35% en 2020	-Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil. -25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana. -10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años -30% de reducción de fallecidos por atropello. -1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad -Cero fallecidos en turismo en zona urbana -20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas -30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional. -30% menos de fallecidos en accidente "in itinere".	<a href="http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planes/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf">http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planes/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf</a>
GTM	Si	Plan del decenio de acción	2019-2023	No	No	Reducción 16%	No
PAN	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
PRY	No	No	Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030	Reducir en 50% la tasa de muertes por accidentes de tránsito (muertes/100.000hab.)	No	No	<a href="https://www.antsv.gov.py/application/files/3215/3746/6750/Plan_Nacional_Seguridad_Vial_2013_-_2018_compress.pdf">https://www.antsv.gov.py/application/files/3215/3746/6750/Plan_Nacional_Seguridad_Vial_2013_-_2018_compress.pdf</a>

Continuación

Países	Estrategia	Visión	Periodo	Objetivo nacional - reducción del número de fallecidos	Objetivo nacional - reducción del número de heridos	Otro objetivo	Publicada Internet
DOM	SI	Establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana	2017-2020	30% al 2020	20% al 2020	Tasa de Accidentes de Tránsito (A determinar) * Tasa de contravenciones impuestas (a determinar) * Porcentaje de Cobro de Multas (77% al 2020) * % Vehículos Matriculados (95% al 2020)* % Conductores con licencia de conducir(90%) * % Vehículos con Inspección Técnica Vehicular(75% incluyendo motocicletas) * Actitudes de la Población hacia la Seguridad Vial (Incremento porcentual del 10% por anualidad)	<a href="https://www.intrant.gob.do/transparencia/index.php/plan-estrategico/planeacion-estrategica?download=637;pensv">https://www.intrant.gob.do/transparencia/index.php/plan-estrategico/planeacion-estrategica?download=637;pensv</a>
URY	SI	La visión de UNASEV se enmarca en la estrategia y adhesión a la Asamblea General de Naciones Unidas Resolución A/RES/64/255	2011-2020	Sin especificar cuantificación	No	No	<a href="https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/institucional/creacion-evolucion-historica">https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/institucional/creacion-evolucion-historica</a>
HND	Si	Para 2030, sociedad con mayor conciencia y responsabilidad colectiva sobre la seguridad vial, con sistemas de movilidad seguros e infraestructura vial enfocada en los usuarios más vulnerables, que reduzcan los muertos y lesionados por eventos de tránsito.	2020 – 2030	Reducir la siniestralidad vial en el país para prevenir pérdidas de vidas, lesiones, discapacidades y daños a la propiedad.	Si	1.Desarrollar un programa de prevención y concientización ciudadana a fin de lograr usuarios más responsables de las vías de comunicación. 2.Fortalecer los mecanismos de control del parque vehicular y fiscalización del diseño y construcción de carreteras 3.Fortalecer el marco normativo e institucional de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte. 4.Promover la corresponsabilidad interinstitucional de los diferentes actores nacionales con competencias en materia de seguridad vial. (2020 – 2030)	No

Países	Estrategia	Visión	Periodo	Objetivo nacional - reducción del número de fallecidos	Objetivo nacional - reducción del número de heridos	Otro objetivo	Publicada Internet
MEX	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
		El Derecho a la Vida es el más importante que tenemos los seres humanos, para preservarlo debemos vivir en Paz y sin Violencia, pero además con responsabilidad de nuestros actos por lo que tenemos la obligación de ser cuidadosos al conducir cualquier tipo de vehículos y cumplir con las normas de tránsito para proteger nuestra vida y la de los demás. De la misma forma, los peatones y pasajeros					
NIC	Si	debemos seguir las indicaciones y precauciones indicadas por la Policía Nacional	2011/2020, actualmente se trabaja en el periodo 2021/2025	Estabilización de 12 fallecidos por cada 100 mil habitantes	Sin cuantificar el objetivo	Sin cuantificar el objetivo	No
		Nadie debe morir o quedar permanentemente incapacitado como resultado de un accidente de tráfico en Portugal		41 muertos/Millón de habitantes	178 Heridos graves (MÁS ≥ 3)/Millones de habitantes	No	<a href="http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Resolu%C3%A7%C3%A3oPENSE.pdf">http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Resolu%C3%A7%C3%A3oPENSE.pdf</a>
PRT	Si		2017-2020				
SLV	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND

ND-No disponible

## 1.2.2 El desarrollo legislativo

### Datos clave

- Los países del Informe continúan fortaleciendo sus leyes sobre los factores de riesgo con normativas que cumplen con las mejores prácticas a nivel internacional y reforzando sus sistemas de vigilancia para su cumplimiento.
- El 100% de los países disponen de leyes que limitan la velocidad. Además, la mayoría establecen en las zonas urbanas una limitación de 50 km/h o inferiores. Además, **9** países han regulado la velocidad en **zonas escolares** con un límite de 20 / 30 km/h.
- En **9** países, de los 16 del informe, la tasa límite para la población general se sitúa en **0,5 g/l** en sangre.
  - **2** países tienen **tasas mayores**: Honduras de 0,7 g/l y México\* de 0,8 g/l en la mayoría del país.
  - **2** países han establecido **tasas menores**: Chile establece una tasa del 0.3 g/l y Colombia de 0,2 g/l.
  - **3** países aplican unas **tasas 0 g/l** para todos los colectivos: Guatemala, Paraguay y Uruguay.
- **11** de los 16 países\* del Informe disponen de normativas que establecen como obligatorio, en automóviles, el uso de **cinturón de seguridad** para ocupantes de asientos delanteros y traseros.
- El **100%** de los países del Informe\* recogen en su legislación el **casco obligatorio** en motocicletas para conductores y acompañantes adultos.
- Hay **5** países que han establecido como obligatorio el casco para los usuarios de **bicicleta**.
- Los países del Informe han avanzado en la regulación de los **sistemas de retención infantil (SRI)**. En 2018, aunque **12** países tienen recogida la obligatoriedad del uso de SRI, se observa una gran disparidad en los criterios de aplicación según edad/talla/peso.

\*México carece de legislación nacional al respecto

Tabla 3. Regulación límites de velocidad. 2019.

País	Autopista	Carretera	Ciudad	Fuente
AND	No hay	- 90 km/h (12 km de los 275 km de carretera) - 70 km/h carreteras 2 sentidos y 1 carril por dirección - 60 km/h carreteras de montaña	- 50 km/h genérico - 40 km/h calles 1 solo sentido - 30 km/h zonas pacificación tráfico y escolar	Coordinador/a
ARG	- 120-130 km/h genérico - 90-100 km/h autobuses - 80 km/h camiones	- 110 km/h genérico - 90 km/h autobuses - 80 km/h camiones	- 40-60 km/h genérico - 20-30 km/h tramos específicos	Coordinador/a
CHL	- 120 km/h genérico (puede variar en algunos tramos de la ruta) - 100 km/h buses interurbanos - 90 km/h buses y camiones >3.860 kg y transporte escolar	- 100 km/h caminos con una pista de circulación genérico - 120 km/h caminos dos pistas o más de circulación genérico - 100 km/h buses interurbanos - 90 km/h buses y camiones >3.860 kg y transporte escolar - 30 km/h en zonas de escuela en horarios de entrada y salida	- 50 km/h genérico (puede variar en algunos tramos de la vía dependiendo del tipo de tipo de vía) - 30 km/h en zonas de escuela en horarios de entrada y salida	Coordinador/a
COL		- 120 km/h genérico - 80 km/h servicio público, vehículos de carga y transporte escolar - En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía.	- 80 km/h genérico - 60 km/h servicio público, vehículos de carga y transporte escolar - 30 km/h zonas residenciales y zonas escolares - En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de tránsito del distrito o municipio respectivo	Coordinador/a
CRI	- variable 80-100 km/h genérico	- 50 km/h genérico	- 50 km/h genérico	Coordinador/a
ESP	- 120 km/h genérico - 100 km/h buses - 90 km/h camiones >3.500 kg y buses transporte escolar - 80 km/h mercancías peligrosas	- 90 km/h genérico - 80 km/h camiones >3.500 kg y buses transporte escolar - 80 km/h buses con pasajeros de pie - 70 km/h mercancías peligrosas	- 50 km/h genérico - 40 km/h mercancías peligrosas - 30 km/h zonas residenciales y zonas escolares - 80 km/h autopistas y autovías dentro de poblado	Coordinador/a

(Continúa en página siguiente)

Tabla 3. Regulación límites de velocidad. 2019.(Continuación)

País	Autopista	Carretera	Ciudad	Fuente
GTM	<p>- 100 km/h a 60 km/h genérico velocidad en carretera</p> <p>- 80 km/h a 60 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques.</p>	<p>- 90 km/h a 60 km/h vías rápida (z. rural) ; 70 km/h a 60 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques.</p> <p>- 80 km/h a 60 km/h carreteras principales (z. rural) ; 60 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques.</p> <p>- 60 km/h a 30 km/h carreteras secundarias (z. rural); 50 km/h a 30 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques.</p> <p>- 40 km/h a 30 km/h caminos rurales /z. rural)</p>	<p>-80 km/h a 60 km/h (z. Urbana/Vía rápida); -70 km/h a 60 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques</p> <p>- 60 km/h a 30 km/h (z. urbana/arterias ppales); 50 km/h a 30 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques</p> <p>- 50 km/h a 30 km/h (z. urbana/secundarias); 40 km/h a 30 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques</p> <p>- 40 km/h a 30 km/h (z. urbana/caminos y vías locales) ; 30 km/h vehículos pesados/ transporte colectivo de pasajeros y aquellos que lleven remolques</p>	Coordinador/a
PAN	<p>- 120 km/h genérico</p> <p>- 80 km/h mercancías peligrosas</p>	<p>- 100 km/h genérico</p> <p>- 80 km/h mercancías peligrosas</p>	<p>- 80 km/h Carril izquierdo. Avenida de dos carriles</p> <p>- 80 km/h Carril extremo izquierdo. Carretera multicarril en zona urbana</p> <p>- 60 km/h Carril central. Carretera multicarril en zona urbana</p> <p>- 60 km/h Avenidas</p> <p>- 50 km/h Carril derecho. Carretera multicarril en zona urbana</p> <p>- 50 km/h Carril derecho. Avenida de dos carriles</p> <p>- 40 km/h Paso a nivel sin semáforos</p> <p>- 40 km/h Áreas residenciales</p> <p>- 30 km/h Acercamiento a zona escolar</p> <p>- 20 km/h Zona escolar</p>	IX Informe OISEVI
PRY	<p>- 110 km/h autos</p> <p>- 90 km/h camiones de carga, motocicletas, ómnibus</p>	<p>- 110 km/h autos</p> <p>- 90 km/h camiones de carga, motocicletas, ómnibus</p>	<p>- 50 km/h autos</p> <p>- 40 km/h camiones de carga, motocicletas, ómnibus</p> <p>- 20 km/h zona escolar</p>	Coordinador/a
DOM	<p>- 120 km/h genérico</p>	<p>- 60 km/h</p>	<p>-60 km/h en avenidas</p> <p>- 30 km/h en zonas residenciales</p> <p>-20 km/h zona escolar</p>	Coordinador/a

(Continúa en página siguiente)

Tabla 3. Regulación límites de velocidad. 2019.(Continuación)

País	Autopista	Carretera	Ciudad	Fuente
URY	N/A- No hay vías de esta tipología	110 km/h genérica autos en algunos tramos de rutas principales  90 km/h vehículo liviano y ómnibus habilitados  80 km/h restantes vehículos.  Se prevén causales de reducción a 60, 40 y 20 km/h ante señales de advertencia o proximidad ante determinados lugares o aglomeración de personas, tropa de ganado, y otros	45 km/h - 60 km/h en zonas debidamente señalizadas.  75 km/h para vehículos livianos en vías adecuadas con dos o más sendas de circulación en y cada sentido con separador central no rebasable y cruces regulados.  Cada gobierno departamental determina máximas y mínimas de circulación manteniendo coherencia normativa con el Reglamento Nacional de Circulación Vial	Coordinador/a
HND	N/A- No hay vías de esta tipología	80 km/h genérico (Velocidad máxima permitida)	25 km/h genérico (zonas escolares y residenciales). Entre 40 y 80 km/h genérico (en zonas urbanas)	Coordinador/a
MEX	- 110 km/h autos - 90 km/h camiones	90 km/h genérico 100 km/h día y 90 km/h noche Vehículos de menos de 3,5 T sin remolque 80- 90 km/h día y 70-80 km/h noche Camiones y omnibuses 70 km/h día o noche Vehículos con remolque	20 km/h - 80 km/h 50 km/h Camiones y omnibuses	IX Informe OISEVI
NIC		100 km/h genérico	45 km/h - 60 km/h 25 km/h zona escolar/periodo lectivo	Coordinador/a
PRT	100 km/h motocicletas con una cilindrada superior a 50 cm y sin sidecar 90 km/h no superior a 50 cm 80 km/h con sidecar o remolque 100 km/h vehículos ligeros de pasajeros sin remolque 80 km/h vehículos ligeros de pasajeros con remolque 90 km/h vehículos pesados de pasajeros con/sin remolque 90 km/h vehículos ligeros de mercancías sin remolque 80 km/h vehículos ligeros de mercancías con remolque 80 km/h vehículos pesados de mercancías sin remolque 70 km/h vehículos pesados de mercancías con remolque	100 km/h motocicletas con una cilindrada superior a 50 cm y sin sidecar - 90 km/h no superior a 50 cm - 80 km/h con sidecar o remolque - 100 km/h vehículos ligeros de pasajeros sin remolque - 80 km/h vehículos ligeros de pasajeros con remolque - 90 km/h vehículos pesados de pasajeros con/sin remolque - 90 km/h vehículos ligeros de mercancías sin remolque - 80 km/h vehículos ligeros de mercancías con remolque - 80 km/h vehículos pesados de mercancías sin remolque - 70 km/h vehículos pesados de mercancías con remolque	- 40 km/h ciclomotores y motocicletas no superior a 50 cm - 50 km/h motocicletas con una cilindrada superior a 50 cm, triciclos, vehículos ligeros de personas y mercancías y pesados de mercancías sin remolque - 40 km/h vehículos pesados de mercancías con remolque - 20 km/h zonas de convivencia todos los vehículos	Coordinador/a
SLV	ND	90 km/h genérico	50 km/h genérico	GSRRS-2018

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IX Informe OISEVI y WHO - Global Status Report on Road Safety (GSRRS-2018).

Tabla 4. Regulación límites de alcohol. 2019.

País	General (en sangre)	Específico (en sangre)	Fuente
AND	- 0,5 g/l	- 0,2 g/l profesionales	Coordinador/a
ARG	- 0,5 g/l	- 0,2 g/l motociclistas - 0,0 g/l profesionales	Coordinador/a
CHL	- 0,3 g/l	- 0,3 g/l	Coordinador/a
COL	- 0,2 g/l	- 0,2 g/l	Coordinador/a
CRI	- 0,5 g/l	- 0,2 g/l profesionales - 0,2 g/l noveles	Coordinador/a
ESP	- 0,5 g/l	- 0,3 g/l profesionales y noveles	Coordinador/a
GTM	- 0,0 g/l	- 0,0 g/l	Coordinador/a
PAN	- 0,5 g/l	- 0,5 g/l	IX Informe OISEVI
PRY	- 0,0 g/l	- 0,0 g/l	Coordinador/a
DOM	- 0,5 g/l	- 0,2 g/l motocicletas - 0,0 g/l profesionales y portadores permiso de aprendizaje	Coordinador/a
URY	- 0,0 g/l	- 0,0 g/l	Coordinador/a
HND	- 0,7 g/l	- 0,7 g/l	Coordinador/a
MEX	- 0,8 g/l (mayoría de las Entidades de la República Mexicana)	- 0,8 g/l profesionales y noveles (mayoría de las Entidades de la República Mexicana)	IX Informe OISEVI
NIC	- 0,5 g/l	- 0,2 g/l motocicletas - 0,0 g/l profesionales y portadores permiso de aprendizaje	Coordinador/a
PRT	- 0,5 g/l	- 0,2 g/l profesionales y noveles	Coordinador/a
SLV	- 0,5 g/l	- 0,5 g/l	GSRRS-2018

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IX Informe OISEVI y WHO - Global Status Report on Road Safety (GSRRS-2018).

Tabla 5. Regulación uso de cinturón. 2019.

País	Uso obligatorio	No obligatorio	Fuente
AND	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Vehículos de mercancías &lt; 3.500 kg en carreteras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Automóviles asientos traseros</li> <li>-Taxis</li> <li>-Transporte escolar</li> <li>-Vehículos de mercancías &lt; 3.500 kg en zona urbana</li> <li>-Vehículos de mercancías &gt; 3.500 kg</li> <li>-Autobuses</li> </ul>	Coordinador/a
ARG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> </ul>		Coordinador/a
CHL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros si año fabricación vehículo ≥ 2002</li> <li>- Vehículos de transporte escolar si año fabricación ≥ 2007</li> <li>- Taxi</li> <li>-Buses interurbanos pasajeros si año fabricación ≥ 2008</li> </ul>		Coordinador/a
COL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> <li>- Taxi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporte escolar</li> <li>- Vehículos de mercancías</li> <li>- Autobús</li> </ul>	Coordinador/a
CRI	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> <li>- Taxis</li> <li>- Vehículos de transporte escolar</li> <li>- Vehículos de mercancías</li> <li>- Autobús (Sólo conductor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autobús (Excepto conductor)</li> </ul>	Coordinador/a
ESP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> <li>- Vehículos de mercancías</li> <li>- Autobuses</li> <li>- Taxis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conductores de taxis en ciudad cuando estén de servicio</li> <li>- Conductores de Vehículos de mercancías en ciudad cuando realicen operaciones de carga y descarga</li> </ul>	Coordinador/a
GTM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Vehículos de cuatro ruedas en los que los asientos traseros tienen cinturón</li> </ul>		Coordinador/a

(Continúa en página siguiente)

Tabla 5. Regulación uso de cinturón. 2019 (Continuación)

País	Uso obligatorio	No obligatorio	Fuente
PAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> </ul>		GSRRS-2018
PRY	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> </ul>		Coordinador/a
DOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> <li>- Taxis</li> <li>- Vehículos transporte escolar</li> <li>- Vehículos de mercancías</li> <li>- Autobuses</li> </ul>		Coordinador/a
URY	<p>Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas:</p> <p>A) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas.</p> <p>B) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga.</p> <p>C) Por el conductor y el eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros.</p> <p>D) Por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.</p> <p>El uso de cinturón de seguridad correctamente abrochado es obligatorio para el conductor y los pasajeros de los vehículos previstos en el Artículo 31° de la Ley N° 18.191, que circulen en vías urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público, debiéndose realizar de conformidad con las disposiciones del presente decreto.</p>	Quedan excluidas del uso obligatorio categorías y subcategorías: L y O.	Coordinador/a
HND	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automóviles asientos delanteros</li> <li>- Automóviles asientos traseros</li> <li>- Taxis</li> <li>- Vehículos transporte escolar</li> <li>- Vehículos de mercancías</li> <li>- Autobuses</li> </ul>		Coordinador/a

(Continúa en página siguiente)

Tabla 5. Regulación uso de cinturón. 2019 (Continuación)

País	Uso obligatorio	No obligatorio	Fuente
MEX	- No hay legislación nacional	- No hay legislación nacional	GSRRS-2018
NIC	- Automóviles asientos delanteros		Coordinador/a
PRT	- Automóviles asientos delanteros - Automóviles asientos traseros - Taxis - Vehículos transporte escolar - Vehículos de mercancías	- Autobuses no si están autorizados a llevar pasajeros de pie	Coordinador/a
SLV	- Automóviles asientos delanteros	- Automóviles asientos traseros	GSRRS-2018

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IX Informe OISEVI y WHO - Global Status Report on Road Safety (GSRRS-2018).

Tabla 6. Regulación uso de SRI. 2019.

País	Uso obligatorio	Condiciones viaje menores	Fuente
AND	- Estatura inferior a 150 cm	- Menores de 10 años en asientos traseros. - Si no es posible en asiento trasero pueden viajar en asiento delantero. . Obligatorio SRI.	Coordinador/a
ARG	- De 0 a 10 años obligatorio.	-Menores de 10 años en asientos traseros.	Coordinador/a
CHL	- Hasta 9 años ó 33 kg y 135 cm	-Menores de 12 años en asientos traseros.	Coordinador/a
COL	- Un niño menor de 2 años que viaje con un conductor solo debe ser colocado en un asiento de seguridad para niños. Si hay un pasajero adulto, el adulto puede sostenerlo en lugar de colocarlo en un asiento de seguridad para niños	-Menores de 10 años en asientos traseros.	Coordinador/a
CRI	- Menores de 12 años	- Menores de 12 años en asientos traseros	Coordinador/a
ESP	- Estatura igual o inferior a 135 cm	- Siempre en asientos traseros excepto si el vehículo no dispone de asientos traseros; si la parte trasera ya está ocupada completamente por otros niños en SRI; o si, por las condiciones del automóvil, no pueden instalarse en los asientos traseros todos los SRI	Coordinador/a
GTM	- No hay obligatoriedad	- No restringido	Coordinador/a
PAN		- Menores de 5 años en asiento trasero	GSRRS-2018 y IX Informe OISEVI
PRY	- Hasta 5 años	- Menores de 10 años en asiento trasero	Coordinador/a

Continúa página siguiente

Tabla 6. Regulación uso de SRI. 2019 (Continuación)

País	Uso obligatorio	Condiciones viaje menores	Fuente
DOM	- Hasta 6 años SRI - De 6 a 12 años asiento elevado	- Menores de 12 años en asiento trasero excepto si el vehículo es camioneta de una cabina	Coordinador/a
URY	Hasta 11 años / hasta 36 kg / hasta 150 cm Adolescentes de 12 a 18 años cuya altura no supere los 150 cm	Hasta 1 año/hasta 13 kg, asiento trasero, mirando hacia atrás con el SRI reglamentario, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo. - Hasta 4 años/Entre 9 kg. y 18 kg. asiento trasero con el SRI reglamentario, hacia adelante, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo; pudiendo hacer uso de una silla suplemento -tipo booster o asiento elevador- con cinturón de seguridad de tres puntas cuando excedan los 18 kg.- Entre 4 a 6 años/ Entre 15 kg. y 25 kg. asiento trasero con el sistema de retención infantil reglamentario -tipo booster o asiento elevador- con cinturón de seguridad de tres puntas.- Entre 6 y 11 años/desde 22 kg. a 36 kg. asiento trasero con el SRI reglamentario -tipo booster o asiento elevador- con cinturón de seguridad de tres puntas. Los niños y adolescentes que sean transportados en los vehículos, cualquiera sea la modalidad o tipo de transporte, deben ir sujetos acorde a los sistemas de retención establecidos en la presente reglamentación, y de acuerdo a los requerimientos que a cada categoría corresponda.- Niños y adolescentes en vehículos destinados al transporte de escolares se rige por los Decretos 206/2010, de 5 de julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.- Niños y adolescentes que son transportados en los vehículos destinados al servicio no regular (ocasional) de pasajeros, deben ir sujetos con cinturón de seguridad de tres puntas en los asientos de la primera fila y en todo aquél que no posea un asiento delantero, y con cinturón de seguridad de dos puntas como mínimo en las plazas restantes.-	Coordinador/a
HND	- El uso es obligatorio para niños menores de 5 años.	- Niños menores de 12 años obligatoriamente tienen que estar en el asiento trasero del vehículo.	Coordinador/a

Continúa página siguiente

Tabla 6. Regulación uso de SRI. 2019 (Continuación)

País	Uso obligatorio	Condiciones viaje menores	Fuente
MEX	- No hay legislación nacional	- No hay legislación nacional	GSRRS-2018
NIC	-No hay obligatoriedad	- Niños menores de 7 años obligatoriamente tienen que estar en el asiento trasero del vehículo - A partir de 8 años pueden viajar en el asiento delantero	Coordinador/a
PRT	-Menores de 12 años y menos de 135 cm	- Delantero:>12 años y 135 cm o más de estatura	Coordinador/a
SLV	-Menores de 2 años /15 kg	-No hay restricciones	GSRRS-2018

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IX Informe OISEVI y WHO - Global Status Report on Road Safety (GSRRS-2018).

ND- No disponible

Tabla 7. Regulación uso de casco en motocicleta y en bicicleta. 2019.

País	Uso obligatorio	No obligatorio	Fuente
AND	- Motocicleta. Todos los ocupantes	-Bicicleta	Coordinador/a
ARG	- Motocicleta. Todos los ocupantes		Coordinador/a
CHL	- Motocicleta. Todos los ocupantes - Ciclos (Bicicleta, scooter o similar) (zona urbana)	Ciclos (zona rural)	Coordinador/a
COL	- Motocicleta. Todos los ocupantes		Coordinador/a
CRI	- Motocicleta. Todos los ocupantes - Bicicleta (no hay sanción económica por el no uso)		Coordinador/a
ESP	- Motocicleta. Todos los ocupantes - Bicicleta. Carretera - Bicicletas. Vías urbanas si < 16 años	- Bicicletas. Vías urbanas si ≥16 años	Coordinador/a
GTM	- Motocicleta. Todos los ocupantes - Bicicleta (sin medida sancionadora)		Coordinador/a
PAN	- Motocicleta. Todos los ocupantes		GSRRS-2018
PRY	- Motocicleta. Todos los ocupantes		Coordinador/a
DOM	- Motocicleta. Todos los ocupantes	-Bicicleta	Coordinador/a
URY	- Motocicletas motonetas o similares - Bicicleta		Coordinador/a
HND	- Motocicletas	-Bicicleta	Coordinador/a
MEX	- No hay legislación nacional	- No hay legislación nacional	GSRRS-2018
NIC	- Motocicleta. Todos los ocupantes		Coordinador/a
PRT	- Motocicleta. Todos los ocupantes	-Bicicleta	Coordinador/a
SLV	- Motocicletas	-Bicicleta	GSRRS-2018

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IX Informe OISEVI y WHO - Global Status Report on Road Safety (GSRRS-2018).

ND- No disponible

## España

### Pacificación del tráfico

Con el objetivo de reducir la siniestralidad en las carreteras rurales de España, en enero de 2019 entró en vigor un nuevo límite de velocidad, que supuso la eliminación de los diferentes límites genéricos en las carreteras rurales; de 90 y 100 km/h a un límite general de 90 km/h. Esta reducción en el límite de velocidad se aplica a 10.000 km de carreteras, a lo largo del territorio español.

En esta misma línea, en mayo de 2021 se establecerán tres límites genéricos de velocidad para las vías urbanas, en lugar de un solo límite de 50 km/h, siendo los nuevos límites:

- **20 km/h** en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- **30 km/h** en vías de un único carril por sentido de circulación.
- **50 km/h** en vías de dos o más carriles por sentido de circulación de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.

Con esta nueva regulación más flexible del límite de velocidad, se busca disminuir el número de fallecidos como consecuencia de siniestros en las vías urbanas y, a su vez, no ralentizar el tráfico urbano y mantener la fluidez de la circulación.

## Chile

### Revisa tu silla

En materia de seguridad infantil, en marzo de 2017 se establece como obligatorio el uso de sistemas de retención infantil para menores hasta los 9 años de edad o 135 centímetros y 33 kilogramos de peso.

Siguiendo esta misma línea, en 2019 se implanta en Chile el programa “Revisa tu silla”, como parte de las medidas de acción del plan de seguridad vial infantil. Una de las acciones más destacable de ese plan, consistirá en labores de campo desarrolladas por técnicos certificados de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, con el fin de instruir sobre la instalación correcta de los sistemas de retención infantil.

---

## 2. LOS PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTALIDAD

## 2.1 Indicadores

Tabla 8. Resumen de indicadores de los países del Informe para el año 2018

Indicadores 2018	AND	ARG	CHL	COL	CRI	ESP
Fallecidos	6	5.493	1.955	6.520	811	1.806
Fallecidos por 100 000 población	7,88	12,35	10,43	13,08	16,21	3,87
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	6,90	22,46	36,32	45,77	33,85	5,06
Tasa de motorización *1000 habitantes	1.141	550	287	286	479	764
Población (en miles)	76	44.495	18.751	49.834	5.003	46.658
Parque vehicular (en miles)	87	24.457	5.383	14.247	2.396	35.663

Continuación Tabla 8

Indicadores 2018	GTM	PAN <sup>(1)</sup>	PRY	DOM	URY	HND
Fallecidos	1.936	353	1.162	3.006	528	1.614
Fallecidos por 100 000 población	11,84	8,61	16,48	29,28	15,06	17,91
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	55,24	30,07	51,57	69,09	21,27	87,67
Tasa de motorización *1000 habitantes	212	332	319	424	708	204
Población (en miles)	16.347	4.098	7.053	10.266	3.506	9.012
Parque vehicular (en miles)	3.504	1.360	2.253	4.351	2.483	1.841

<sup>(1)</sup>PAN: Población y Parque corresponden a 2017

Continuación Tabla 8

Indicadores 2018	MEX	NIC	PRT	SLV
Fallecidos	15.574	726	675	1.309
Fallecidos por 100 000 población	12,43	11,37	6,90	19,70
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	32,57	76,36	10,29	110,85
Tasa de motorización *1000 habitantes	382	149	671	178
Población (en miles)	125.328	6.387	9.780	6.643
Parque vehicular (en miles)	47.815	996	6.561	1.181

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEV. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países, IRTAD, PAN 2018 PAN 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>) PAN población y parque (2017)

## 2.2 Accidentes de tránsito y género

### *Datos clave*

- Las **mujeres** fallecidas en accidentes de tránsito representan el **19%** del total de fallecidos para el conjunto de países del Informe.
- En **todos** los países **la tasa** de **hombres** fallecidos por 100.000 habitantes **supera** a la de las mujeres; en **7** países **multiplican por más de 5** la de las mujeres.
- Según diversos estudios, las mujeres presentan un **patrón de movilidad** en el que hacen un mayor uso del transporte público y de los modos no motorizados que los hombres, quienes optan en mucha mayor medida por medios privados (1).
- Habría que profundizar en el conocimiento de los hábitos y actitudes según género para realizar un análisis sobre las diferencias encontradas (edad, medio de desplazamiento, uso de los elementos de seguridad, asunción de riesgos, patrones de movilidad, entre otros).

Información referida a 15 países: AND, ARG, CHL, COL, CRI, ESP, GTM, PRY, DOM, URY, HND, MEX, NIC, PRT y SLV. PAN sin información de género

(1) LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE: UNA APROXIMACIÓN CUANTITATIVA - M<sup>a</sup> Isabel Olmo Sánchez

Tabla 9. Fallecidos según género. 2018.

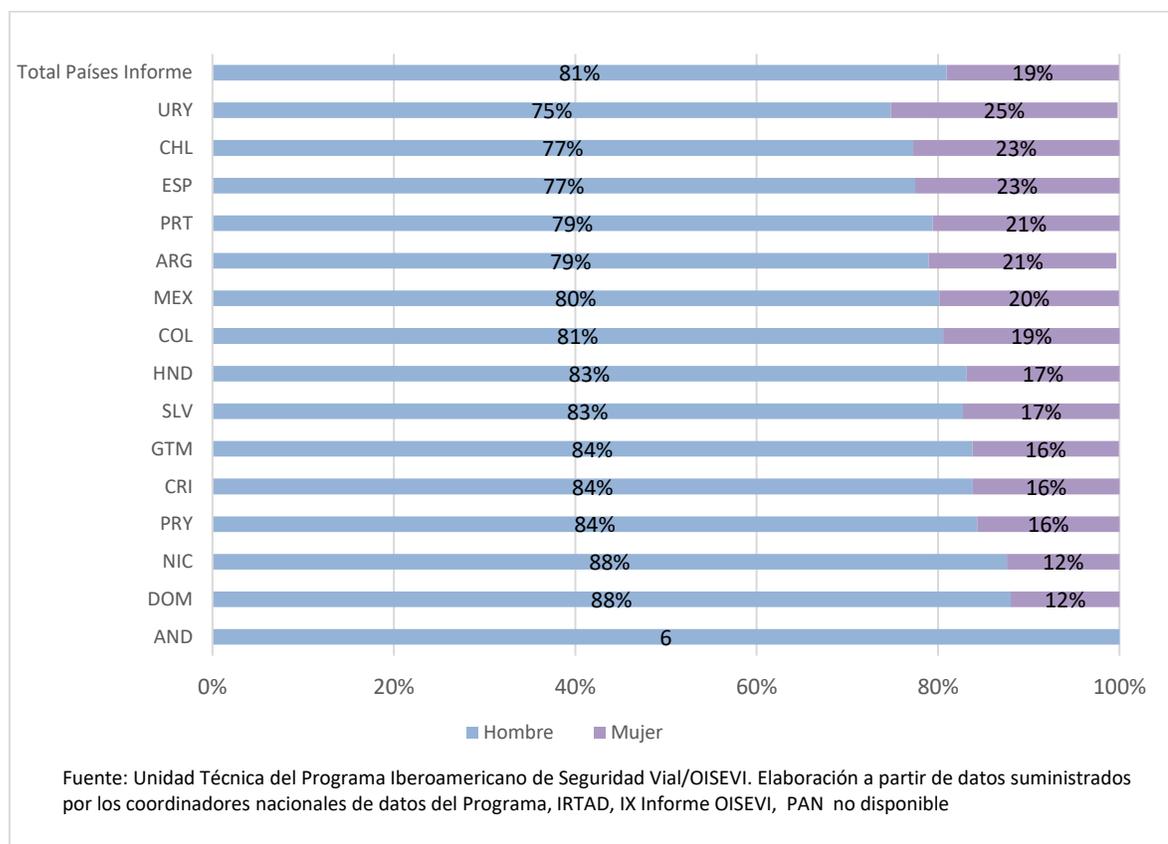
2018	AND	ARG	CHL	COL	CRI	ESP	GTM	PAN	PRY	DOM	URY	HND
Hombre	6	4.339	1.511	5.253	680	1.399	1.622		980	2.646	395	1.342
Mujer	0	1.136	445	1.267	131	407	313		182	360	132	272
No se informa	0	18	0	0	0	0	0		0	0	1	0
Total	6	5.493	1.955	6.520	811	1.806	1.936	353	1.162	3.006	528	1.614

Continúa tabla 9

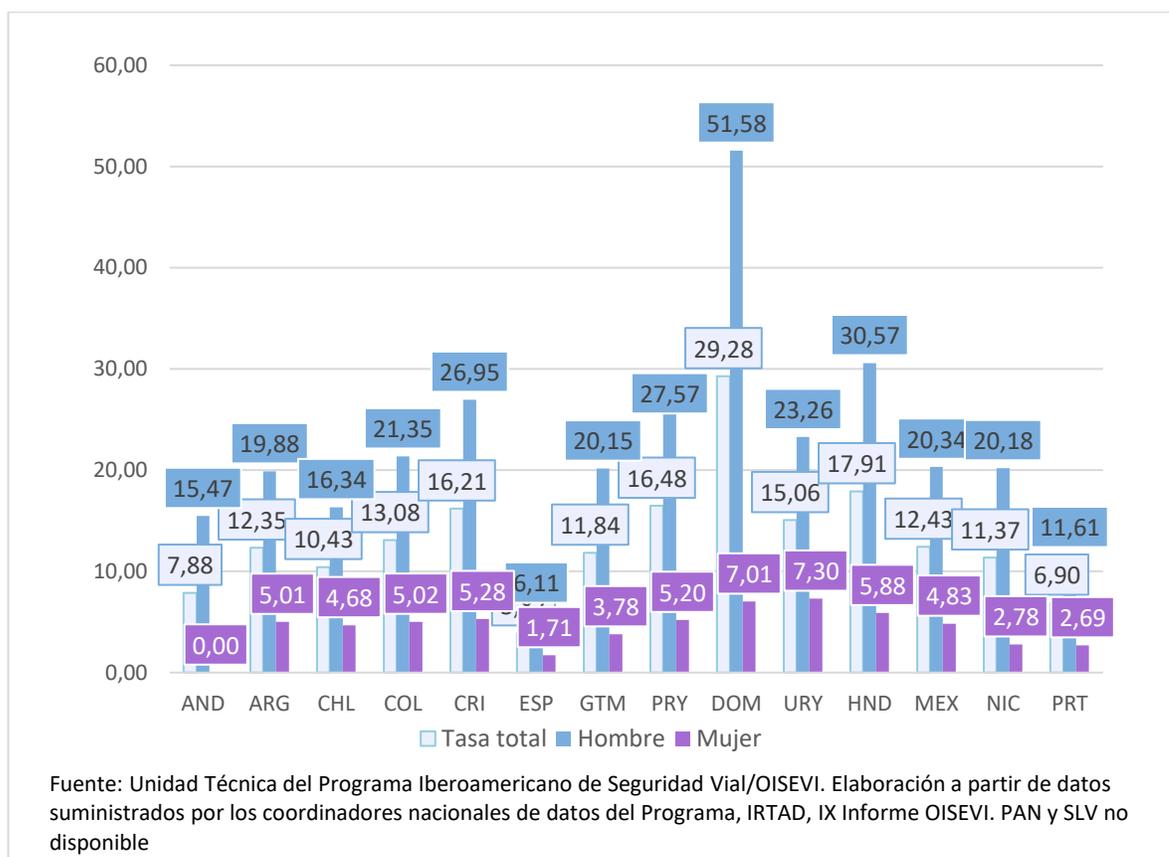
2018	MEX	NIC	PRT	SLV
Hombre	12.480	636	536	1.083
Mujer	3.088	90	139	226
No se informa	6	0	0	0
Total	15.574	726	675	1.309

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEV. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos de los países. PAN no disponible.

Gráfico 10. Distribución porcentual de fallecidos según género. 2018.



**Gráfico 11.** Fallecidos por cien mil habitantes, según género y comparativa con Tasa total. 2018.



La comparativa de tasas con respecto al total en el año 2018, muestra como en la totalidad de los países la tasa de fallecidos por cien mil habitantes para las mujeres está muy por debajo de la tasa total del país, mientras que la de los hombres es prácticamente el doble que la del total en todos los países.

Las diferencias más grandes se encuentran en Andorra, donde solo fallecieron hombres; República Dominicana y Nicaragua, donde la tasa para los hombres es 7 veces la de las mujeres y en Costa Rica, Guatemala, Paraguay y Honduras donde la tasa para los hombres es 5 veces la de las mujeres.

## 2.3 Tipología de usuario

### *Datos clave*

- El grupo de edad con **menor representatividad** en el número de fallecidos en 2018 es el de **0 a 14 años** (4% para el conjunto de países del Informe), siendo el grupo de edad cuyas **tasa de mortalidad** son **inferiores** a las del total en todos los países. La mayor parte de los países del informe han **reducido** las tasas de mortalidad de este colectivo en el periodo 2010-2018, posiblemente como consecuencia del fortalecimiento de la regulación en los sistemas de retención infantil
- El **grupo de 15 a 24 años** supone el 20% de los fallecidos para el conjunto de los países y su **tasa de mortalidad** es **superior** a la del total en todos los países. En **7** países, Andorra, Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala y Nicaragua, la tasa de mortalidad del **grupo de 15 a 24 años** ha **crecido** entre 2010 y 2018 y en **5** ha **disminuido**, España, México, Paraguay, Portugal y Uruguay
- Para el **grupo de 65 años y más**, que supone el 12% de los fallecidos del conjunto de países, la **tasa de mortalidad** es **superior** a la del total en todos los países, excepto en Andorra. Respecto de 2010 la tasa ha **aumentado** en **5** países, Argentina, Colombia, Costa Rica, Nicaragua y Uruguay y ha **disminuido** en **6**, Chile, España, Guatemala, México, Paraguay y Portugal.
- Por tipo de usuario, son las **motocicletas** las que concentran el mayor porcentaje de fallecidos en 2018 para la mayor parte de los países del Informe. Destacar el elevado porcentaje en países como Colombia, República Dominicana y Paraguay con cifras de más del 50% del total.
- En el caso de Chile y Honduras, el porcentaje más elevado lo representan los **peatones** con un 36% y 33%, respectivamente.
- Los **ciclistas** continúan siendo un colectivo con **baja representatividad** (en el total de fallecidos para todos los países del Informe). La promoción a nivel mundial de la bicicleta como medio de transporte sostenible en las ciudades hace necesario desarrollar políticas de seguridad vial respecto a este colectivo.

## Grupos de edad

El análisis de los datos por grupo de edad es muy útil para establecer la exposición al riesgo de la población y enfocar las políticas de seguridad. En el conjunto de países del informe los niños suponen el 4% de los fallecidos, estando por encima de este porcentaje Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay y El Salvador. Los jóvenes de 15 a 24 años son el 22% de los fallecidos en el conjunto de países y superan ese porcentaje Argentina, Guatemala, Honduras, Paraguay y República Dominicana. En cuanto a los mayores, 65 años y más, en el conjunto de países son el 14% de los fallecidos y superan ese porcentaje Colombia, Chile, España, Portugal, El Salvador y Uruguay.

Tabla 10. Fallecidos según grupo de edad 2018.

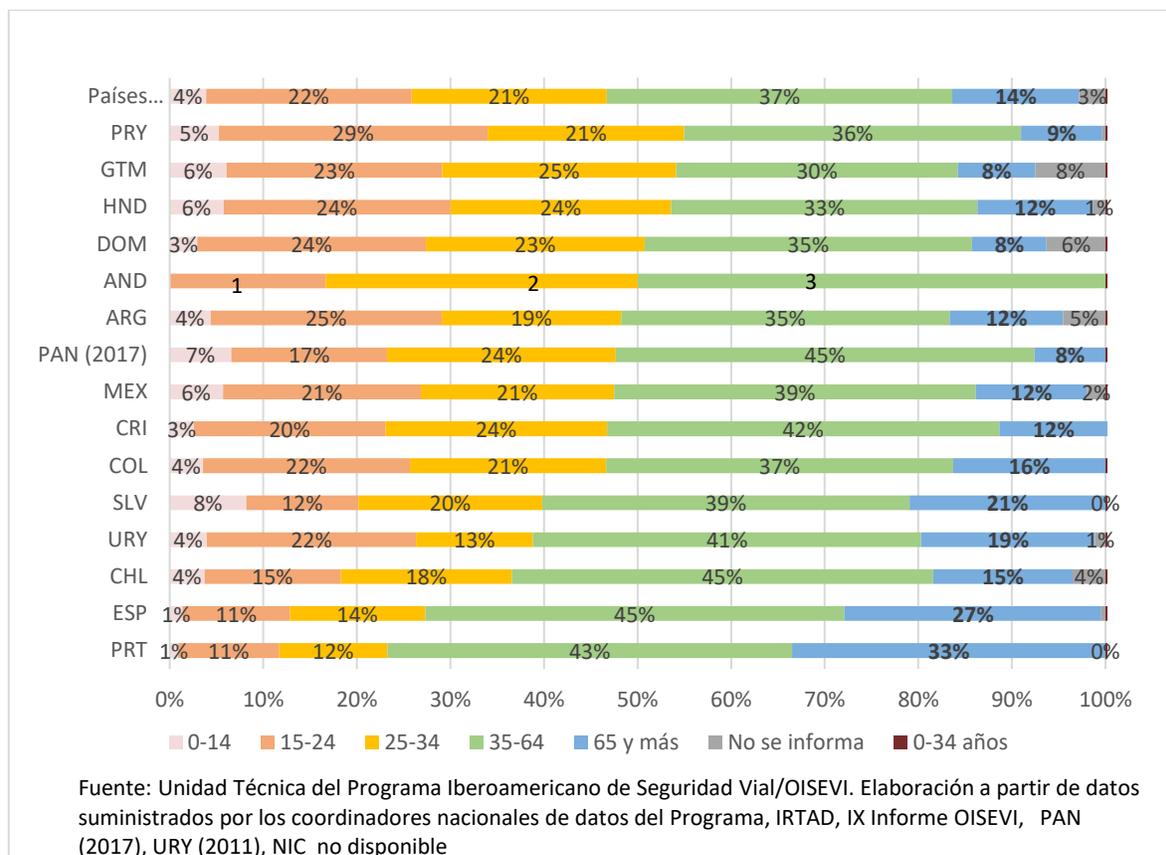
2018	AND	ARG	CHL	COL	CRI	ESP	GTM	PAN	PRY
0-14	0	240	73	232	21	25	113	0	61
15-24	1	1.357	285	1.442	166	207	413	0	334
25-34	2	1.053	358	1.367	192	261	562	0	244
35-44	1	839	290	955	131	301	309	0	156
45-54	1	593	317	759	111	288	163	0	153
55-64	1	496	273	705	98	220	100	0	109
65 y más	0	667	291	1.060	94	496	120	0	101
No se informa	0	248	69	0	0	8	156	0	4
Total	6	5.493	1.955	6.520	811	1.806	1.936	353	1.162

PAN no disponible.

Continúa la Tabla 10

2018	DOM	URY	HND	MEX	NIC	PRT	SLV
0-14	89	21	93	887	45	6	107
15-24	734	118	391	3.291	145	73	157
25-34	703	66	381	3.219	219	78	257
35-44	449	76	232	2.518	140	91	211
45-54	352	60	167	1.941	64	103	161
55-64	250	83	129	1.561	54	98	142
65 y más	240	98	199	1.847	59	226	274
No se informa	189	6	22	310	0	0	0
Total	3.006	528	1.614	15.574	726	675	1.309

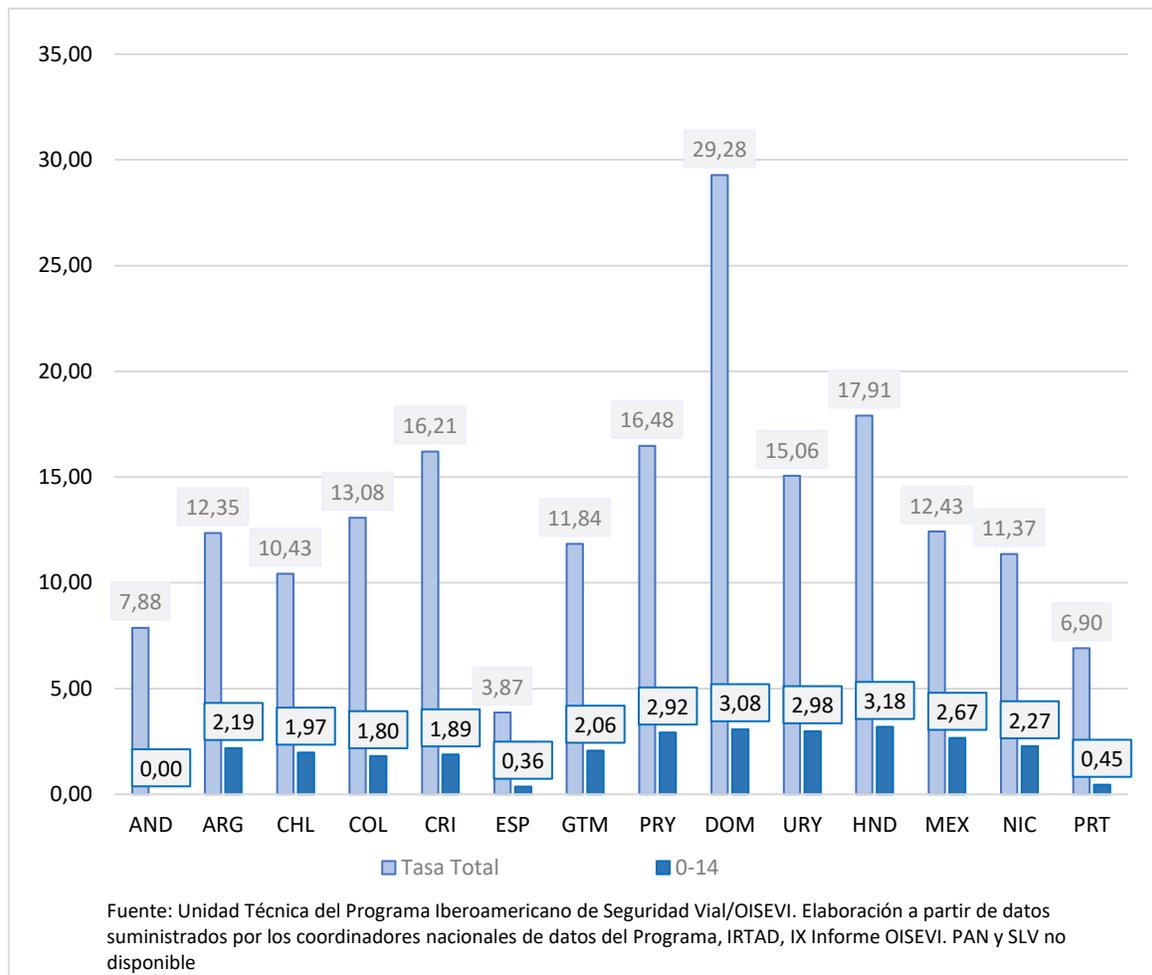
**Gráfico 12.** Distribución porcentual fallecidos según grupo de edad. 2018.



Es claro que la comparación de los grupos de edad entre países debe tener en cuenta la estructura de la población, por lo que se han elaborado para cada colectivo (niños, jóvenes y mayores) 2 gráficos en los que se presentan la tasa de fallecidos por 100.000 habitantes para 2018 del total de fallecidos y de cada colectivo y la tasa para 2010 y 2018 de cada colectivo.

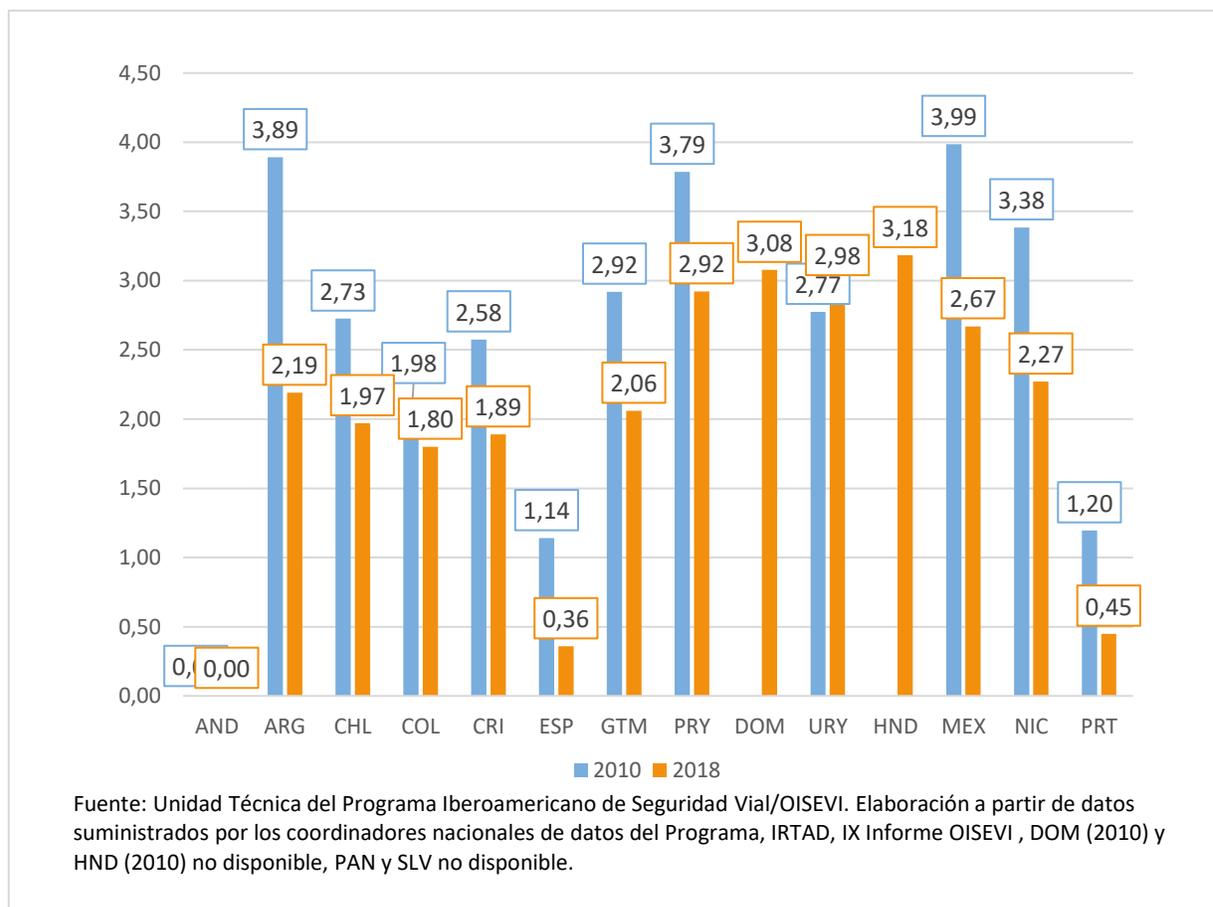
En el gráfico 13 se comparan las tasas para 2018 del total del país y del grupo de 0 a 14 años de edad, observándose, en todos los países, que la tasa de fallecidos de 0 a 14 años está por debajo de la tasa total de cada país. La tasa mayor es 3,18 y corresponde a Honduras y la menor es 0,0 y corresponde a Andorra.

**Gráfico 13.** Fallecidos por cien mil habitantes. Total y edad de 0 a 14 años. 2018.



En términos comparativos respecto de 2010, en 2018 en todos los países ha disminuido la tasa de fallecidos por 100.000 habitantes para el grupo de edad de 0 a 4 años, excepto en Uruguay.

**Gráfico 14.** Fallecidos por cien mil habitantes. Edad de 0 a 14 años. 2010, 2018.

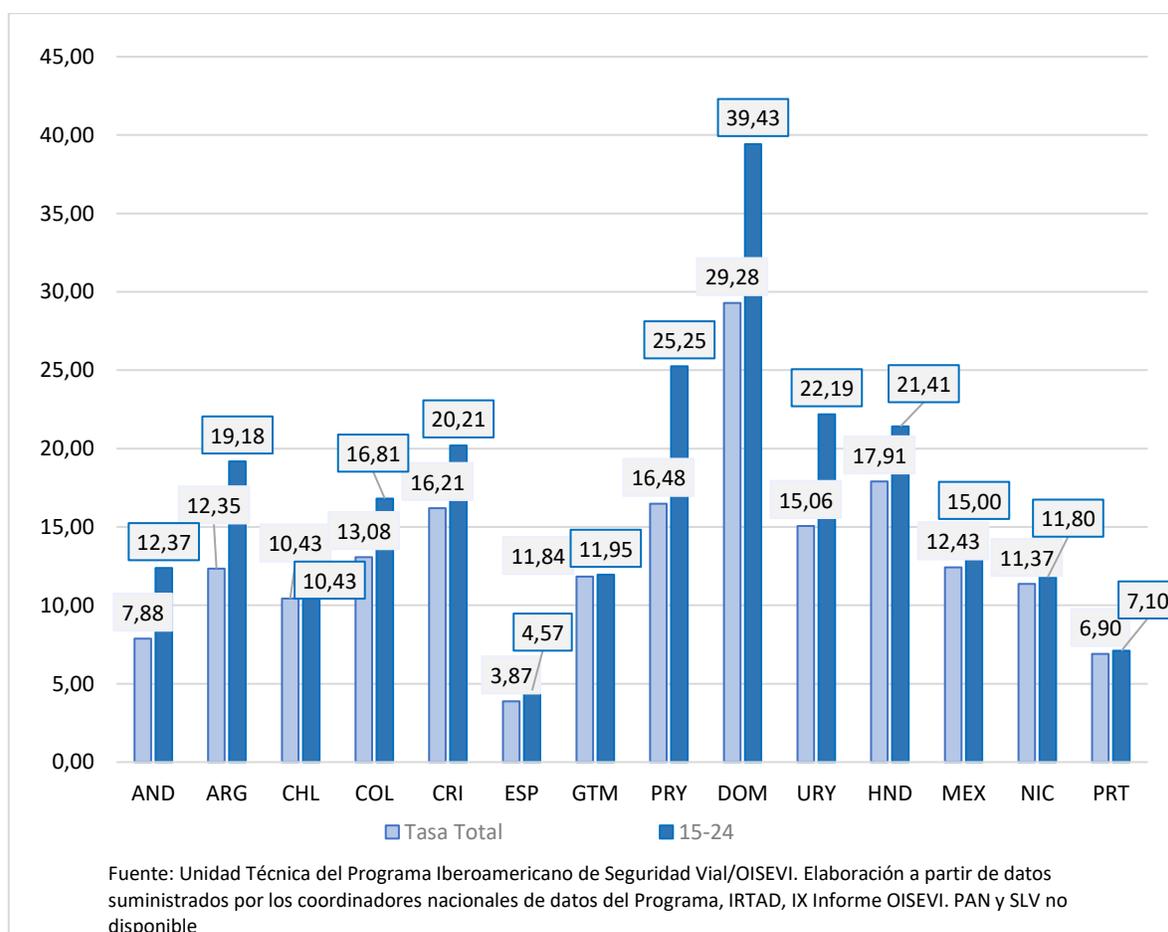


En relación al grupo de jóvenes de 15 a 24 años, la tasa mayor en 2018 es 39,43 y corresponde a República Dominicana y la menor es 4,57 y corresponde a España.

Comparando las tasas totales y del grupo de 15 a 24 años para el año 2018 (Gráfico 16), se observa que en todos los países la tasa para este grupo es mayor que la del total, excepto en Chile y Guatemala, dónde las tasas son similares. Se trata, por tanto, de un colectivo con mayor riesgo que otros grupos de edad.

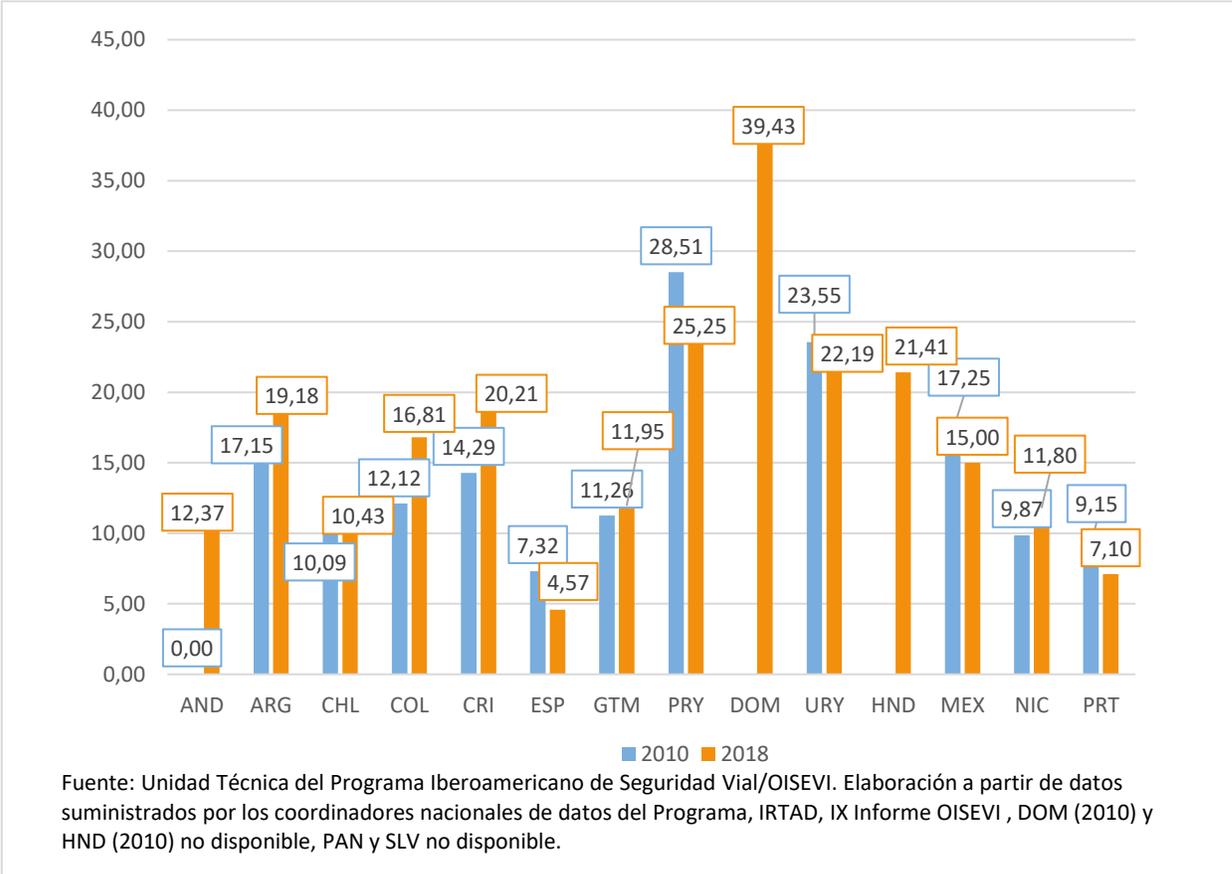
En República Dominicana la diferencia entre la tasa de los jóvenes y la tasa total es de 10 muertos más por 100,000 habitantes, en Paraguay la diferencia es de 9 y en Argentina y Uruguay de 7. El resto de los países tienen diferencias inferiores a 5 fallecidos.

**Gráfico 15.** Fallecidos por cien mil habitantes. Total y edad de 15 a 24 años. 2018.



Respecto de 2010 Andorra, Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala y Nicaragua tienen mayor tasa en 2018, mientras que la tasa es menor en España, México, Paraguay, Portugal y Uruguay.

**Gráfico 16.** Fallecidos por cien mil habitantes. Edad de 15 a 24 años. 2010, 2018.

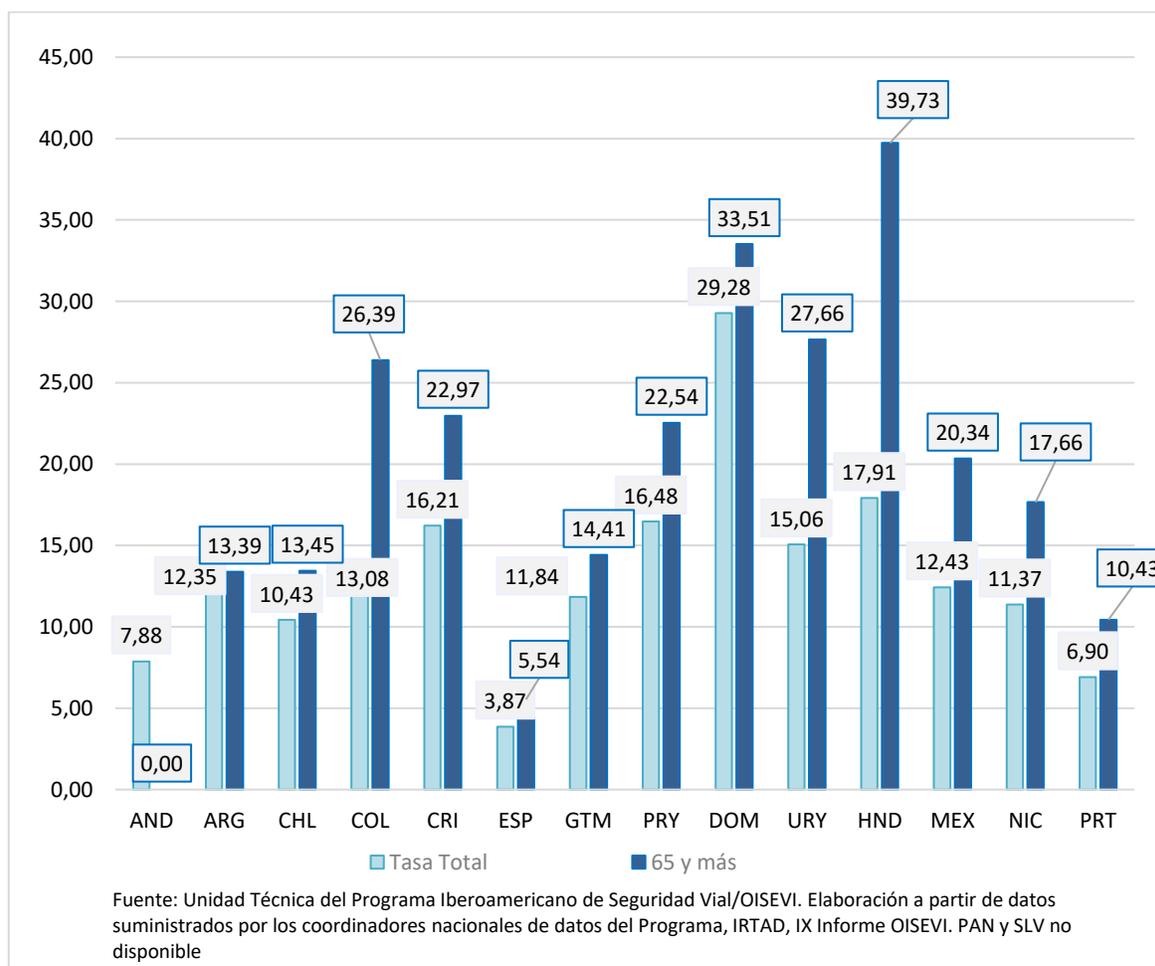


En relación con el grupo de 65 años y más, la tasa mayor en 2018 es 37,65 y corresponde a Honduras y la menor es 0,00 y corresponde a Andorra.

Comparando las tasas totales y del grupo de 65 años y más para el año 2018, se muestra que en todos los países la tasa para este grupo es mayor que la del total, excepto en Andorra. (Andorra en 2018 tuvo 6 fallecidos, ninguno de este grupo). Se trata de un colectivo con mayor riesgo que otros grupos de edad.

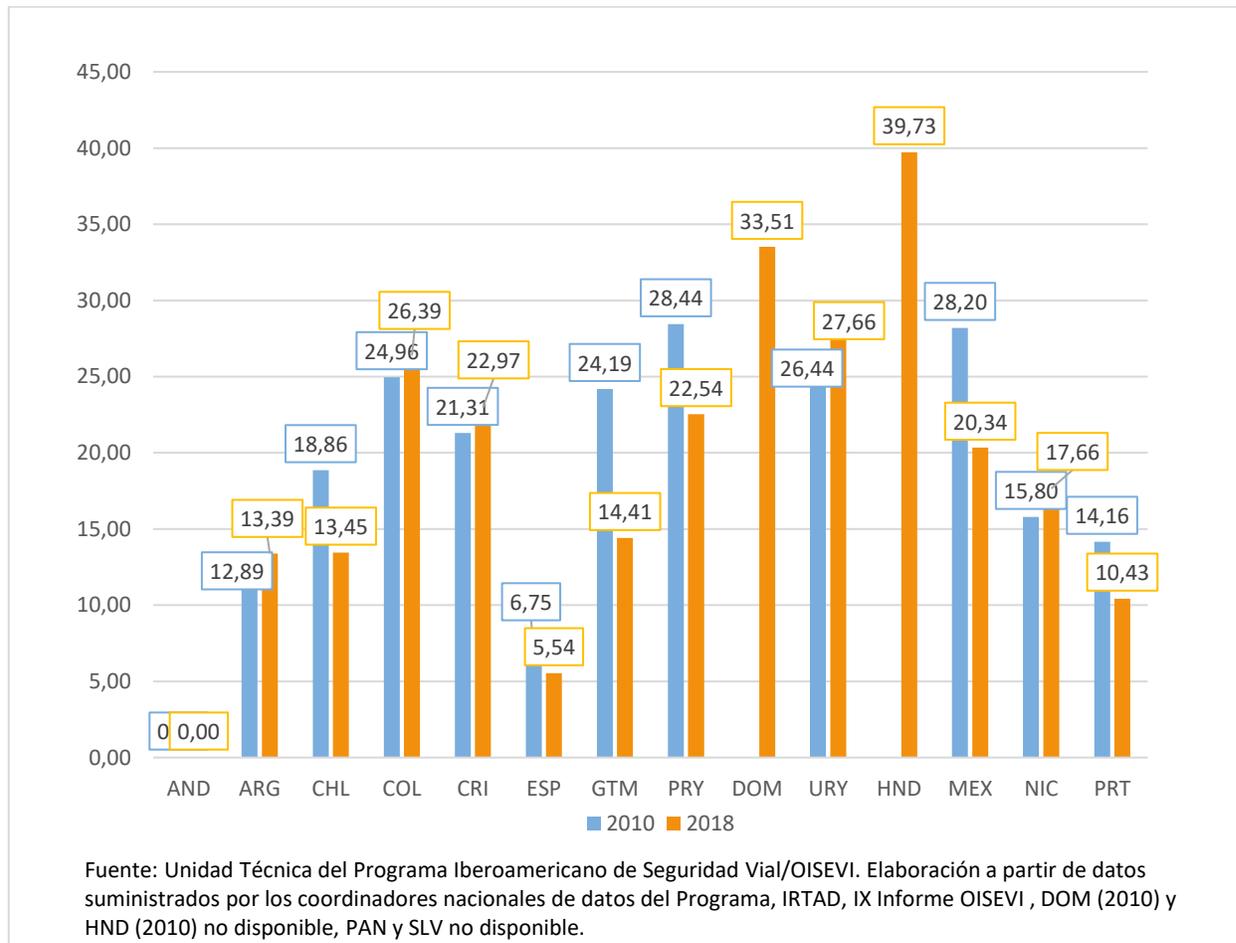
Las mayores diferencias se identifican en Honduras (22), Colombia y Uruguay (13), México (8), Costa Rica (7) y Paraguay (6).

**Gráfico 17.** Fallecidos por cien mil habitantes. Total y edad de 65 y más. 2018.



Respecto de 2010 Argentina, Colombia, Costa Rica, Nicaragua y Uruguay tienen mayor tasa en 2018, mientras que la tasa es menor en Chile, España, Guatemala, México, Paraguay y Portugal.

**Gráfico 18.** Fallecidos por cien mil habitantes. *Edad de 65 años y más.* 2010, 2018.



## Medio de desplazamiento

Según el medio de desplazamiento, el mayor porcentaje de fallecidos en el conjunto de países en 2018 corresponde a los motociclistas, el 30%; los peatones ocupan el segundo lugar, siendo el 22% de los fallecidos y los fallecidos ocupantes vehículos livianos de pasajeros el tercer lugar, con un 17% de los fallecidos. Los ciclistas fallecidos fueron el 3% del total y los ocupantes de vehículos de mercancías, autobuses y otros vehículos fueron el 28%.

Tabla 11. Fallecidos según medio de desplazamiento. 2018.

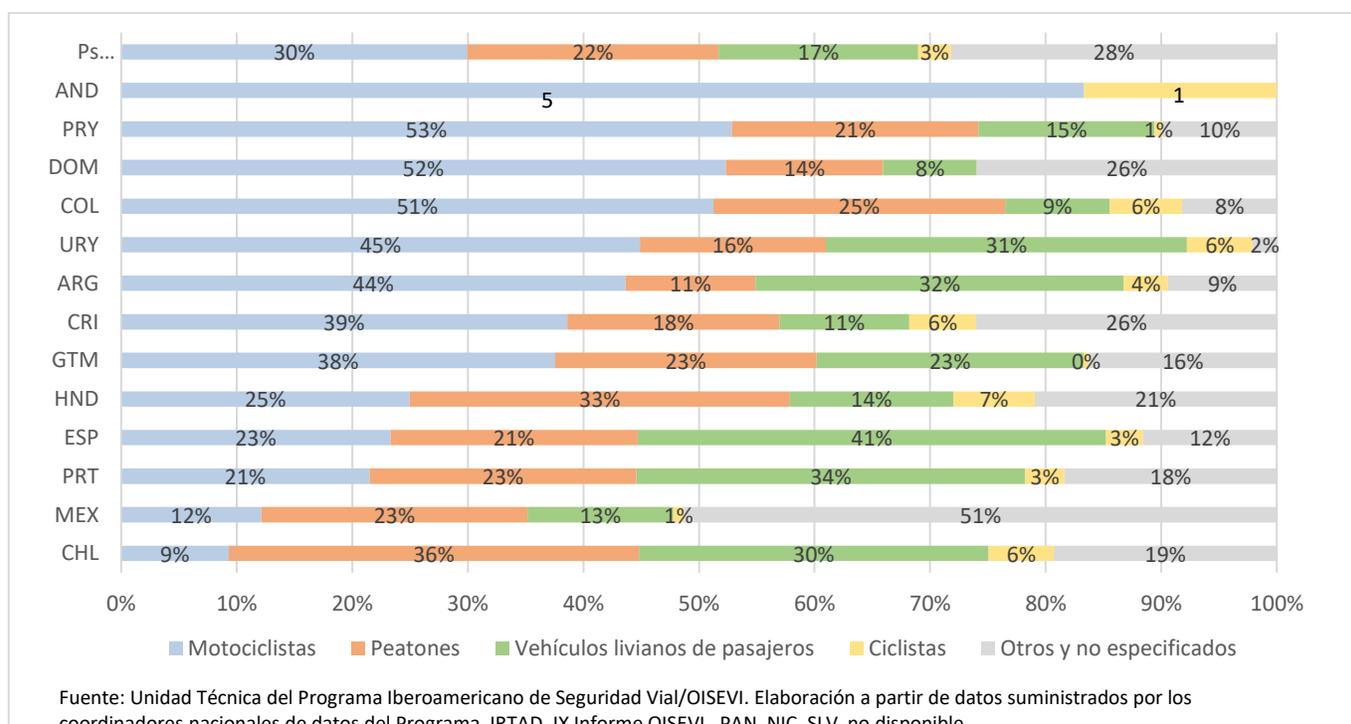
2018	AND	ARG	CHL	COL	CRI	ESP	GTM	PAN	PRY
Peatones	0	618	694	1.647	149	386	438		248
Ciclistas	1	210	111	411	47	58	9		8
Motociclistas	5	2.397	182	3.341	313	421	727		614
Vehículos livianos de pasajeros	0	1.751	592	588	91	732	447		177
Otros y no especificados	0	517	377	533	211	209	315		115
Total	6	5.493	1.955	6.520	811	1.806	1.936		1.162

PAN no disponible.

2018	DOM	URY	HND	MEX	NIC	PRT	SLV
Peatones	409	85	531	3.587		156	
Ciclistas	0	30	114	148		23	
Motociclistas	1.573	237	403	1.890		145	
Vehículos livianos de pasajeros	244	165	228	1.964		227	
Otros y no especificados	780	11	338	7.985		124	
Total	3.006	528	1.614	15.574		675	

NIC y SLV: No disponible. Distribución de usuarios no comparable con los demás países.

Gráfico 19. Distribución porcentual de los fallecidos por medio de desplazamiento. 2018.



## Los vulnerables

### Peatones

En la siguiente tabla, codificado por colores en función de la representatividad, se observa que en Argentina, República Dominicana y Uruguay es dónde los peatones presentan un porcentaje menor, mientras que en Chile y Honduras la proporción de peatones fallecidos sobre el total es la mayor.

En 2018, los porcentajes de peatones fallecidos respecto del total de fallecidos del país, se han reducido significativamente (más de 5 puntos porcentuales) respecto a 2010 en Colombia, Costa Rica, Guatemala, México y Paraguay y han aumentado en Argentina, España y Portugal.

Tabla 12. Peatones. % Evolución 2010-2017-2018

	% Peatones fallecidos en relación con el total			Peatones fallecidos 2018
	2010	2017	2018	
AND	0	1	0	0
ARG	6%	10%	11%	618
CHL	39%	36%	36%	694
COL	31%	26%	25%	1.647
CRI	34%	20%	18%	149
ESP	19%	19%	21%	386
GTM	39%	28%	23%	438
PAN		41%		
PRY	29%	21%	21%	248
DOM		13%	14%	409
URY		15%	16%	85
HDN		38%	33%	531
MEX	29%	24%	23%	3.587
NIC				
PRT	21%	22%	23%	134

## Motoristas

En Chile, España, México y Portugal es dónde los motociclistas fallecidos y el parque de motocicletas presentan un porcentaje inferior al 25%. Honduras que tiene un porcentaje de motociclistas fallecidos del 25% tiene un porcentaje de parque de motocicletas del 41%.

Colombia, Paraguay y República Dominicana tienen porcentajes de fallecidos motoristas superiores al 50% del total de fallecidos y, respecto del porcentaje de motocicletas en su parque, en Colombia y República Dominicana supera también el 50%, no sucediendo así en el caso de Paraguay.

En la comparación entre 2010 y 2018 del porcentaje de motoristas fallecidos se observan aumentos significativos (más de 5 puntos porcentuales) en Argentina, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Paraguay, México y Nicaragua. En la participación de las motocicletas respecto del total del parque de vehículos ha habido aumentos importantes en Argentina, Colombia, Costa Rica, Guatemala, República Dominicana, Honduras, México y Nicaragua.

Tabla 13. Porcentaje de motociclistas fallecidos en relación con el total. 2010, 2017, 2018. Total fallecidos 2018,2017.

	% Motociclistas fallecidos en relación con el total			Motociclistas fallecidos 2018
	2010	2017	2018	
AND	0	2	5	5
ARG	23%	36%	44%	2.397
CHL	5%	11%	9%	182
COL	40%	51%	51%	3.341
CRI	30%	39%	39%	313
ESP	20%	22%	23%	421
GTM	15%	36%	38%	727
PAN		7%		
PRY	45%	56%	53%	614
DOM		44%	52%	1.573
URY		47%	45%	237
HND		14%	25%	403
MEX	4%	12%	12%	1.890
NIC	41%	42%	48%	352
PRT	20%	25%	21%	150

Tabla 14. Porcentaje de motocicletas en relación con el parque total. 2010, 2017, 2018. Parque de motocicletas 2018,2017.

Motocicletas. % Evolución 2010-2017-2018

	% Motocicletas en relación con el total del parque			Parque de motocicletas 2018 (en miles)
	2010	2017	2018	
AND	17%	18%	18%	16
ARG	20%	33%	34%	8.265
CHL	3%	4%	4%	190
COL	50%	58%	58%	8.291
CRI	20%	27%	28%	664
ESP	15%	15%	15%	5.393
GTM	28%	39%	39%	1.359
PAN				0
PRY	34%	35%	36%	801
DOM	49%	55%	55%	2.399
URY	54%	53%	52%	1.291
HND	21%	39%	41%	753
MEX	4%	8%	9%	4.084
NIC	27%	52%	51%	485
PRT	8%	8%	8%	543

## República Dominicana

### Plan Estratégico Nacional de seguridad vial de Motocicletas

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en adelante INTRANT, ha lanzado varias estrategias nacionales de seguridad, enfocadas en los usuarios más vulnerables de las vías de la República Dominicana. Cabe destacar, que el desarrollo de estos planes estratégicos tiene como objetivo contrarrestar las elevadas cifras de mortalidad que presentan los colectivos de mayor riesgo, siendo estos el 85% del total de fallecidos en accidentes de tráfico.

Partiendo de esta base, en noviembre de 2019, el INTRANT presentó el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas 2019-2022, el cual presenta cinco ejes estratégicos como medidas al elevado índice de mortalidad de los motociclistas. Para más detalle, tres de los ejes mencionados están enfocados en acometer sobre las causas más generales de los accidentes: Factor Humano, Vehículos e Infraestructura. Así mismo, por otro se encuentran los ejes denominados *Enforcement* e Investigación, los cuales abarcan la reglamentación y la fiscalización, así como la fundamentación de todas las intervenciones en estudios científicos confiables, siendo el carácter de estos ejes transversal a los de causas generales de accidentes.

## 2.4 La zona urbana

### *Datos Clave*

- **10** de los **16** países han enviado datos de fallecidos en zonas urbanas.
- En **4** de los 10 países con datos **más de la mitad de los fallecidos** se han producido en zonas urbanas (Honduras, Portugal, República Dominicana y Uruguay).
- En 4 países se observan reducciones entre 2010 y 2018 (Chile, México y Uruguay)
- Se profundizará en los datos urbanos en futuras ediciones dado que la movilidad de los usuarios **vulnerables** (motoristas peatones y ciclistas) se producen en un alto porcentaje en las vías de la zona urbana, que tiene su propio perfil de accidentalidad.

Tabla 15. Fallecidos en zona urbana y porcentaje en relación con el total del país. 2010, 2017, 2018.

	2010		2017		2018	
	Número	% Total país	Número	% Total país	Número	% Total país
AND	0		1	25%	0	0%
ARG	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
CHL	932	45%	744	39%	737	38%
COL	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
CRI	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
ESP	550	22%	509	28%	489	27%
GTM	846	45%	920	46%	871	45%
PAN	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
PRY	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
DOM	n.d	n.d	1.393	50%	1.709	57%
URY	378	68%	214	46%	281	53%
HND	n.d	n.d	917	62%	961	60%
MEX	4.582	28%	2.620	17%	2.506	16%
NIC	138	24%	180	23%	180	25%
PRT	484	52%	328	54%	355	53%
SLV	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d

n.d- No disponible

## 2.5 Los hábitos en la conducción

### *Datos clave*

- **4** países de los 16 del informe, han realizado recientemente encuestas observacionales con respecto a los hábitos de conducción y **8** si incluimos toda la década.
- Los principales **ámbitos** de las encuestas son: casco, cinturón y sistemas de retención infantil. Se han realizado también estudios generales sobre percepción de la seguridad vial.
- El uso del **cinturón de seguridad** en los conductores está por **debajo del 80%** en 5 de los 8 países con encuesta observacional y en las plazas **traseras** el uso se sitúa por **debajo del 50%** en 6 de ellos.
- El **uso del casco** en motocicleta está por **encima del 90%** para 5 de los 8 países que han aportado el resultado de sus estudios observacionales.
- En relación con la **seguridad de los niños en el vehículo**, según los datos disponibles en los 5 países que disponen de un estudio observacional, el uso de los sistemas de retención infantil es inferior al 50% en todos ellos.

Información según disponibilidad para los distintos países. En cada gráfico y tabla se indica tanto la fuente del dato como su disponibilidad.

## Cinturón de seguridad

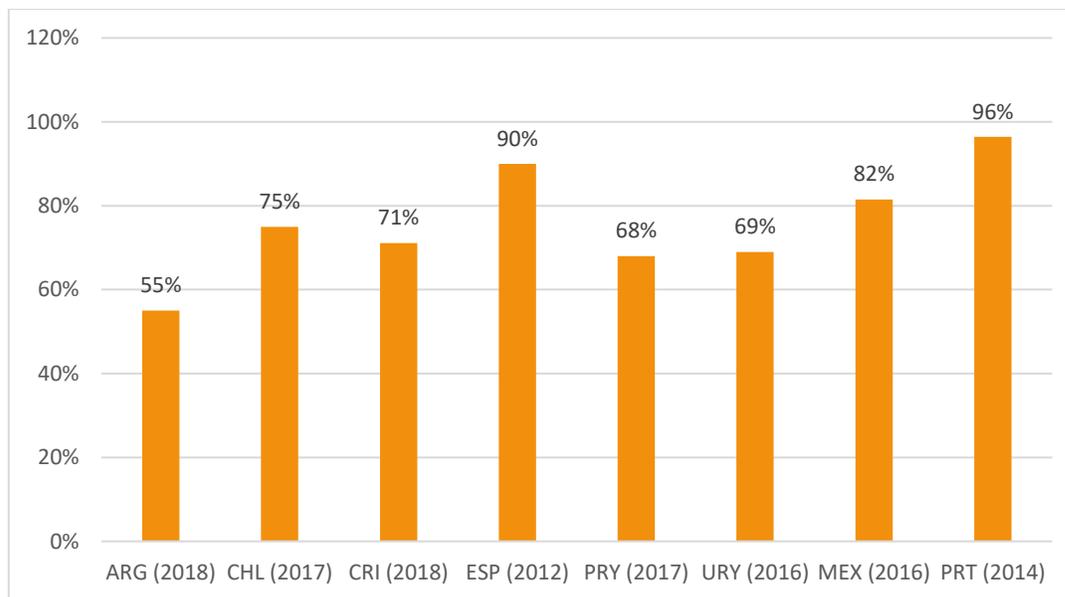
El uso del cinturón de seguridad reduce considerablemente las lesiones en caso de accidente de tráfico para todos los ocupantes. Los países han avanzado en la legislación relativa a su utilización en los últimos años, así como los fabricantes de vehículos que han mejorado su usabilidad.

El conjunto de países del Informe ha regulado el cinturón como obligatorio para conductor y ocupantes en turismos de forma generalizada, si bien, algunos de ellos todavía tienen excepciones en el uso del cinturón en las plazas traseras o para algunas tipologías de vehículos/usuarios.

8 de los 16 países del informe han realizado encuestas observacionales sobre el uso de cinturón de seguridad, 4 de ellos con anterioridad a 2017.

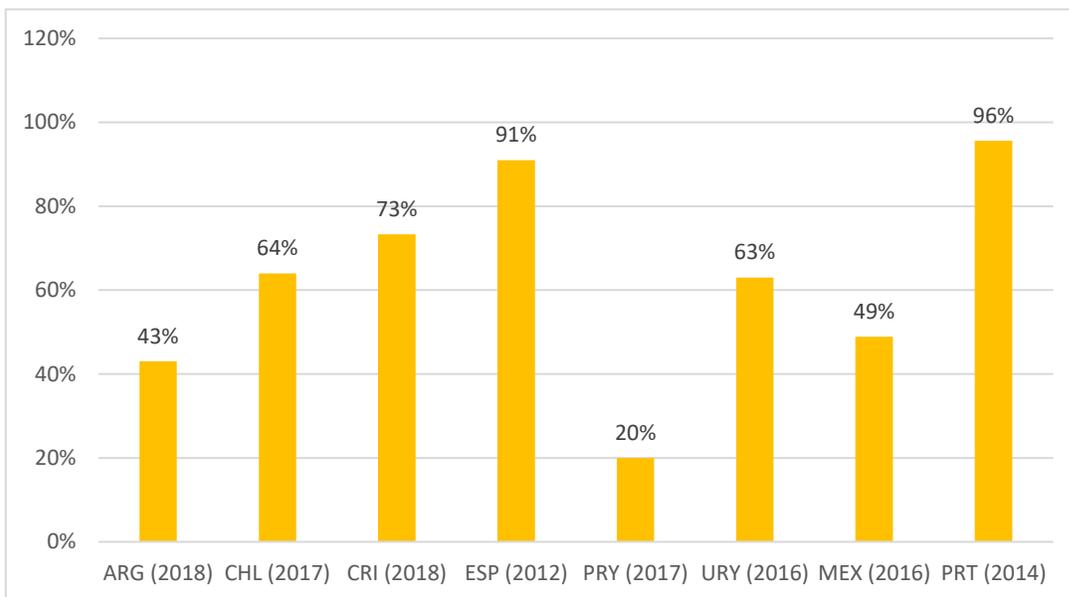
En relación al uso de cinturón por los conductores y acompañantes delanteros de vehículos livianos de pasajeros, los porcentajes de uso están por debajo del 80% excepto España y Portugal (dato del año 2012 y 2014, respectivamente). El uso en los pasajeros traseros está por debajo del 40%, excepto en España (2012 y Portugal (2014)). En los 8 países que han realizado encuestas observacionales sobre uso de cinturón es obligatorio el uso del mismo, tanto en las plazas delanteras como en las traseras.

**Gráfico 20.** Uso de **cinturón de seguridad** en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. **Conductor.** Estudio observacional.



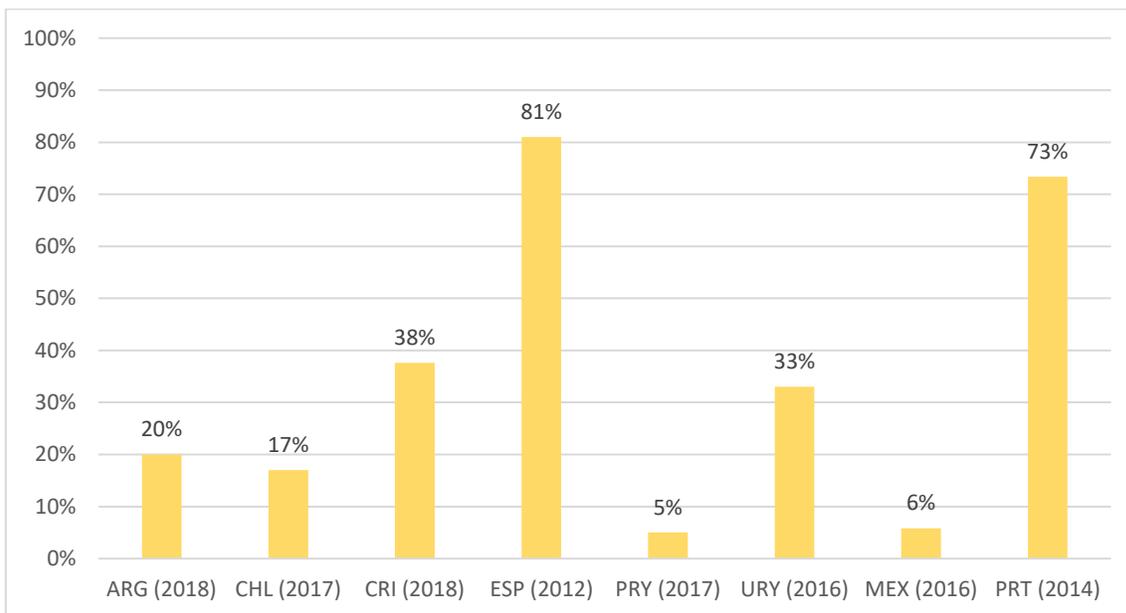
Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos del Programa, IRTAD, IX Informe OISEVI. AND, COL, GTM, PAN, DOM, HND; NIC y SLV no disponible

**Gráfico 21.** Uso de **cinturón de seguridad** en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. **Acompañante delantero.** Estudio observacional.



Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos del Programa, IRTAD, IX Informe OISEVI. AND, COL, GTM, PAN, DOM, HND, NIC y SLV no disponible

**Gráfico 22.** Uso de **cinturón de seguridad** en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. **Pasajeros traseros.** Estudio observacional.



Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos del Programa, IRTAD, IX Informe OISEVI. AND, COL, GTM, PAN, DOM, HND, NIC y SLV no disponible.

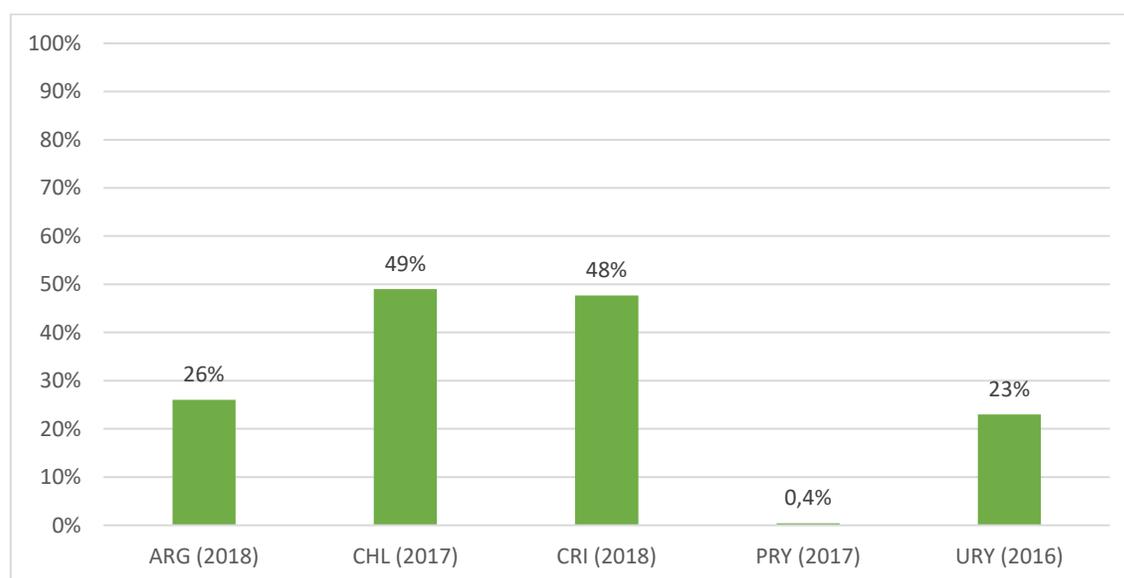
## Sistemas de retención infantil

En el caso de los sistemas de retención infantil, han realizado encuestas 5 países de los 16 del informe.

Destaca Portugal con un porcentaje de uso del 89%, así como Chile y Costa Rica con porcentajes cercanos al 50%.

Respecto a la legislación, los países del Informe presentan potencial de mejora, en conocimiento y en uso; y, en el caso de Guatemala, Honduras y Nicaragua no lo tienen como obligatorio dentro de su normativa.

**Gráfico 23.** Uso de **sistema de retención infantil** en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. Estudio observacional.



Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos del Programa, IRTAD, IX Informe OISEVI. AND, COL, ESP, GTM, PAN, DOM, HND, MEX, NIC, PRT y SLV no disponible

## Uso del casco

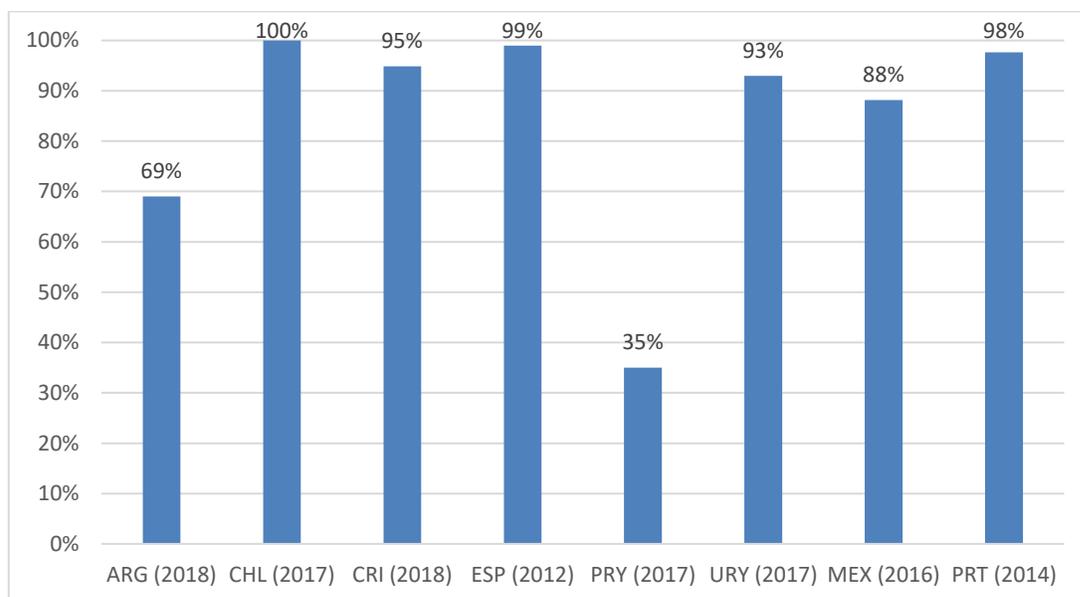
En seis de los ocho países que han aportado la información se observan tasas de uso de casco en los conductores de motocicletas muy elevadas, destacando el 100% de uso en Chile y el 98% de Portugal (2014) y de España (dato de 2012).

En cuanto a los acompañantes, en 7 de los países informantes la tasa es inferior a la de uso en conductores. Sólo Chile indica un uso como el de los conductores (100%).

Todos los países del Informe tienen establecida la obligatoriedad del uso del casco para todos los ocupantes de motocicleta.

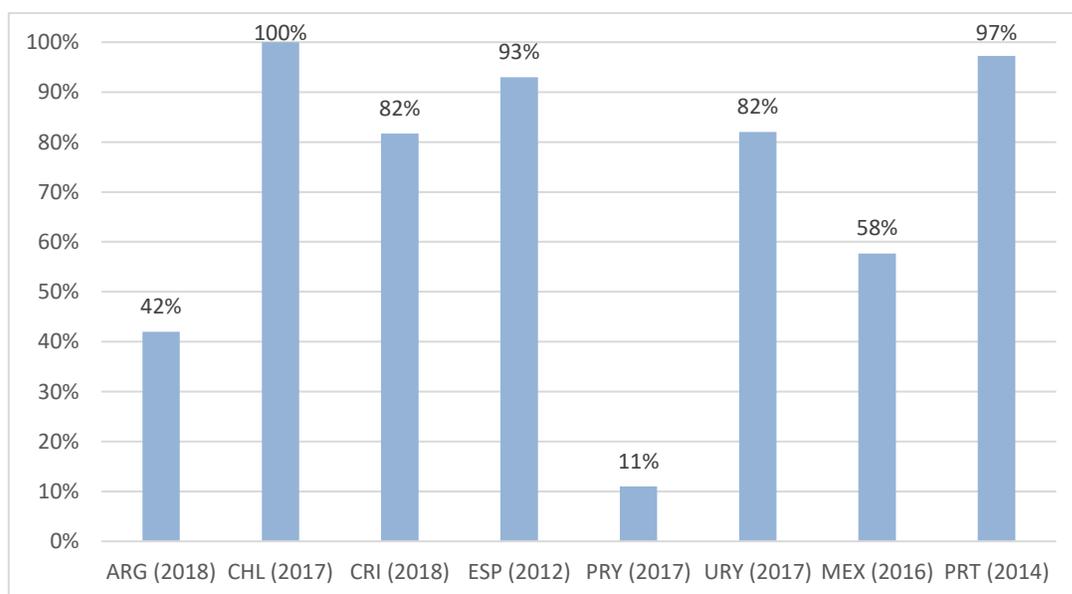
En el caso de la bicicleta, tan solo hay 5 países que han legislado la obligatoriedad de su uso.

**Gráfico 24.** Uso de casco en motocicletas según posición en el vehículo. **Conductor.** Estudio observacional.



Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos suministrados por los coordinadores nacionales de datos del Programa, IRTAD, IX Informe OISEVI. AND, COL, GTM, PAN, DOM no disponible

**Gráfico 25.** Uso de casco en motocicletas según posición en el vehículo. **Acompañante.** Estudio observacional.



---

## 3. AVANCE 2019

### *Datos clave de 2019*

- La cifra de muertes causadas por accidentes de tránsito en 2019 para los 11 países que a la fecha de elaboración del informe disponían de información definitiva ha sido de 34.074, un **1%** menos que en 2018 (34.346 para los 11 países).
- En los datos por país destaca la reducción, respecto de 2018, del 20% de los fallecidos en Uruguay y el aumento del 20% en Guatemala.
- La tasa de fallecidos en accidentes de tránsito se sitúa en un **11,40** por 100.000 habitantes.
- El parque de vehículos por 1.000 habitantes continúa creciendo año tras año, situándose en **430** en 2019 frente a 327 del año 2010.

Información referida a 11 países: AND, CHL, COL, ESP, GTM, DOM, URY, HND, MEX, NIC y PRT  
Datos de ARG (2019), CRI (2019) y PRY (2019) provisionales.  
Sin datos 2019 para PAN y SLV

Los datos del año 2019 de la tabla siguiente son provisionales para Argentina, Costa Rica y Paraguay y no se dispone de ellos en el caso de Panamá y El Salvador. Para realizar la comparación conjunta, se han tomado los datos de los 11 países que han informado de las cifras definitivas de 2019.

Tabla 16. Fallecidos 2010,2018 y 2019.

Países	2010	2018	2019	Dif. 2019/2010	Dif. 2018/2019	Dif. % 2019/2010	Dif.% 2019/2018
AND	0	6	2	2	-4		
ARG <sup>(1)</sup>	5.094	5.493	4.819				
CHL	2.070	1.955	1.973	-97	18	-5%	1%
COL	5.177	6.520	6.495	1.318	-25	25%	0%
CRI <sup>(1)</sup>	574	811	709				
ESP	2.478	1.806	1.755	-723	-51	-29%	-3%
GTM	1.899	1.936	2.317	417	381	22%	20%
PAN <sup>(2)</sup>	410	353					
PRY <sup>(1)</sup>	1.227	1.162	1.007				
DOM	2.772	3.006	3.204	432	198	16%	7%
URY	556	528	422	-134	-106	-24%	-20%
HND	1.181	1.614	1.762	581	148	49%	9%
MEX	16.559	15.574	14.673	-1.886	-901	-11%	-6%
NIC	571	726	846	275	120	48%	17%
PRT	937	675	626	-311	-49	-33%	-7%
SLV <sup>(2)</sup>	1.051	1.309					
<b>Total 11 países datos consolidados</b>	<b>34.200</b>	<b>34.346</b>	<b>34.074</b>	<b>-126</b>	<b>-272</b>	<b>0%</b>	<b>-1%</b>

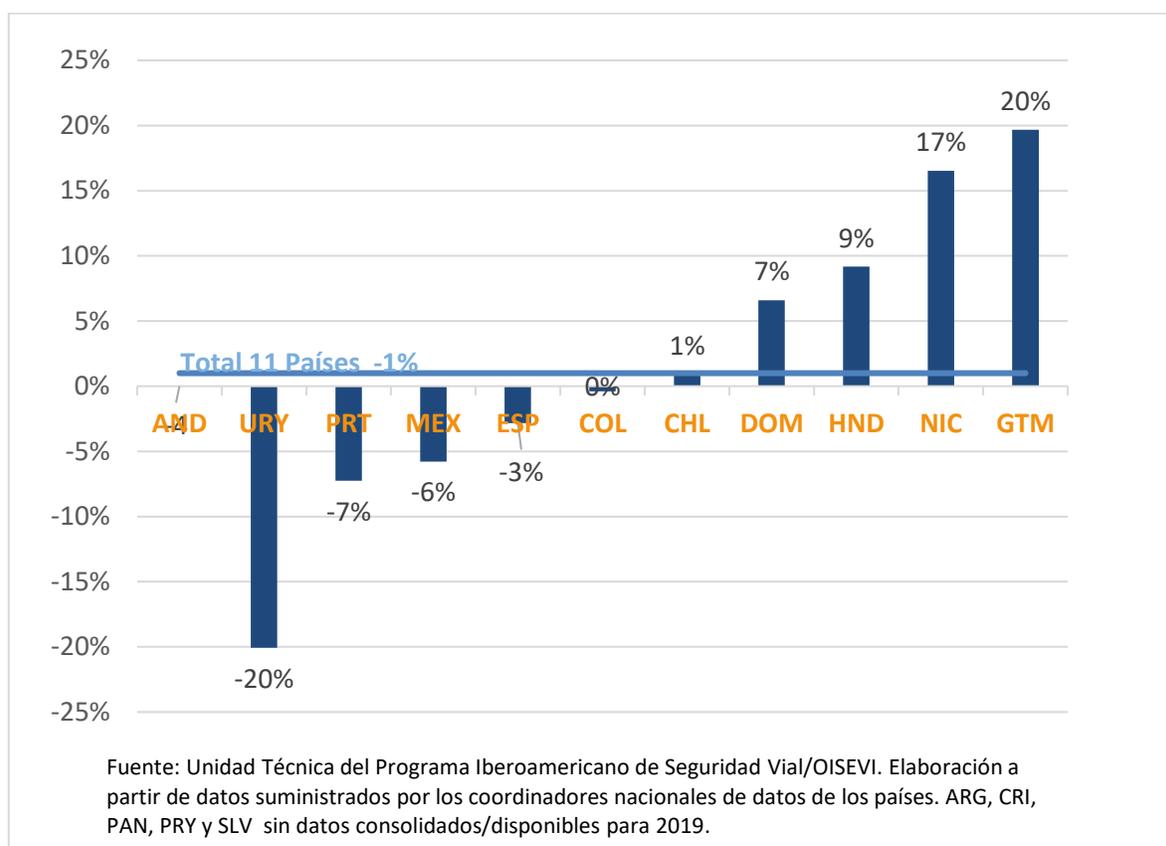
Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

(1) ARG (2019), CRI (2019) y PRY (2019) datos provisionales no comparables

(2) PAN y SLV Sin datos 2019

Los datos provisionales muestran que en el año 2019 no hay variación con respecto a los datos de 2010, si bien, con respecto a 2018 se registra una reducción del 1%.

**Gráfico 26.** Avance variación del número de fallecidos para el periodo 2018-2019.



**Tabla 17.** Indicadores 2019.

Indicadores 2019	AND	ARG <sup>(1)</sup>	CHL	COL	CRI <sup>(1)</sup>	ESP	GTM	PAN <sup>(2)</sup>
Fallecidos	2	4.819	1.973	6.495	709	1.755	2.317	n.d.
Fallecidos por 100 000 población	2,58	10,72	10,32	12,89	14,02	3,74	13,95	n.d.
Fallecidos por 100 000 vehículos	2,24	19,57	35,23	42,95	28,54	4,83	61,04	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	1.153	548	293	300	491	774	229	n.d.
Población (en miles)	78	44.939	19.107	50.374	5.058	46.937	16.604	n.d.
Parque vehicular (en miles)	89	24.620	5.600	15.122	2.484	36.343	3.795	n.d.

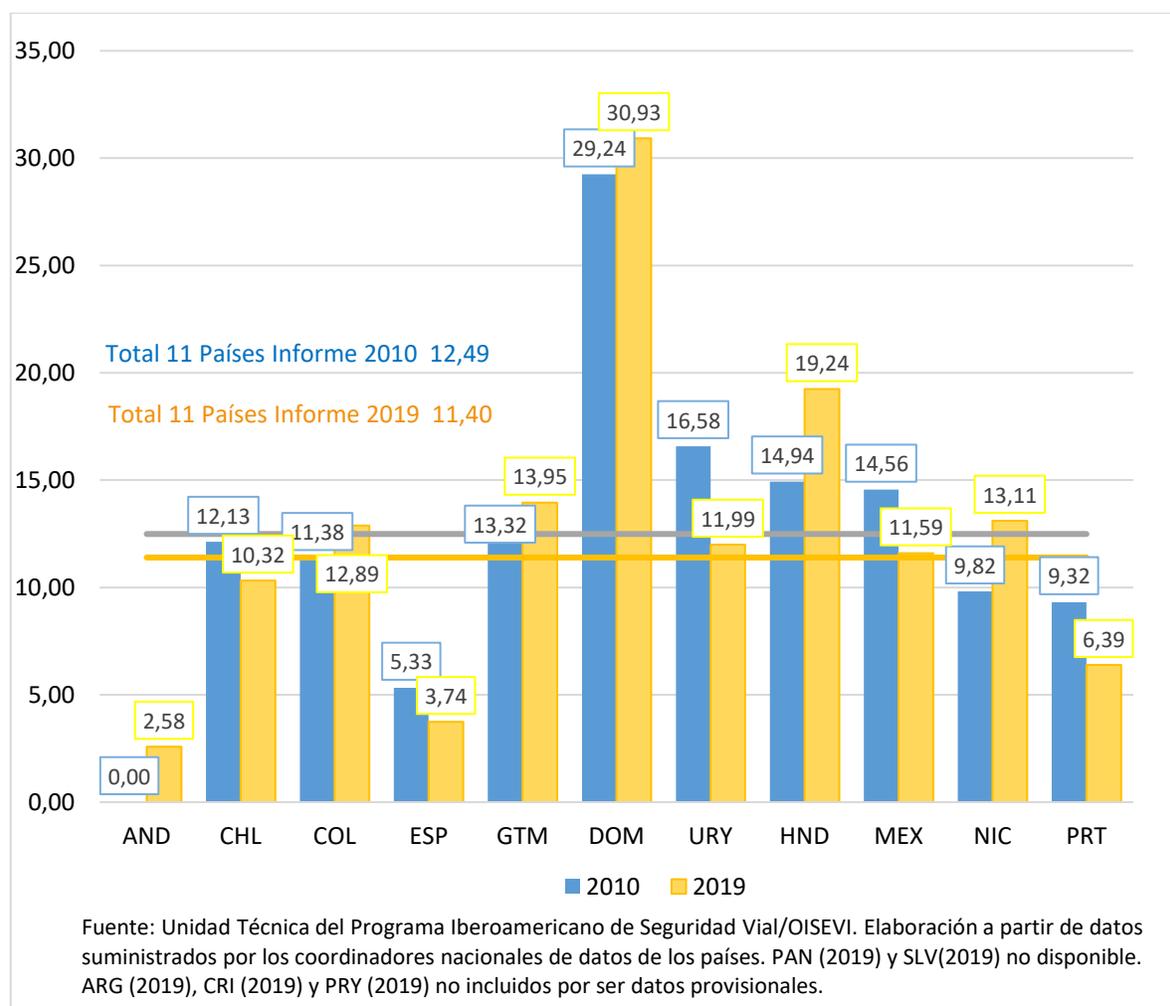
Indicadores 2019	PRY <sup>(1)</sup>	DOM	URY	HND	MEX	NIC	PRT	SLV <sup>(2)</sup>
Fallecidos	1.007	3.204	422	1.762	14.673	726	626	n.d.
Fallecidos por 100 000 población	14,08	30,93	11,99	19,24	12	11	6,39	n.d.
Fallecidos por 100 000 vehículos	41,99	69,13	16,65	87,01	29	85	9,21	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	335	447	720	221	400	154	693	n.d.
Población (en miles)	7.153	10.358	3.519	9.158	126.578	6.453	9.799	n.d.
Parque vehicular (en miles)	2.398	4.635	2.535	2.025	50.594	996	6.793	n.d.

<sup>(1)</sup>ARG (2019), CRI (2019) y PRY (2019) datos provisionales

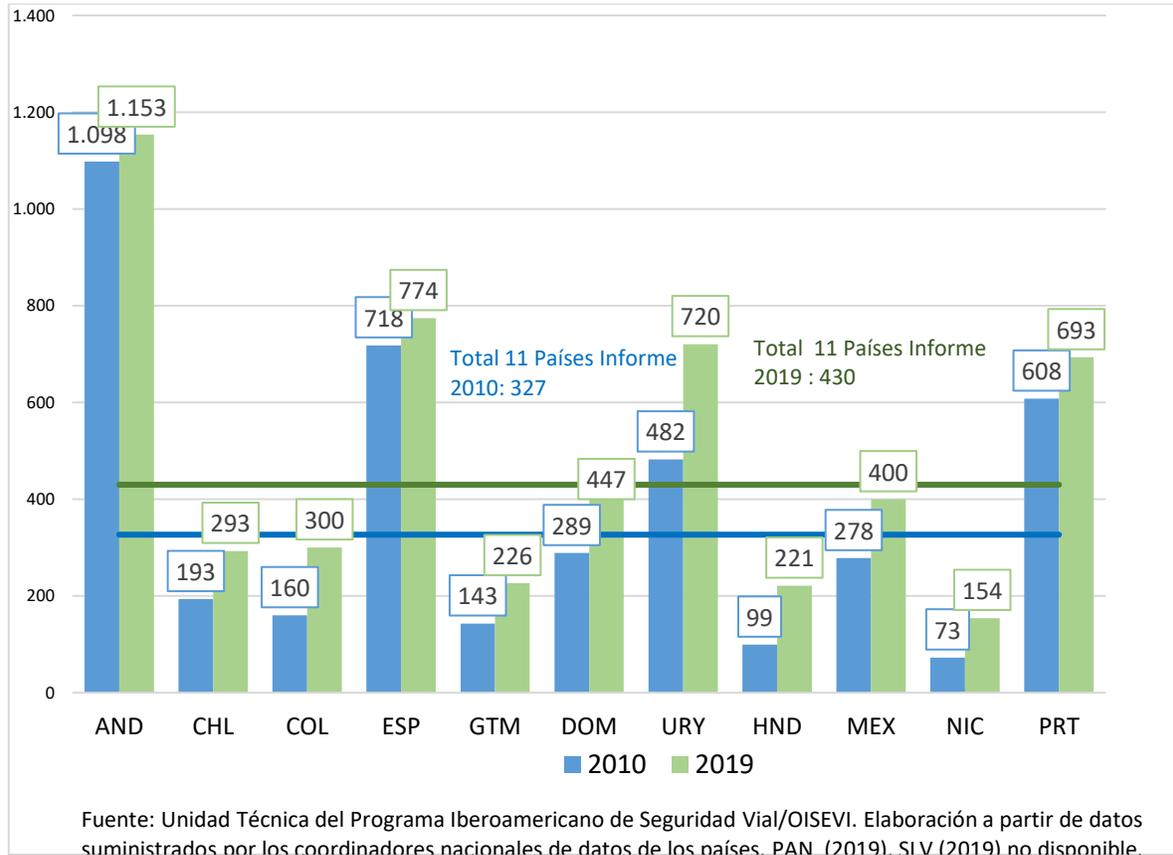
<sup>(2)</sup>PAN (2019) y SLV (2019) datos no disponibles

La tasa de fallecidos en accidentes de tránsito en 2019 para los 11 países con datos definitivos se sitúa en 11,40 por 100.000 habitantes y 7 países están por encima de esa tasa. Respecto de 2010 hay 6 países de los 11 informantes que en 2019 tienen una tasa mayor.

**Gráfico 27.** Avance tasa de fallecidos por 100. 000 habitantes. 2010, 2019



**Gráfico 28:** Avance parque de vehículos por 1.000 habitantes, 2010, 2019



---

## 4. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL POR PAÍS

## 4.1. Andorra

<b>Institución:</b>	<b>Departament de Mobilitat</b>
<b>Director/a:</b>	Jaume Bonell Argelich
<b>Coordinador/a:</b>	Rafel Cervós Isern

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	6
Heridos	284
Heridos graves/ heridos hospitalizados	26
Total víctimas	290
Fallecidos por 100 000 población	7,88
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	6,90
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	1.141
Población (en miles)	76
Parque vehicular (en miles)	87
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	18%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	0	4	6	6	2		
Heridos	3	303	284	281	-19		-6%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	0	32	26	26	-6		
Total víctimas	3	307	290	287	-17		-6%
Fallecidos por 100 000 población	0	5	8	8	3		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	0	5	7	7	2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	1098	1128	1141	43	13		
Población (en miles)	70	75	76	6	1		
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	77	84	87	10	3		
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	17%	18%	18%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	0	0	0	0	0		
15-24	0	0	1	1	1		
25-34	0	2	2	2	0		
35-44	0	0	1	1	1		
45-54	0	0	1	1	1		
55-64	0	1	1	1	0		
65 y más	0	1	0	0	-1		
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	0	4	6	6	2		

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	0	4	6	6	2		
Mujer	0	0	0	0	0		
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	0	4	6	6	2		

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	0	1	0	0	-1		
Ciclistas	0	0	1	1	1		
Motociclistas	0	2	5	5	3		
Vehículos livianos de pasajeros	0	1	0	0	-1		
Otros y no especificados	0	0	0	0	0		
Total	0	4	6	6	2		

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	2
Heridos	n.d..
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.
Total víctimas	2
Fallecidos por 100 000 población	2,58
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	2,24
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	1153
Población (en miles)	78
Parque vehicular (en miles)	89
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	18%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Departamento de Movilidad y Policía del Gobierno de Andorra
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Departamento de Movilidad y Policía
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Departamento de "Ordenament Territorial" y departamento de Movilidad. Corporaciones Locales en infraestructuras propias.
4	Actuaciones con relación a los vehículos	Departamento de Industria, Policía y Agentes de circulación de las Corporaciones Locales.
5	Actuaciones con relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Departamento de Movilidad y Policía
6	Campañas de publicidad	Departamento de Movilidad y Policía
7	Legislación sobre seguridad vial	Consell General
8	Otras cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Sí	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	SI			
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>				Programa Misión cero accidentes
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	SI			
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				2019-2023
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	SI			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Objetivo cero víctimas 2019-2023
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?	SI			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Campaña misión cero accidentes 2019-2023
5. ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?	SI			
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				Plan director nacional de Seguridad Vial 20-30
6. ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?	SI			
<i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i>				www.mobilitat.ad

## Medidas recientes (2018-2019)

Legislación: Ley del Código de la Circulación del 10 de junio de 1999 (en periodo de revisión)

Gestión de la seguridad vial: Plan director de la Seguridad Vial 20/30

## 4.2. Argentina

<b>Institución:</b>	<b>Agencia Nacional de Seguridad Vial</b>
<b>Director/a:</b>	Pablo Martínez Carignano
<b>Coordinador/a:</b>	Brián Covaro

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	5.493
Heridos (*)	113.805
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d
Total víctimas	119.298
Fallecidos por 100 000 población	12,35
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	22,46
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d
Tasa de motorización *1000 habitantes	550
Población (en miles)	44.495
Parque vehicular (en miles)	24.457
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	34%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d

(\*) Se informan heridos totales ya que no todas las jurisdicciones reportan el dato segmentando entre leves y graves  
n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	5.094	5.611	5.493	399	-118	8%	-2%
Heridos	91.416	118.550	113.805	22.389	-4.745	24%	-4%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d	n.d	n.d				
Total víctimas	96.510	124.161	119.298	22.788	-4.863	24%	-4%
Fallecidos por 100 000 población	12,57	12,74	12,35	-0,22	-0,39		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	28,7	24,24	22,46	-6	-2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d	n.d	n.d				
Tasa de motorización *1000 habitantes	438	526	550	112	24		
Población (en miles)	40.519	44.045	44.495	3.976	450	10%	1%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	17.751	23.153	24.457	6.706	1.305	38%	6%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	20%	33%	34%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d	n.d	n.d				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	413	313	240	-173	-73	-42%	-23%
15-24	1.175	1.282	1.357	182	75	15%	6%
25-34	1.102	1.057	1.053	-49	-4	-4%	0%
35-44	726	818	839	113	21	16%	3%
45-54	671	556	593	-78	37	-12%	7%
55-64	487	487	496	9	9	2%	2%
65 y más	519	662	667	148	5	29%	1%
No se informa	0	436	248	248	-188		-43%
Total	5.094	5.611	5.493	399	-118	8%	-2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	n.d	4.332	4.339		7		0%
Mujer	n.d	1.267	1.136		-131		-10%
No se informa	n.d	12	18		6		
Total	5.094	5.611	5.493	399	-118	8%	-2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	329	553	618	289	65	88%	12%
Ciclistas	77	187	210	133	23		12%
Motociclistas	1.161	2.037	2.397	1.236	360	106%	18%
Vehículos livianos de pasajeros	2.923	1.709	1.751	-1.172	42	-40%	2%
Otros y no especificados	604	1.125	517	-87	-608	-14%	-54%
Total	5.094	5.611	5.493	399	-118	8%	-2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen de 2019. DATOS PRELIMINARES.

Indicadores	2019
Fallecidos	4.819
Heridos	113.805
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d
Total víctimas	118.624
Fallecidos por 100 000 población	10,72
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	19,57
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d
Tasa de motorización *1000 habitantes	548
Población (en miles)	44.939
Parque vehicular (en miles)	24.620
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	34%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d

(\*) Se informan heridos totales ya que no todas las jurisdicciones reportan el dato segmentando entre leves y graves  
n.d. no disponible

**Datos generales de gestión de la Seguridad Vial**

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	-Agencia Nacional de Seguridad Vial -Agencias Provinciales de Seguridad Vial - Gobiernos locales
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	-Agencia Nacional de Seguridad Vial -Agencias Provinciales de Seguridad Vial - Gobiernos locales
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	-Dirección Nacional de Vialidad -Vialidades provinciales - Gobiernos locales
4	Actuaciones en relación a los vehículos	-Agencia Nacional de Seguridad Vial -Subsecretaría de Transporte Automotor -Secretaría de Industria de la Nación
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	-Agencia Nacional de Seguridad Vial - Gobiernos locales
6	Campañas de publicidad	-Agencia Nacional de Seguridad Vial -Agencias Provinciales de Seguridad Vial - Gobiernos locales
7	Legislación sobre seguridad vial	-Poder Ejecutivo Nacional -Congreso de la Nación Argentina -Agencia Nacional de Seguridad Vial - Gobiernos locales
8	Otras cuestiones (detállese)	

### Estrategia de Seguridad Vial

	Sí	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X			
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>				La visión de Seguridad Vial en Argentina adopta el enfoque de "sistema seguro", inspirado en la perspectiva sueca "Visión Cero". Esta visión sistémica permite dar cuenta de la complejidad multidimensional de la inseguridad vial y permite la gestión de medidas e intervenciones complementarias de forma integral.
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	X			
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				Refiere al período 2020 a 2023
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido con relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				
5. ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?		X		
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				
6. ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?		X		
<i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i>				<a href="https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/estudios/Visión%20estratégica%20seguridad%20vial-2020.pdf">https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/estudios/Visión estratégica seguridad vial-2020.pdf</a>

### Medidas recientes (2018-2019)

Legislación -Decreto N° 32/2018, modificatorio del Decreto 779/1995 reglamentario de la Ley Tránsito N° 24.449  
Gestión de la seguridad vial  
Conductas viales  
Educación y sensibilización  
Vehículos -Disposición ANSV N° 99/2019, implementación de ensayos de seguridad adicionales para los vehículos de la categoría “L” – motovehículos.  
Infraestructura -Disposición ANSV N° 701/2019, aprobación de la “GUÍA PARA LA REALIZACIÓN DE AUDITORÍAS EN SEGURIDAD VIAL”

### 4.3. Chile

<b>Institución:</b>	<b>Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)</b>
<b>Director/a:</b>	Johanna Vollrath
<b>Coordinador/a:</b>	Carla Medina

#### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	1.955
Heridos	57.487
Heridos graves/ heridos hospitalizados	7.408
Total víctimas	59.442
Fallecidos por 100 000 población	10,43
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	36,32
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	287
Población (en miles)	18.751
Parque vehicular (en miles)	5.383
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	4%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

#### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	2.070	1.925	1.955	-115	30	-6%	2%
Heridos	52.484	61.719	57.487	5.003	-4.232	10%	-7%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	6.421	8.086	7.408	987	-678	15%	-8%
Total víctimas	54.554	63.644	59.442	4.888	-4.202	9%	-7%
Fallecidos por 100 000 población	12,13	10,45	10,43	-2	0		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	62,74	37,90	36,32	-26	-2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	193	276	287	94	11		
Población (en miles)	17.064	18.419	18.751	1.687	332	10%	2%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	3.299	5.080	5.383	2.083	303	63%	6%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	3%	4%	4%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	103	77	73	-30	-4		
15-24	291	269	285	-7	16	-2%	6%
25-34	334	339	358	24	18	7%	5%
35-44	342	274	290	-52	16	-15%	6%
45-54	350	300	317	-33	17	-9%	6%
55-64	264	296	273	9	-23	3%	-8%
65 y más	302	303	291	-10	-12	-3%	-4%
No se informa	85	66	69	-16	3		
Total	2.070	1.925	1.955	-114	30	-6%	2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	1.626	1.537	1.511	-116	-26	-7%	-2%
Mujer	443	389	445	1	56	0%	14%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	2.070	1.925	1.955	-114	30	-6%	2%

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	811	696	694	-117	-2	-14%	0%
Ciclistas	189	124	111	-78	-14	-41%	-11%
Motociclistas	111	209	182	72	-27	65%	-13%
Vehículos livianos de pasajeros	1.110	1.028	592	-519	-437	-47%	-42%
Otros y no especificados	0	0	377	377	377		
Total	2.070	1.925	1.955	-115	30	-6%	2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	1.973
Heridos	57.489
Heridos graves/ heridos hospitalizados	7.452
Total víctimas	59.462
Fallecidos por 100 000 población	10,33
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	35,23
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	293
Población (en miles)	19.107
Parque vehicular (en miles)	5.600
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	3%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d

Para el año 2019 en adelante, según las recomendaciones realizadas por IRTAD, los datos reportados serán con la inclusión de los siniestros ferroviarios y la exclusión de los siniestros con casusa basal "suicidio". Además, los fallecidos se encuentran a 48 horas, por lo que se aplica el factor de corrección 1,2.

n.d. no disponible

Es importante mencionar que hasta el año 2018, se contemplan los fallecidos en siniestros de tránsito, excluyendo la causa basal "suicidio", mientras que desde 2019 a este dato se le agregarán los siniestros ocurridos en un cruce de vía férrea, según recomendaciones realizadas por IRTAD.

Con respecto a los datos 2019, la tendencia de fallecidos se mantiene medianamente estable con relación a 2018, las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes y 100.000 vehículos tienen variaciones marginales. Los datos principales a analizar son en relación a los usuarios vulnerables, ya que son los usuarios con mayor porcentaje de fallecidos en el año. Mientras los peatones y ciclistas fallecidos disminuyeron, los motociclistas aumentaron en un 15,38%, lo cual tiene relación con el aumento del parque vehicular, los diferentes tipos de motocicletas insertos en el mercado, su uso como medio laboral, etc.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Vivienda y Urbanismo Carabineros de Chile
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Ministerio de Obras Públicas
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Vivienda y Urbanismo Municipios Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
4	Actuaciones en relación a los vehículos	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	CONASET Ministerio de Educación Ministerio del Interior y Seguridad Pública (SENDA) Ministerio de Salud Ministerio del Trabajo y Previsión Social
6	Campañas de publicidad	CONASET Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Ministerio del Interior y Seguridad Pública (SENDA) Ministerio Secretaria General de la Presidencia
7	Legislación sobre seguridad vial	CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Vivienda y Urbanismo Ministerio del Interior y Seguridad Pública Ministerio de Salud
8	Otras cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Sí	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X			
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>	X			Visión Cero establecida en la Política de Seguridad Vial, 2017.
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	X			<i>Está en desarrollo, será publicada a fines del 2020</i>
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				<i>2021-2030.</i>
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido con relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	X			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				En la estrategia que se está trabajando se establece un 30% de reducción de fallecidos para el año 2030. Promedio de fallecidos en el tránsito en Chile entre los años 2011-2019: 1.586. Meta de reducción para el año 2030: 1.110
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido con relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				

	Sí	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
5	x			Como metas e indicadores contenidos en la estrategia
				Objetivos cuantificables en los siguientes temas para los años 2021-2030: Usuarios Vulnerables (peatón, motocicleta, bicicleta) Niños Jóvenes 15 a 29 Adultos mayores + 60 Velocidad Alcohol Drogas Sistemas de Retención Uso de casco Distractores Licencias de conductor
				<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>
6		x		Será publicada en el sitio web de CONASET junto con los documentos de la política y del acuerdo en: <a href="https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/">https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/</a>
				<i>Si esta publicada, &lt;ipuede indicar la URL?</i>

La Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito está en el proceso final de confección, la cual será lanzada a fines del 2020, con fecha de implementación entre 2021 y 2030.

En el año 2017, después de publicar la nueva Política nacional de seguridad de tránsito, se hace clara la necesidad de implementar este nuevo marco de acción de manera multisectorial, a través del desarrollo de una estrategia que entregue lineamientos concretos de medidas y posibles planes de acción que se ajusten tanto a la nueva visión país – la visión cero – como también a los ejes estratégicos establecidos en su estructura.

Es por esto que, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), una vez elaborada la nueva Política, se dedicó a trabajar en la elaboración de esta estrategia, llevando a cabo una serie de mesas de trabajo y reuniones de validación para precisar el contenido de la nueva Política, en medidas de acción concretas y realizables en un marco de tiempo. Todo el trabajo que se ha llevado a cabo ha sido con un enfoque multisectorial, con la participación de diversos actores dentro de los planos público, privado y de la sociedad civil, el cual busca fortalecer la gobernanza de la seguridad vial en nuestro país.

La estructura de la estrategia cuenta con un diagnóstico nacional e internacional de los siniestros de tránsito y sus consecuencias. Se establece un objetivo cuantificable, se determinan temas prioritarios e indicadores de desempeño para su continua evaluación.

### **Medidas recientes (2018-2019)**

#### Legislación

2018:

En 2018 entra en vigencia la Ley de convivencia vial, la que tiene por objetivo poner en una posición de igualdad a todos los modos de transportes en las vías, el mismo año también se establece la reducción del límite máximo de velocidad en zona urbana de 60 km/hr. a 50/km/hr.

2019:

Durante el 2019 se modificó y normó el examen práctico para obtener la licencia de conducir de motocicletas con mayores y establecidas exigencias.

#### Gestión de la seguridad vial

##### Nueva Política de Seguridad de Tránsito (2017)

Se lanza el Acuerdo Nacional por la seguridad vial, para realizar medidas a corto plazo para frenar el aumento de fallecidos. Se constituye como puntapié para la estrategia en la aplicación de acciones inmediatas (2019).

#### Conductas viales

2018 y 2019

Campañas continuas en redes sociales acerca de cómo ser buen peatón, uso correcto de sistemas de retención infantil, uso de cinturón, seguridad en ciclos, uso de reflectancia, disuasión de uso distractores en la conducción, prevención en exceso de velocidad, en consumo de alcohol y drogas en la conducción, entre otros.

#### Educación y sensibilización

##### Campañas comunicacionales:

- Campañas anuales:
  - o Conmemoración del día internacional en recuerdo de las víctimas de siniestros de tránsito, semana de la seguridad vial, día de la bicicleta, día del peatón, día nacional sin auto, entre otros.
  - o Campañas preventivas en días festivos emblemáticos nacionales e internacionales: Semana santa, fiestas patrias, celebración fiestas de fin de año, entre otros.
- Año 2019:
  - o Campaña “Hagamos de Chile un país más dulce” que buscó mejorar la relación en las vías de los modos de transportes, reforzando los objetivos de la Ley de convivencia vial.
  - o Campaña “Peatón seguro” para reducir los fallecidos en siniestros viales.
- Año 2018:

- Campaña contra el exceso de velocidad “Pacto de sangre”.

(2017) Obligatoriedad de traslado de menores hasta 9 años (o 135 cm y 33 kg) en sistema de retención infantil.

(2019) Se instaura oficialmente el programa “Revisa tu silla” como parte de las medidas de acción del plan de seguridad vial de niños, trabajo en que profesionales de CONASET, todos ellos, técnicos certificados en la seguridad del niño pasajero, se dedican en terreno a chequear y enseñar la instalación correcta de los sistemas de retención infantil. Esta actividad se enmarca en una política pública de CONASET de trasladar a los niños en forma segura en los vehículos particulares.

(2019) Se implementa un nuevo test de drogas para conductores que usa saliva. Este dispositivo busca la prevención del uso de drogas en la conducción y es utilizado como una herramienta adicional de prevención junto con el test de alcohol. Detecta 5 tipos de drogas: Marihuana, Cocaína, Opiáceos, Anfetamina, Metanfetamina.

#### Vehículos

(2017) Vehículos livianos nuevos deben contar con anclajes isofix/latch, para instalar sistemas de retención infantil.

(2019) Nuevos requisitos de seguridad, diseño e información al usuario para cascos utilizados por conductores de motocicletas (nuevo procedimiento de acreditación de cumplimiento de normas internacionales).

#### Infraestructura

(2019) El ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el fin de acelerar el análisis y aprobación de proyectos de ciclovías considerando el incremento de usuarios de modos de transporte no motorizados, tales como bicicletas y scooters, elaboró la “Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías”, herramienta que servirá para que municipios y gobiernos regionales puedan gestionar vías para ciclos de manera más expedita.

### **Encuestas relacionadas con la seguridad vial**

1. Encuesta de Opinión Participativa en línea para una nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito (2017) Disponible en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2017/11/Presentaci%C3%B3n-Encuesta-PNSV-2017.pdf>

**Estudios/ investigaciones relacionadas con la seguridad vial.** A rellenar por el coordinador. Se incluirán las referencias bibliográficas oportunas.

1. Estudio “Uso de elementos de seguridad y hábitos de los conductores de bicicleta de la Región Metropolitana” (2019). Disponible en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2020/01/Presentaci%C3%B3n-resultados-CONASET-FINAL.pdf>

2. Estudio “Percepciones y hábitos en el uso de sistemas de retención infantil en automovilistas del Gran Santiago” (2018). Disponible en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/07/RESUMEN-ESTUDIO-SRI-2018-AUT%C3%93MOVIL-CLUB-CONASET.pdf>
3. Estudio “Aprendizajes en torno a la educación vial en establecimientos educacionales” (2018). Disponible en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/07/Presentaci%C3%B3n-Resumen-CONASET.-Estudio-de-Educaci%C3%B3n-Vial-2018.pdf>
4. Estudio Observación de uso de sistema de retención, casco y distractores presentes en la conducción de vehículos livianos y motocicletas (2017). Disponible en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2018/01/Presentaci%C3%B3n-de-resultados-Estudio-de-Observaci%C3%B3n-20172.pdf>

## 4.4. Colombia

<b>Institución:</b>	<b>Agencia Nacional de Seguridad Vial</b>
<b>Director/a:</b>	Luis Felipe Lota
<b>Coordinador/a:</b>	Leonardo Calvo García

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	6.520
Heridos	39.517
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.
Total víctimas	46.037
Fallecidos por 100 000 población	13,08
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	45,77
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	286
Población (en miles)	49.834
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	14.247
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	58%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.

<sup>(1)</sup> Parque automotor activo consultado el 20 de mayo de 2020 en el RUNT

<sup>(2)</sup> No se tiene información para todos los tipos de vías del país

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	5.177	6.425	6.520	1.343	95	26%	1%
Heridos	39.316	40.088	39.517	201	-571	1%	-1%
Heridos graves/ heridos hospitalizados				0	0		
Total víctimas	44.493	46.513	46.037	1.544	-476	3%	-1%
Fallecidos por 100 000 población	11,38	13,03	13,08	2	0		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	71,07	47,81	45,77	-25	-2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	160	273	286	126	13		
Población (en miles)	45.510	49.292	49.834	4.325	543	10%	1%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	7.285	13.439	14.247	6.962	807	96%	6%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	50%	58%	58%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>							

<sup>(1)</sup> Parque automotor activo consultado el 20 de mayo de 2020 en el RUNT

<sup>(2)</sup> No se tiene información para todos los tipos de vías del país

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

**Tabla datos grupos de edad 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	257	243	232	-25	-11	-10%	-5%
15-24	1.023	1.475	1.442	419	-33	41%	-2%
25-34	1.149	1.345	1.367	218	22	19%	2%
35-44	825	854	955	130	101	16%	12%
45-54	671	768	759	88	-9	13%	-1%
55-64	481	696	705	224	9	47%	1%
65 y más	764	1.044	1.060	296	16	39%	2%
No se informa	7			-7	0		
Total	5.177	6.425	6.520	1.343	95	26%	1%

**Tabla datos género 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	4.148	5.231	5.253	1.105	22	27%	0%
Mujer	1.029	1.194	1.267	238	73	23%	6%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	5.177	6.425	6.520	1.343	95	26%	1%

**Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	1.626	1.683	1.647	21	-36	1%	-2%
Ciclistas	327	358	411	84	53	26%	15%
Motociclistas	2.092	3.273	3.341	1.249	68	60%	2%
Vehículos livianos de pasajeros	552	520	588	36	68	7%	13%
Otros y no especificados	580	591	533	-47	-58	-8%	-10%
Total	5.177	6.425	6.520	1.343	95	26%	1%

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	6.495
Heridos	36.812
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.
Total víctimas	43.307
Fallecidos por 100 000 población	12,89
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	42,95
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	300
Población (en miles)	50.374
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	15.121
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	59%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.

n.d. no disponible

Corresponde a datos definitivos 2019 con base en fuente primaria del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia

### Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:

Desde que inició el siglo 21 el punto más alto en la cuantía de usuarios fallecidos en siniestros viales fue el año 2016 con 6.845 casos a 30 días. No obstante, 2017 mostro una ruptura de la tendencia creciente que venía dándose desde el año 2010, con un nivel de reducción en el registro de casos de fatalidad vial del 6,1%, para mantener una variación mínima que entre 2018 y 2019 ha sido del -0,5% en promedio.

El motociclista sigue en 2019 siendo el usuario vial con mayor nivel de representatividad en la cantidad de víctimas en siniestros viales, y es que este usuario desde hace algunos años representa la mitad de los fallecidos, la mitad de los lesionados y más de la mitad del parque automotor. La masificación del uso de la motocicleta en Colombia es una realidad desde comienzos de la década de los 2000's y a hoy son más de 8,8 millones de motos las que circulan por el país.

Los accidentes de tránsito perjudican en mayor medida a la población joven del país que se encuentran en plena edad productiva, y esto ha sido una constante que se acompaña con el hecho de que una gran cantidad de estos jóvenes, fueron motociclistas en muchos casos inexpertos en la práctica de la conducción que no habían obtenido su licencia de conducción.

El fenómeno se sigue presentando en mayor medida los fines de semana pues los sábados y domingos falleció el 40% de la cantidad de víctimas fatales de 2019, y desde 2010 el promedio es de 40% cada año. Merece la pena mencionar que en 2019 la cantidad de usuarios viales que fallecieron los fines de semana fue 47% más alta que la cantidad de usuarios que falleció durante los días entre semana. Si a esto se le sumara el viernes como parte del fin de semana la representatividad sería del 52%.

## Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	Funciones principales	Actores principales en la Administración Pública
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Agencia Nacional de Seguridad Vial
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Agencia Nacional de Vías (ANI) Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Agencia Nacional de Seguridad Vial
4	Actuaciones en relación a los vehículos	Ministerio de transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Agencia Nacional de Seguridad Vial, Organizaciones de la sociedad civil
6	Campañas de publicidad	Agencia Nacional de Seguridad Vial
7	Legislación sobre seguridad vial	Congreso de la República
8	Otros cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	x			Se espera adoptar el enfoque de sistema seguro para los próximos 10 años
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>	x			Se está formulando una actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial que estará enfocado en la reducción de víctimas fatales a partir de la adopción de acciones alineadas al enfoque de sistema seguro
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	x			Actualmente se tiene vigente el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, sobre el cual se realizará una actualización en 2021
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				2011 - 2021
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	x			Reducir la cantidad de fallecidos en siniestros viales en 26% a 2021
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Línea base (2012): 5.695 Meta: 4.224
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?				Reducir la cantidad de personas lesionadas en 21%
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Línea base 2012: 40.640 Meta 2021: 31.105

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
5				<p>Reducir la cantidad de motociclistas fallecidos en 27% (2012-2021)</p> <p>Reducir la cantidad de peatones fallecidos en 18% (2012-2021)</p> <p>Reducir la Tasa de Mortalidad Por Cada Cien mil Habitantes (TMPCCCH) en 33% (2012-2021)</p>
				<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>
6	X			
				<p><a href="https://ansv.gov.co/public/documentos">https://ansv.gov.co/public/documentos</a></p> <p><i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i></p>

### Medidas recientes (2018-2019)

Se ha gestionado un cumulo de acciones para acercar la estrategia nacional distintos territorios del país. En ello se implementaron consejos territoriales de seguridad vial, comités departamentales y mesas de articulación interinstitucional.

Así mismo se han asistido técnicamente la formulación de planes locales de seguridad vial en distintos municipios.

Se han desarrollado planes de capacitación y asistencia técnica para la gestión de la seguridad vial de municipios en donde se capacita a las autoridades locales, a empresas y usuarios vulnerables como motociclistas y ciclistas

En materia de infraestructura se han implementado medidas de urbanismo táctico y tráfico calmado a través del programa pequeñas grandes obras. En ello, la primera versión del programa implementó 280 proyectos en 101 municipios del país.

A nivel empresarial se desarrolló un proceso de asistencia técnica para la formulación de planes estratégicos de seguridad vial y se implementaron cursos virtuales que también están dirigidos a organismos de tránsito local

Se viene construyendo un nuevo modelo de otorgamiento de licencias de conducción en donde se pretende modificar el código nacional de tránsito.

En materia de vehículos se viene gestionando la adhesión al acuerdo de 1958 de vehículos y homologaciones wp29. Así mismo viene desarrollándose una serie de reglamentos técnicos que deberán cumplir los vehículos, para su adopción por parte de los comercializadores.

### **Encuestas relacionadas con la seguridad vial**

Se viene desarrollando desde 2019 la Encuesta Territorial de comportamiento en Seguridad Vial, con el fin de obtener información acerca de las **creencias, actitudes y comportamientos** en seguridad vial en los municipios priorizados por la agencia nacional de seguridad vial (ANSV).

**Municipios: 120, representatividad municipal**

### **Estudios/ investigaciones relacionadas con la seguridad vial.**

Se viene adelantando el estudio de costos asociados a la siniestralidad vial en Colombia, un estudio observacional en seguridad vial para el cálculo de la línea base de indicadores estratégicos de desempeño y la caracterización social, económica, demográfica, de transporte y seguridad vial, de los conductores de transporte público terrestre automotor formal del país

## 4.5. Costa Rica

<b>Institución:</b>	<b>Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)</b>
<b>Director/a:</b>	Ing. Edwin Herrera Arias
<b>Coordinador/a:</b>	Teresita Guzmán Duarte

### Tabla datos resumen de 2018

Indicadores	2018
Fallecidos	811
Heridos	16.939
Heridos graves/ heridos hospitalizados	2.490
Total víctimas	17.750
Fallecidos por 100 000 población	16,21
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	33,85
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	479
Población (en miles)	5.003
Parque vehicular (en miles)	2.396
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	28%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	574	862	811	237	-51	41%	-6%
Heridos	n.d	16.851	16.939		88		1%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d	2.451	2.490		39		2%
Total víctimas	n.d	17.713	17.750		37		0%
Fallecidos por 100 000 población	12,58	17,42	16,21	4	-1		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	39,37	37,85	33,85	-6	-4		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d	n.d	n.d				
Tasa de motorización *1000 habitantes	319	460	479	159	19		
Población (en miles)	4.564	4.947	5.003	440	56	10%	1%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	1.458	2.278	2.396	938	118	64%	5%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	20%	27%	28%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d	n.d	n.d				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	29	26	21	-8	-5		
15-24	124	175	166	42	-9	34%	-5%
25-34	131	223	192	61	-31	47%	-14%
35-44	93	127	131	38	4		3%
45-54	78	123	111	33	-12		-10%
55-64	57	81	98	41	17		
65 y más	64	108	94	30	-14		
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	574	862	811	237	-51	41%	-6%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	496	734	680	184	-54	37%	-7%
Mujer	79	128	131	52	3		2%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	574	862	811	237	-51	41%	-6%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	197	171	149	-48	-22	-24%	-13%
Ciclistas	56	54	47	-9	-7		
Motociclistas	172	336	313	141	-23	82%	-7%
Vehículos livianos de pasajeros	130	197	91	-39	-106		
Otros y no especificados	19	104	211	192	107		103%
Total	574	862	811	237	-51	41%	-6%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen de 2019. DATOS PREMILIMINARES.

Indicadores	2019
Fallecidos	709
Heridos	n.d
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d
Total víctimas	
Fallecidos por 100 000 población	14,02
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	28,54
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d
Tasa de motorización *1000 habitantes	491
Población (en miles)	5.058
Parque vehicular (en miles)	2.484
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	28%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d

n.d no disponible

**Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:** En el 2018 se obtuvo una disminución de la frecuencia de eventos y de la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en relación con el 2017, sin embargo, en el caso de los lesionados (as) en estos eventos, existe un incremento en relación con el año anterior.

El evaluar los fallecidos por grupo de edad, se mantiene el comportamiento de que el grupo de los 25-34 años continúa siendo en más afectado de todos los grupos de edad para el 2019, y también se destaca, que los valores en el grupo de 0 a 14 años también disminuyen. Al analizar el sexo, se mantiene la relación de que fallecen cerca de 5 hombres por cada mujer por este tipo de eventos.

Al analizar los tipos de usuario involucrados en 2018, se mantiene que los ocupantes de motocicleta representan el porcentaje más alto de los fallecidos, comportamiento similar que se tuvo en 2017. Por ejemplo, en 2018 ellos representan cerca del 38% de los fallecidos, y para ese mismo periodo, el porcentaje de motocicletas de los vehículos inscritos representan cerca de un 28%. Aunque para el caso de los peatones, ciclistas y motociclistas se tiene una disminución entre los años 2018-2017, se mantiene el comportamiento que se ha venido dando en los últimos años, donde los usuarios vulnerables representan más del 50% de los fallecidos en siniestros de tránsito. Se realiza esfuerzos para poder mejorar el grupo de usuarios con rol desconocido, y poder generar una clasificación con más especificación.

Aunque los datos de 2019 muestran una disminución en la cantidad de fallecidos, es necesario esperar que los mismos sean validados y se publiquen los datos definitivos, para poder realizar inferencias más validas con respecto a los cambios observados.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Gobierno de la República, Ministerio de Planificación y Política Económica, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Secretaria de Planificación Sectorial del MOPT, Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial y Consejo de Seguridad Vial, Sociedad Civil, Gobiernos Municipales Cantonales.
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Ministerio de Planificación y Política Económica, Ministerio de Hacienda, Secretaria de Planificación Sectorial del MOPT, Junta Directiva del Cosevi, Unidades Ejecutoras y Unidad Planificación Institucional del Cosevi, sociedad civil, Gobiernos Municipales Cantonales.
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Ministerio de Planificación y Política Económica, Ministerio de Hacienda, Secretaria de Planificación Sectorial del MOPT, Juntas Directivas de las instituciones que conforman en Sector de Infraestructura y Transportes, Unidades Ejecutoras y Unidad Planificación Institucional del sector de infraestructura y Transportes, Gobiernos Municipales Cantonales.
4	Actuaciones en relación a los vehículos	Poder Ejecutivo y Legislativo de la República, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Transporte Público, Asociaciones privadas de vehículos, Consejo de Seguridad Vial por medio del Proceso de Revisión Técnica Vehicular, Instituto Nacional de Seguros.
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Poder Ejecutivo y Legislativo de la República, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Transporte Público, Consejo de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Seguros. Ministerio de Educación Pública, Dirección General de Educación Vial, asociaciones público/privadas.
6	Campañas de publicidad	Consejo de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Seguros.
7	Legislación sobre seguridad vial	Poder Ejecutivo y Legislativo de la República, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Seguridad Vial, Sectores sociales público y privado interesados, Gobiernos Municipales Cantonales.
8	Otros cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Existe una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X			
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>				La visión establecida se enmarca dentro de los Objetivos de desarrollo sostenible, es una visión basada en la contención del crecimiento de la mortalidad por accidentes de tránsito y posteriormente en su reducción.
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	X			Programa de Movilidad y Seguridad Vial.
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				2019 -2022
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	X			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Detener el crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito implementando acciones de seguridad vial. (Áreas Estratégicas: - Infraestructura, movilidad y ordenamiento territorial, - Salud y seguridad social).
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				
5. ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?		X		
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
6 ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?				(Ver Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario 2019 - 2022)
<i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i>	X			<a href="https://www.mideplan.go.cr/plan-nacional-desarrollo">https://www.mideplan.go.cr/plan-nacional-desarrollo</a>

### Medidas recientes (2018-2019)

#### Legislación:

Como parte de las acciones para la descarbonización del transporte en Costa Rica, se creó el Decreto N° 41426-H-MINAE-MOPT, en donde se indican los lineamientos para la exoneración de vehículos completamente eléctricos en el país.

En dicho decreto, específicamente el artículo 8, se indica que el Órgano Fiscalizador de la Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, será el encargado de recibir las solicitudes de exoneración, revisarlos y como resultado de esta revisión, deberá emitir una constancia de que el vehículo sea eléctrico y que su antigüedad no sea mayor a 5 años.

Como parte de las actividades para proceder con la exoneración de vehículos eléctricos, está la revisión de la información contenida en la ficha técnica facilitada por el importador. En caso de que existan dudas sobre la información de dicha ficha técnica o que por las características del vehículo, no se pueda verificar documentalmente si es un vehículo eléctrico, este deberá ser revisado por la empresa Riteve SyC, en donde la Asesoría Técnica de Fiscalización, debe fiscalizar la inspección realizada por la prestataria del servicio de RTV.

Decreto Ejecutivo del 23 de noviembre de 2018, No. 218 Decreto N° 41271-MOPT, mediante el cual se establece la observancia obligatoria para las instituciones que conforman el Sector Transporte e Infraestructura, del uso como normativa técnica de consulta permanente y aplicación, los manuales aprobados por el Consejo Sectorial de Ministros de Transportes de Centroamérica (COMITRAN) a saber:

- Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de las Carreteras Regionales y el Manual Centroamericano de Especificaciones para la Construcción de Carreteras y Puentes Regionales. Resolución 04-2001, COMITRAN XXIII.
- Manual Centroamericano para Diseño de Pavimentos. Resolución 01-2002, COMITRAN XXIV.
- Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Carreteras. Resolución 02-2002, COMITRAN XXIV.
- Propuestas formuladas para mejorar la eficiencia, productividad y profesionalismo de pequeños y medianos transportistas terrestres, Resolución 3-2009, COMITRAN XXVIII.
- Manual Centroamericano de Normas para la Revisión Mecánica de Vehículos de Carga y Pasajeros. Resolución 04-2009, COMITRAN XXVIII.
- Manual Centroamericano de Seguridad Vial. Resolución 05-2009, COMITRAN XXVIII.
- Manual Centroamericano de Mantenimiento de Carreteras con Enfoque de Gestión de Riesgo y Seguridad Vial, Resolución 1-2010, COMITRAN XXIX.
- Manual Centroamericano de Gestión de Riesgo en Puentes. Resolución 02-2010, COMITRAN XXIX.
- Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de las Carreteras, con Enfoque de Gestión de Riesgo y de Seguridad Vial”, Resolución 01-2011, COMITRAN XXXI.
- Manual de Consideraciones Técnicas Hidrológicas e Hidráulicas para la Infraestructura Vial en Centroamérica, Resolución N° 03-2016, COMITRAN XXXVI.

Promoción de un mayor uso de la bicicleta, mediante el establecimiento de condiciones seguras que reducirá las emisiones de dióxido de carbono, para ello, se promulgó la Ley N°9660, Movilidad y Seguridad Ciclista, en donde se busca con el apoyo de los colectivos sociales, las instituciones públicas y los gobiernos locales, regular lo relacionado a la movilidad y seguridad ciclística e incentivar la movilidad activa dentro de la población. A raíz de la creación de la ley

precitada, se le da al Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) la competencia para promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, además de los principios de la pirámide invertida de movilidad y el de pacificación de las carreteras.

Asimismo, se promulgó el Reglamento a la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística (Decreto Ejecutivo N°4211-MOPT-H-MEP), de forma tal que, los usuarios de las vías puedan desplazarse haciendo un uso eficiente de estas y una movilidad ciclística, que cumpla con condiciones y criterios de seguridad adecuadas para su uso, junto con esta reglamentación se creó la Guía Técnica de Diseño Para Infraestructura Ciclista.

La Ley N°9660 y su reglamento, establecen las bases normativas para el desarrollo de la Unidad de Movilidad Activa, debido a la necesidad de dotar de recursos para la implementación de las acciones necesarias para la mejora de la movilidad activa del país.

Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial; N°41837-H-MOPT, publicada en el año 2019, que tiene como propósito fundamental normar la prohibición para la inscripción de vehículos dados en pérdida total y otros supuestos, establece los aspectos de inspección necesarios para determinar el cumplimiento de los requisitos legales para permitir su nacionalización.

### **Gestión de la seguridad vial:**

Se promueve el fortalecimiento de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en el espacio local (Municipios), por medio del Programa de Gestión Local de la Seguridad Vial y el Programa Nacional de Capacitación para Gestión y Promoción de la Seguridad Vial.

El Consejo de Seguridad Vial dispone de programas diseñados a reforzar las acciones relacionadas a la movilidad integral, como son el Programa de Asistencia Municipal en Seguridad Vial, sustentado por los Decretos Ejecutivos N°37908-MOPT y N°38164-MOPT; así como el Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral; ambos diseñados para coadyuvar en los esfuerzos que se realizan a nivel de gobiernos locales, empresas y sociedad civil, para el desarrollo de estos temas y la mejora de la movilidad integral.

El Consejo de Seguridad Vial, realizará en coordinación con los gobiernos locales y las organizaciones públicas y privadas vinculadas con la materia de seguridad vial, programas de capacitación tendientes a una preparación y certificación de auditores, para la incorporación de manera efectiva del componente de seguridad vial en las labores de conservación y mejoramiento, rehabilitación y construcción de obras viales nuevas y de transportes y evaluación de obras viales existentes, para que en adelante puedan ejecutar sus propios procesos de auditoría de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial.

### **Conductas viales:**

Con la puesta en marcha de La Ley N°9660 de Movilidad y Seguridad Ciclista se pretende implementar los principios de la pirámide invertida de la movilidad, que establece una prioridad en el uso de los espacios públicos; así como, los medios y modos de transporte dentro de estos. La pirámide jerarquiza en primer lugar a los peatones, en segundo a los medios de movilidad activa (patinetas, bicicletas, sillas de rueda, patines, entre otros) y, en tercero y cuarto lugar, al transporte público y, otros medios y modos de transporte (vehículo privado, motocicletas, entre otros), respectivamente. También, considera el principio de pacificación del tránsito que busca reducir las velocidades de circulación de los automotores en los centros de las ciudades, con el fin de proteger y dar prioridad a los peatones y demás usuarios de medios de movilidad activa, dentro de las vías públicas.

## **Educación y sensibilización:**

Desde el año 2018 viene implementándose la conformación de un Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral, el cual, forma parte de los esfuerzos que se realizan a nivel nacional, para fomentar la movilidad segura en el sistema vial, siendo un reto suministrar a la ciudadanía herramientas que los protejan, reduciendo la cantidad de siniestros y traumatismos en el espacio vial. Es por ello que se crea el Programa Nacional de Capacitación en seguridad vial Integral, cuyo objetivo principal es capacitar a grupos de promotores, con conocimientos especializados sobre los factores de riesgo y diversas temáticas en movilidad integral, de forma más participativa.

La capacitación es, de esta manera, una pieza fundamental en materia de seguridad vial, ya que, bajo la premisa del respeto a las características particulares de cada localidad, desarrolla e integra la participación activa de los actores locales con miras a constituirse en un modelo que pueda replicarse en cada comunidad.

### **En el año 2019 se implementó el curso teórico de manejo adaptado para personas sordas.**

La Dirección General de Educación Vial implementó el curso teórico para sordos, que es totalmente de carácter presencial y contempla la aplicación de la Comunicación Visual (CVG) y el servicio de Interpretación de la Lengua de Señas Costarricense (LESCO).

Además del curso, también se adecuó la prueba teórica, de manera que cuando el usuario la accede en la computadora se le despliega un video que le va traduciendo cada pregunta y las respectivas opciones de respuesta en el lenguaje de señas. Esta prueba fue validada por 9 personas sordas de diferentes lugares y 1 intérprete, organizadas por CONAPDIS, además participaron funcionarios de la DGEV y el MEP.

Los ajustes tanto en el curso como en la prueba, tienen como fin brindar igualdad de condiciones a esta población para que inicien su camino hacia la acreditación como conductores. Los estudiantes que aprueben este curso tendrán el apoyo de una intérprete durante la prueba práctica también.

## **Vehículos:**

Promoción para la adquisición de vehículos eléctricos como parte de las acciones para la descarbonización del transporte en Costa Rica, se creó el Decreto N° 41426-H-MINAE-MOPT, en donde se indican los lineamientos para la exoneración de vehículos completamente eléctricos en el país.

Según el artículo 8 de dicho decreto, el Órgano Fiscalizador de la Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, será el encargado de recibir las solicitudes de exoneración, revisarlos y como resultado de esta revisión, deberá emitir una constancia de que el vehículo sea eléctrico y que su antigüedad no sea mayor a 5 años.

## **Infraestructura:**

Se puede citar como evidencia de los logros la ejecución de proyectos viales de gran importancia para la ciudadanía como son las estructuras de pórtico, que tienen como principal contribución a la sociedad, la de canalizar adecuadamente el tránsito mediante señales informativas elevadas indicándoles a los usuarios de las rutas nacionales, los destinos de acuerdo a la posición sobre cada carril, en los intercambios principales. Los usuarios de las rutas cuentan con un adecuado señalamiento vertical informativo, canalizándolos mediante los carriles indicados para cada destino y además, se minimizan las maniobras peligrosas e intempestivas de cambios de carril por parte de los vehículos, para entrar a algún acceso de la carretera, al contar con el señalamiento adecuado respecto a la ruta y carril en el cual debe ubicarse para cada destino. Asimismo, se colocaron amortiguadores de impacto en las bases de las estructuras que busca minimizar el riesgo de lesiones graves en caso de colisión contra las mismas.

481 sistemas de semáforos de la Gran Área Metropolitana funcionan con energía limpia proveniente del sol. En octubre pasado se completó la intervención, con sistemas fotovoltaicos, de 481 intersecciones semaforizadas de la Gran Área Metropolitana (GAM), estos dispositivos permiten que los semáforos funcionen utilizando energía limpia, en este caso, proveniente del sol. Lo anterior gracias a la conclusión de la quinta y última etapa del proyecto donde se trabajó en 132 intersecciones.

Los sistemas se ubican en las cabeceras de la provincia de San José con 424 intersecciones, Alajuela con 25, Heredia y Cartago 16 cada una. Es importante destacar que 474 de estos cruces son monitoreados desde el Centro de Control de Tránsito, ubicado en San José. Desde la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), se han mejorado los parámetros de seguridad vial, al permitir que, ante la ausencia de energía eléctrica, los sistemas trabajen con normalidad, permitiendo la fluidez vehicular habitual en distintos sectores, donde la falta del semáforo puede causar grandes congestionamientos e incluso accidentes de tránsito. Además, en temas de ahorro de consumo eléctrico, con la adaptación de estos paneles, los semáforos consumen el mínimo de electricidad por estar conectados al sistema, pasando en promedio de 60 KWH a 10 KWH, lo que representa poco más de un 80% de ahorro por dispositivo.

Plan de Implementación de la Primera Etapa del Proyecto de Sectorización y Modernización del Transporte Público Masivo Modalidad Autobús. La iniciativa contempla la implementación de una serie de intervenciones viales a lo largo de los trazados definidos para las rutas troncales, las cuales están distribuidas en 8 de los 12 sectores que conforman el AMSJ, y que buscan facilitar el funcionamiento de los servicios de transporte público modalidad autobús, mediante la priorización en el uso de la infraestructura vial en favor de los servicios de transporte público.

### **Encuestas relacionadas con la seguridad vial**

#### **INVESTIGACIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE LAS PERSONAS EN TEMAS RELACIONADOS CON SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD EN COSTA RICA 2019**

La forma de analizar la problemática de los accidentes de tránsito ha cambiado en los últimos años, ya que no se intenta abordar solo desde la Seguridad Vial, sino que se buscan plantear soluciones de forma integral, considerándolo como un problema de salud pública e integrando otras aristas como el sistema de transporte y movilidad, en busca de una mayor efectividad en las medidas y soluciones a desarrollar.

El objetivo de la investigación fue analizar la percepción de las personas mayores de 18 años en temas relacionados con seguridad vial y movilidad mediante encuesta telefónica en Costa Rica para el 2019, la misma busca ayudar con información para el planteamiento y desarrollo de planes estratégicos y proyectos en las Instituciones que tienen que ver con la seguridad vial y movilidad en el país, así mismo, que respondan a necesidades de información de los usuarios.



---

El informe se encuentra publicado en la página web del Cosevi o en el siguiente link:

<https://www.csv.go.cr/documents/20126/50815/Investigaci%C3%B3n+percepci%C3%B3n+en+seguridad+vial+y+movilidad++Cosevi+2019.pdf/49cbd968-6b25-0664-b8b4-cb1947f7133f?t=1601053619485>

## 4.6. España

<b>Institución:</b>	<b>Dirección General de Tráfico (DGT)</b>
<b>Director/a:</b>	Pere Navarro Olivella
<b>Coordinador/a:</b>	Álvaro Gómez Méndez/Pilar Zori Bertolín

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	1.806
Heridos	138.609
Heridos graves/ heridos hospitalizados	8935
Total víctimas	140.415
Fallecidos por 100 000 población	3,87
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	5,06
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	764
Población (en miles)	46.658
Parque vehicular (en miles)	35.663
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	15%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	2.478	1.830	1.806	-672	-24	-27%	-1%
Heridos	116.503	139.162	138.609	22.106	-553	19%	0%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	11995	9546	8935	-3.060	-611	-26%	-6%
Total víctimas	118.981	140.992	140.415	21.434	-577	18%	0%
Fallecidos por 100 000 población	5,33	3,93	3,87	-1	0		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	7,42	5,24	5,06	-2	0		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	718	750	764	46	14		
Población (en miles)	46.487	46.527	46.658	172	131	0%	0%
Parque vehicular (en miles)	33.376	34.891	35.663	2.287	773	7%	2%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	15%	15%	15%	0	0		
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

**Tabla datos grupos de edad 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	79	35	25	-54	-10		
15-24	360	200	207	-153	7	-43%	4%
25-34	451	293	261	-190	-32	-42%	-11%
35-44	443	289	301	-142	12	-32%	4%
45-54	347	291	288	-59	-3	-17%	-1%
55-64	252	246	220	-32	-26	-13%	-11%
65 y más	527	465	496	-31	31	-6%	7%
No se informa	20	11	8	-12	-3		
Total	2.478	1.830	1.806	-672	-24	-27%	-1%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

**Tabla datos género 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	1.917	1.403	1.399	-518	-4	-27%	0%
Mujer	556	424	407	-149	-17	-27%	-4%
No se informa	7	3	0	-7	-3		
Total	2.478	1.830	1.806	-672	-24	-27%	-1%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

**Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	471	351	386	-85	35	-18%	10%
Ciclistas	67	78	58	-9	-20		
Motociclistas	485	408	421	-64	13	-13%	3%
Vehículos livianos de pasajeros	1194	799	732	-462	-67	-39%	-8%
Otros y no especificados	261	194	209	-52	15	-20%	8%
Total	2.478	1.830	1.806	-672	-24	-27%	-1%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	1.755
Heridos	139.358
Heridos graves/ heridos hospitalizados	8.613
Total víctimas	141.113
Fallecidos por 100 000 población	3,74
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	4,83
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	774
Población (en miles)	46.937
Parque vehicular (en miles)	36.343
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	15%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:

La cifra de víctimas mortales de **2018**, con 1.806 fallecidos, supone un descenso del 1,3% respecto a 2017 y rompe la tendencia de aumento del número de fallecidos experimentada en los cuatro años previos. Esta cifra nos sitúa con una tasa de mortalidad de 3,87 fallecidos por 100.000 habitantes, tasa que está por encima de los 3,7 fallecidos por 100.000 habitantes, objetivo estratégico marcado para el año 2020 en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

Los ámbitos y colectivos que destacan de manera especial son los siguientes:

- Carreteras convencionales: con 994 fallecidos, representan el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, el 75% si nos restringimos al ámbito rural. En 2018 el número de víctimas mortales en estas vías disminuyó en 2% respecto al año anterior, un dato que contrasta con el aumento del 8% observada en autovías.
- Los usuarios vulnerables: representan el 48% del total de fallecidos por accidente de tráfico (peatones: 386 fallecidos; bicicletas: 58 fallecidos; ciclomotores: 62 fallecidos; motocicletas: 359 fallecidos), un 2% más que en 2017. En el caso de los peatones fallecidos, se han incrementado un 45% en vías interurbanas (de 103 en 2017 a 149 en 2018).
- Las ciudades, en las que hubo 489 fallecidos en 2018 (el 27% de los fallecidos), y el 81% de los cuales eran usuarios vulnerables. En particular, los peatones representaron 237 fallecidos, de los que el 66% tenía 65 años o más.
- Los mayores de 65 años, que son el 19% de la población, representan el 27% de los fallecidos (496), y superan a todos los fallecidos por accidente de tráfico en ciudad (489).

En relación con los comportamientos de riesgo las distracciones, la velocidad excesiva e inadecuada y el consumo de alcohol y drogas siguen teniendo magnitudes preocupantes en España:

- Las distracciones: aparecen como factor concurrente en un 32% de los accidentes mortales.
- La velocidad excesiva e inadecuada: es un factor concurrente en un 22% de los accidentes mortales.
- El consumo de alcohol y drogas: el alcohol aparece como factor en un 21% de los accidentes mortales; si además tenemos en cuenta las drogas de comercio ilegal, uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/u otras drogas.

En **2019** fallecieron 1.755 personas en accidentes de tráfico en España, 51 fallecidos menos respecto al año 2018, lo que representa un 3% menos. La tasa de mortalidad en 2019 se situó en 3,7 personas fallecidas por 100.000 habitantes, alcanzándose el objetivo indicado en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 como tasa de mortalidad máxima en 2020.

Se resumen a continuación los principales datos:

- Mayor participación de los usuarios vulnerables: el 53% de las personas fallecidas en 2019 son usuarios vulnerables (peatones, 381 fallecidos; ciclistas, 80 fallecidos y motoristas, 466 fallecidos. Es la primera vez desde que se dispone de registros que los usuarios vulnerables suponen más de la mitad de las víctimas mortales. Una de cada cuatro víctimas mortales es un motorista.
- Los mayores de 65 años: Como viene sucediendo desde 2010, son el grupo de edad con mayor número de fallecidos, 492, el 28% de las víctimas mortales, aunque suponen el 19% de la población.
- Mayor número de fallecidos en las ciudades: registraron 519 fallecidos, el 30% de todos los fallecimientos, y el porcentaje más alto desde que se dispone de registros. El número de personas fallecidas ha aumentado un 6% respecto a 2018. Los usuarios vulnerables supusieron el 82% de las personas fallecidas en las ciudades.
- Desciende la cifra de fallecidos en carreteras convencionales: con 896 fallecidos en 2019, el número de víctimas mortales en estas vías se situó por primera vez por debajo de las 900; un descenso del 10% respecto al año anterior, frente al aumento del 5% observado en autovías y autopistas.

En relación con los comportamientos de riesgo, las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por cuarto año consecutivo (estuvieron presentes en un 28%), seguidas del consumo de alcohol (presente en un 24%) y la velocidad (presente en un 23%).

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior</li> <li>- Ministerios y Autoridades Nacionales (Ministerio Economía y Hacienda, Ministerio de Educación, Ministerio de Fomento: Dirección General de Carreteras/ Dirección General de Transporte Terrestre/ Fundación Pública Estatal Transporte y Formación, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Ministerio del Interior: Protección civil y emergencias, Ministerio de Justicia, Ministerio de Justicia: Fiscalía de Seguridad Vial, Ministerio de Medio ambiente, Medio rural y Marino, Ministerio de Presidencia, Ministerio de Sanidad, Política social e Igualdad, Ministerio de Sanidad, Política social e Igualdad: Dirección General de Salud Pública y Sanidad Exterior / Plan nacional sobre drogas, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Ministerio de Trabajo e Inmigración: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo )</li> <li>- Comunidades autónomas (CCAA)</li> <li>-Diputaciones Provinciales</li> <li>-Entidades municipales</li> <li>-Federación Española de Municipios y Provincias</li> </ul>
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	-DGT. Ministerio del Interior
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerio de Fomento</li> <li>- DGT, Ministerio del Interior</li> <li>- Consejerías de Obras Públicas de las CCAA</li> <li>- Departamentos de Obras Públicas de las Entidades Locales.</li> </ul>
4	Actuaciones en relación a los vehículos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DGT, Ministerio del Interior</li> <li>- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio</li> <li>- Ministerio de Medio ambiente, Medio rural y Marino</li> <li>- Consejerías de Industria de las CCAA</li> </ul>
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DGT, Ministerio del Interior</li> <li>- Comunidades autónomas y Entidades Locales</li> <li>- Policías de tráfico (Agrupación Guardia Civil de Tráfico, policías Autonómicas y Policías Locales)</li> </ul>
6	Campañas de publicidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DGT, Ministerio del Interior</li> <li>- Ministerio de Sanidad, Política social e Igualdad</li> <li>- Ministerio de Medio ambiente, Medio rural y Marino</li> <li>- Comunidades autónomas y Entidades Locales</li> </ul>
7	Legislación sobre seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DGT, Ministerio del Interior</li> <li>- Ministerio de Justicia</li> <li>- Ministerio de Fomento</li> <li>- Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad</li> </ul>

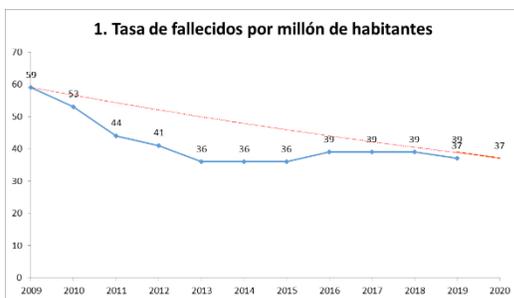
	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio</li> <li>- Ministerio de Educación y Formación Profesional</li> <li>- Ministerio de Medio ambiente, Medio rural y Marino</li> <li>- Comunidades Autónomas</li> <li>- Entidades Locales</li> </ul>
8	Otras cuestiones (detállese)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vigilancia y control: Policías de tráfico (Agrupación Guardia Civil de Tráfico, policías Autonómicas y Policías Locales).</li> <li>- Seguridad laboral: Ministerio de Trabajo e Inmigración: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo</li> </ul>

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte país	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	<b>x</b>			
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>				Los ciudadanos tienen derecho a un Sistema Seguro de Movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados tienen su responsabilidad (Visión de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. <a href="http://www.t.ly/6KWb">www.t.ly/6KWb</a> )
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	<b>x</b>			
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				2011-2020
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos?</b>	<b>x</b>			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes en 2020 (cifra basal: 59 fallecidos por millón de habitantes según datos de 2009).
	Si	No	En parte país	Comentarios
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos?</b>	<b>x</b>			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				Reducción del número de heridos graves en un 35% en 2020 (cifra basal: número de heridos graves fue de 13.923 en 2009)

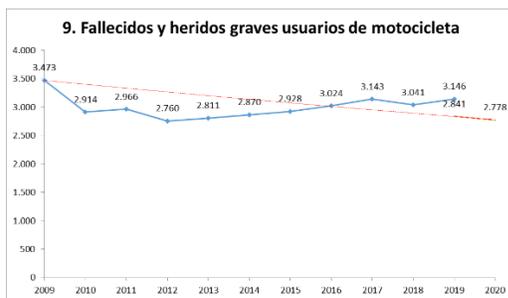
	Si	No	En parte país	Comentarios
5	<b>x</b>			
<p>¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?</p> <p><i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i></p>				<p>Periodo: 2009-2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.</li> <li>-25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.</li> <li>-10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años</li> <li>-30% de reducción de fallecidos por atropello.</li> <li>-1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad</li> <li>-Cero fallecidos en turismos en zona urbana</li> <li>-20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas</li> <li>-30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.</li> <li>-30% menos de fallecidos en accidente "in itinere".</li> <li>-bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.</li> <li>-Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.</li> </ul>
6	<b>x</b>			
<p>¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?</p> <p><i>Si esta publicada ¿puede indicar la URL?</i></p>				<p><a href="http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planes/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf">http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planes/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf</a></p>

La evolución de los indicadores estratégicos a 2019, muestra el logro de algunos indicadores estratégicos como aquellos referidos a la tasa de fallecidos, el número de heridos, los conductores de 18 a 24 años en fin de semana y los fallecidos por salida de vía en carretera convencional





Por el contrario, hay otros indicadores que no se han alcanzado como es el caso de los referidos a atropellos en zona urbana, conductores fallecidos en zona urbana y motoristas.



Algunos de los logros conseguidos en el periodo 2011-2020 han sido:

- Afianzamiento de una institución nacional de liderazgo en materia de seguridad vial, conocida y de credibilidad en la sociedad.
- Credibilidad de las normas a través de la confianza en el ciudadano: permiso por puntos, mayor participación ciudadana en los procesos normativos...
- Mejora de los sistemas de información: Información centralizada e intercambiada con terceros: sistema de salud, institutos anatómicos forenses...
- Campañas de comunicación y divulgación dirigidas a los colectivos y temas de mayor problemática, con reconocimientos nacionales e internacionales.
- Mayor uso de la tecnología en beneficio de la seguridad vial. Tecnología dirigida a la eficiencia de la vigilancia: Radares, drones, helicópteros, detección de no tener el seguro, detección del no uso de los cinturones, del uso del teléfono móvil, detección automática de ciclistas...
- Inspecciones más exigentes a los vehículos: ciclomotores

- Regulación de velocidad según criterios de seguridad y convivencia con otros modos: velocidad en carretera convencional a 90 km/h, velocidad en zona urbana a 20-30-50 km/h...

Se ha observado el agravamiento de algunos de los comportamientos más peligrosos, como es la conducción bajo efectos del alcohol y /o de las drogas.

## **Medidas recientes (2018-2019)**

### **Modificación límite velocidad en carreteras rurales, no autopistas o autovías**

En 2018 se aprobó en el Parlamento Español un nuevo límite de velocidad que supuso la eliminación de los diferentes límites de velocidad genéricos en carreteras rurales, no autopistas o autovías, que eran de 90 y 100 km / h a un límite general de 90 km / h. Esta reducción en el límite de velocidad se aplica a 10.000 km de carreteras. La medida entró en vigor el 29 de enero de 2019.

Los nuevos límites se recogen en la siguiente tabla:

	Turismos y motocicletas <sup>1</sup>	Camiones, tractocamiones y furgonetas <sup>2</sup>	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

1: También aplicable a autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up

2: También aplicable a autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos

### **Plan de medidas especiales para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores 2019-2020**

Los motoristas continúan siendo uno de los colectivos más vulnerables de las vías. Entre 2014 y 2017, los fallecidos en motocicleta aumentaron un 25,1%, más que ningún otro medio de desplazamiento.

Con el objetivo de revertir esta tendencia, y conseguir un decrecimiento en el número de fallecidos y heridos graves en este tipo de vehículos, se elaboró el Plan de Medidas Especiales para Motocicletas y Ciclomotores 2019-2020.

La elaboración del Plan de Medidas se realizó en el marco del grupo de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible GT-52 (Motocicletas y Seguridad Vial). El Plan consta de 17 medidas, agrupadas en 6 áreas o ámbitos de actuación: Educación y Formación Vial, Comunicación, Normativa y su cumplimiento, Seguridad en el vehículo, Infraestructuras y Conocimiento.

### **Nuevos medios de transporte**

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, ha definido los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) como una nueva categoría de vehículos. Esta definición ya se había realizado en la

Instrucción 2019/S-149 TV-108, del 3 de diciembre de 2019, y ahora se incluye en una norma de mayor rango legal. Esta nueva categoría incluye los vehículos de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

La inclusión como vehículos implica que quien lo maneja debe tener la consideración de conductor a los efectos de la normativa de tráfico. El uso de casco no es obligatorio y tienen prohibido circular por la acera o por vías fuera de las zonas urbanas.

A su vez, en marzo de 2020 se incluyeron los vehículos de movilidad personal como una nueva categoría de vehículos en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, lo que facilitará el estudio de la accidentalidad de estos usuarios de las vías.

### **Modificación de la velocidad en las vías urbanas**

Con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, el límite genérico de velocidad en las vías urbanas era de 50 km/h, si bien había muchas ciudades en España que ya tenían su propia normativa sobre zonas 30 km/h. A fin de establecer las condiciones en las que se deben aplicar los límites genéricos de velocidad en todos los municipios de España, se ha aprobado una nueva regulación que obliga a que la velocidad máxima sea:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no son contabilizados; las velocidades genéricas establecidas pueden ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal y, excepcionalmente, la Autoridad Municipal puede aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

El límite genérico de velocidad en travesías- carreteras que cruzan un poblado- será de 50 km/h, pudiendo ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

La modificación nacional relativa a los límites de velocidad en vías urbanas y travesías entrará en vigor el 11 de mayo de 2021.

### **Mejorar la Formación de Conductores**

Además de trabajar en la mejora de la formación de los nuevos conductores adaptando el examen a los nuevos vehículos o mejorando la calidad de las escuelas o la formación de formadores, se ha puesto el foco por primera vez en la formación post permiso. Las principales medidas adoptadas han sido las siguientes:

1. Desarrollo de un sistema de acreditación para la inspección de centros de formación colaboradores con la DGT en colaboración con la Entidad nacional de Acreditación (ENAC) 2019/2020

Este sistema recoge los requisitos mínimos exigibles y necesarios para que puedan acreditarse y ejercer las actividades de inspección de centros de formación, intensificando así el control de funcionamiento de los mismos. Concretamente se ejercerán labores de auditoría y control sobre las escuelas particulares de conductores encargadas de la formación para la obtención de los permisos de conducción, incluido el curso de formación para la obtención del permiso de conducción de la clase A. También se inspeccionarán los centros de mercancías peligrosas y los centros de sensibilización y reeducación vial.

2. Impulso de los cursos de conducción segura para motoristas. 2020

Estos cursos tienen como objetivo la formación de los conductores preparándolos ante situaciones de peligro y fomentando la adopción de buenas prácticas en conducción y equipamiento. Se ha creado una certificación de calidad de estos cursos para garantizar que se imparten conforme los estándares marcados por la DGT. El incentivo para la realización de estos cursos es una compensación de un mínimo de 2 puntos.

3. Incorporación de los sistemas ADAS a los exámenes de conducción. 2019

Se ha regulado la utilización de vehículos con los sistemas ADAS más comunes en los exámenes para la obtención del permiso de conducción.

4. Creación el grado superior de FP para los profesores de formación vial. 2019/2020

Para incrementar la formación de los formadores se ha creado un título Superior de Formación profesional que será exigible para ejercer como profesor de formación vial para la obtención del permiso de conducción, monitor de curso de conducción segura, profesor de ADR o formador en los cursos de sensibilización.

5. Establecimiento del equipamiento obligatorio en las pruebas de destreza y circulación de los permisos de conducción de motocicleta. 2020

## 4.7. Guatemala

<b>Institución:</b>	<b>Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil</b>
<b>Director/a:</b>	MAI Edgar Arturo Rodriguez Barrios.
<b>Coordinador/a:</b>	Jesús Julio Chaicoj Pirir

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	1.936
Heridos	7.582
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	9.518
Fallecidos por 100 000 población	11,84
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	55,24
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	214
Población (en miles)	16.347
Parque vehicular (en miles)	3.504
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	39%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	1.899	2.010	1.936	37	-74	2%	-4%
Heridos	7.301	6.934	7.582	281	648	4%	9%
Heridos graves/ heridos hospitalizados							
Total víctimas	9.200	8.944	9.518	318	574	3%	6%
Fallecidos por 100 000 población	13,32	12,49	11,84	-1	-1		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	92,02	56,84	55,24	-37	-2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	143	217	212	69	-5		
Población (en miles)	14.260	16.087	16.347	2.087	260	15%	2%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	2.064	3.536	3.504	1.440	-31	70%	-1%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	28%	39%	39%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

**Tabla datos grupos de edad 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	160	122	113	-47	-9	-29%	-7%
15-24	347	463	413	66	-50	19%	-11%
25-34	485	503	562	77	59	16%	12%
35-44	308	277	309	1	32	0%	12%
45-54	248	195	163	-85	-32	-34%	-16%
55-64	150	133	100	-50	-33		
65 y más	148	166	120	-28	-46		-28%
No se informa	53	151	156	103	5		3%
Total	1.899	2.010	1.936	37	-74	2%	-4%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

**Tabla datos género 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	1.568	1.668	1.622	54	-46	3%	-3%
Mujer	331	342	314	-17	-28	-5%	-8%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	1.899	2.010	1.936	37	-74	2%	-4%

**Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	748	567	438	-310	-129	-41%	-23%
Ciclistas	0	4	9	9	5		
Motociclistas	287	722	727	440	5	153%	1%
Vehículos livianos de pasajeros	536	441	447	-89	6	-17%	1%
Otros y no especificados	329	277	315	-14	38	-4%	14%
Total	1.899	2.010	1.936	37	-74	2%	-4%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	2.317
Heridos	8.476
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	10.793
Fallecidos por 100 000 población	13,95
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	61,05
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	229
Población (en miles)	16.604
Parque vehicular (en miles)	3.795
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	40%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:

En la actualidad los indicadores de la serie histórica 2010 - 2018 han variado respecto a lo que se ha reportado en años anteriores debido a que en Guatemala en el año 2018 se actualizó el censo de población y habitación, la disponibilidad de estas cifras actualizadas ha permitido la elaboración de indicadores más acorde a la realidad.

Es importante resaltar que las cifras de los fallecidos por hechos de tránsito, que se obtienen por reporte policial, de la Policía Nacional Civil, corresponde a la temporalidad a 24 horas, sin embargo, las cifras que se presentan en los cuadros anteriores se les aplicó el factor de corrección recomendado por la Organización Mundial de la Salud –OMS- del 30%.

El Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito –ONSET- está llevando a cabo esfuerzos para el seguimiento, de las víctimas lesionadas por hechos de tránsito, a treinta días, en coordinación con el Instituto Nacional de Ciencias Forenses –INACIF-, esto permitirá contar con datos con un subregistro menor al actual.

Así mismo se ha establecido procedimientos para la integración de datos con las Policías Municipales de Tránsito, cuya información ayudara a complementar la que registra la Policía Nacional Civil y a disminuir la brecha de subregistro por hechos de tránsito con daños personales de los que no son captados por la Policía Nacional Civil, sin daños personales.

La siniestralidad vial del año 2019 continuó su incremento en el orden siguiente con respecto al año anterior: hechos de tránsito 10%, lesionados 12 % y fallecidos un 19%, la mayor fatalidad de los siniestros vial que se ha marcado en el último decenio es por motociclistas y peatones, siendo estos los usuarios más vulnerables en nuestro país.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Ministerio de Gobernación Policía Nacional Civil Departamento de Tránsito Policías Municipales de Tránsito
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Ministerio de Gobernación Policía Nacional Civil Departamento de Tránsito
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; Departamento de Tránsito Municipalidades
4	Actuaciones con relación a los vehículos	Superintendencia de Administración Tributaria; Departamento de Tránsito
5	Actuaciones con relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Departamento de Tránsito Policías Municipales de Tránsito Ministerio de Educación Servicio Cívico
6	Campañas de publicidad	Departamento de Tránsito Policías Municipales de Tránsito Viceministerio de Prevención del Delito y la Violencia. Dirección de Protección Vial del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.
7	Legislación sobre seguridad vial	Ministerio de Gobernación Congreso de la República de Guatemala Departamento de Tránsito
8	Actuaciones en cuanto a transporte de carga	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; Departamento de Tránsito
9	Actuaciones en cuanto a transporte de personas	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; Departamento de Tránsito Municipalidades

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X			
<i>Nuestro país se ha tomado los objetivos establecidos en el plan del decenio de acción para la reducción de fallecidos por hechos de tránsito.</i>				<i>Nuestro país se ha tomado los objetivos establecidos en el plan del decenio de acción para la reducción de fallecidos por hechos de tránsito.</i>
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	X			
<i>2019 -2023</i>				<i>2019 -2023</i>
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				
5. ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?	X			Sobre la disminución de los hechos de tránsito
<i>2019 – 2023 disminuir el 16%</i>				<i>2019 – 2023 disminuir el 16</i>
6. ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?		X		
<i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i>				

El Plan Estratégico Institucional está basado en el sistema de planificación por resultados implementado por la Secretaria General de Planificación de la Presidencia –SEGEPLAN-, uno de los desafíos más grandes del Departamento de Tránsito es Constituirse como Dirección General de Tránsito ya que este nivel jerárquico institucional permitirá un mayor marco de actuación y celeridad en sus gestiones por la Seguridad Vial.

## Medidas recientes (2018-2019)

Legislación:

- Acuerdo Gubernativo 38-2019

Este acuerdo emitido en marzo del año 2019 por la Presidencia de la República de Guatemala, contiene el “Reglamento de la Ley Para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial”, emitida en el año 2016, dicho reglamento desarrolla el procedimiento para el control y verificación de la velocidad de circulación de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga por carretera, así como la implementación del dispositivo limitador de velocidad en los mismos.

- Acuerdo Gubernativo 17-2020

Este acuerdo emitido en enero del año 2020 por la Presidencia de la República de Guatemala, contiene el “Reglamento Para la Contratación del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Contra Terceros del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros Y De Carga”, este tiene el fin de normar la contratación de un seguro para que en los hechos de tránsito, específicamente donde la culpa la tenga un conductor que dirigía un vehículo de transporte colectivo urbano o de carga, se garantice la reparación digna a las víctimas del suceso.

Gestión de la seguridad vial

Se inició con las gestiones para la ampliación del presupuesto esto con el objetivo de invertir en la creación de nuevas sedes policiales regionales del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; también se gestionaron fondos para el mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en la red vial nacional; el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito - ONSET – inicio un ejercicio de integración de la información con el ente encargado de medicina legal en el país y con el sistema hospitalario con el fin de dar un mejor seguimiento a los daños personales consecuencia de los hechos de tránsito y mejorar la calidad de las cifras presentadas tomando como base los estándares internacionales; se realizaron esfuerzos para normalizar los instrumentos de medición legal para procedimientos de tránsito; del 2017 al 2019 se asesoró a 9 municipalidades para que adquieran la competencia en la administración del tránsito. Se profesionalizo a 480 agentes de Policía Municipal de Tránsito y se les certifico como Educador Vial.

Conductas viales

Se inició con un plan interinstitucional para la implementación de controles de tránsito en conjunto con las Policías Municipales de Tránsito, para ello se implementó el Diplomado de Unificación de Procedimientos de Tránsito; se impulsaron estudios conjuntos por observación de las conductas de riesgo y uso de dispositivos de seguridad pasiva de los diferentes usuarios de la vía pública; se inició la redacción de reformas al Reglamento de Tránsito en cuanto al procedimiento y sanciones en el tema de alcoholimetría; se inició el proceso de implementación del limitador de velocidad para vehículos de transporte colectivo de personas y de carga

## Educación y sensibilización

Se readecuaron los programas de capacitación de educación vial orientados a los factores de riesgo que más incidencia tienen en la siniestralidad vial en Guatemala, siendo estos conducción en bajo efectos de bebidas alcohólicas, exceso de velocidad, utilización de dispositivos pasivos de seguridad, visibilidad para las motocicletas, profesionalización de conductores de vehículos de transporte colectivo y de carga, profesionalización de conductores de motocicletas; se realizaron campañas de concientización de utilización del casco protector para motociclistas; se implementó el programa de servidores cívicos en materia de tránsito, este consiste en convocar a jóvenes de 18 a 30 años se les forma como educadores viales y se les da un estipendio por realizar capacitaciones en centros educativos de su domicilio, esto para aumentar la capacidad de difusión de la educación vial.

## Vehículos

Se elaboró el reglamento para la implementación de los sistemas limitadores de velocidad en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga.

## Infraestructura

La infraestructura vial en nuestro país asciende a 17.132 Km. Estas se clasifican en tres grandes grupos que son: 1) Rutas Centroamericanas que conectan con los países centroamericanos y México, 2) Rutas Nacionales que conectan los departamentos, 3) Rutas Departamentales y caminos rurales que conectan los municipios. A esto está en marcha el proyecto denominado anillo regional que tendrá 402.8 Km contará el ocho departamentos y 54 municipios su objetivo primordial es disminuir el tránsito pesado en la ciudad de Guatemala entre otros.

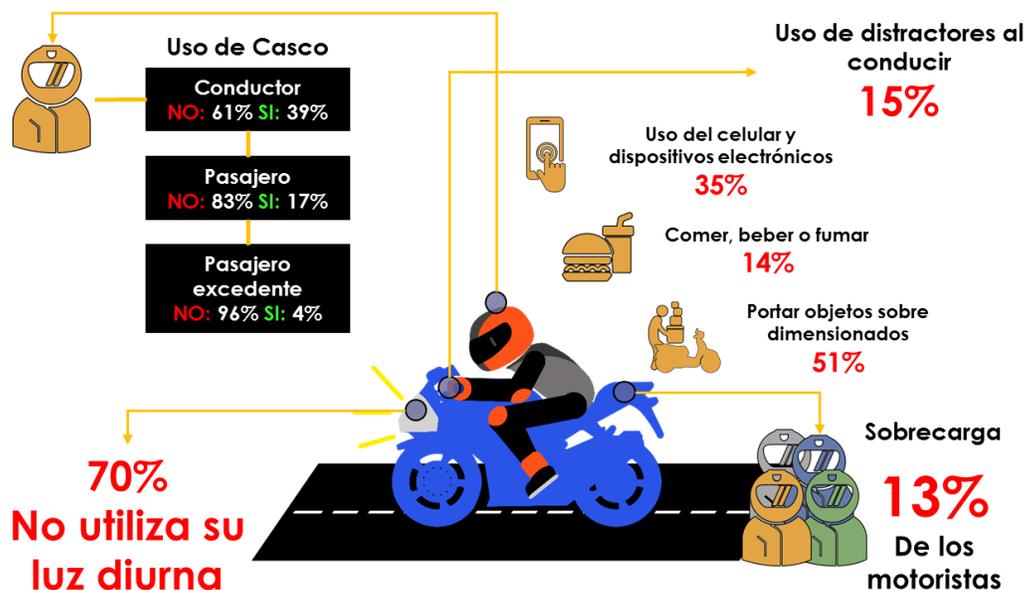
## Encuestas relacionadas con la seguridad vial

En el año 2019 se desarrollaron tres estudios de comportamiento y uso de dispositivos de seguridad en el país, los cuales se desarrollaron en simultáneo en 39 municipios con delegación de competencia en materia de tránsito, es decir que tienen formalmente instituida y autorizada una Policía Municipal de Tránsito, y en donde la administración del tránsito depende de la Municipalidad. De los cuales se obtuvieron los resultados siguientes, con representatividad a nivel nacional:

Estos se llevaron a cabo durante los meses de agosto a noviembre del año 2019 y durante los días viernes, sábado y domingo, en los horarios de 07:00 a 09:00, 11:00 a 14:00 y 16:00 a 18:00 horas.

### 1. Estudio por observación de utilización del casco protector y conductas de riesgo por los motociclistas 2019

Estudio por observación llevado a cabo en 39 municipios del país, se consignaron un total de 25,790 registros, con él se busca monitorear la utilización del casco protector por parte de los motociclistas y sus acompañantes, así como las conductas de riesgo que adoptan los mismos al circular por la vía pública. Se desarrolló durante tres días seguidos en simultáneo con otros dos estudios en los mismos cascos urbanos, y del cual se obtuvieron los siguientes resultados generales:



“Resultados del estudio de dispositivos pasivos de seguridad y conductas de riesgo de motociclistas Guatemala, 2019”

Elaborado por: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito, Estudio por observación de uso de casco protector y conductas de riesgo de motociclistas, Guatemala, 2019.

Nota: El informe final aún está en proceso.

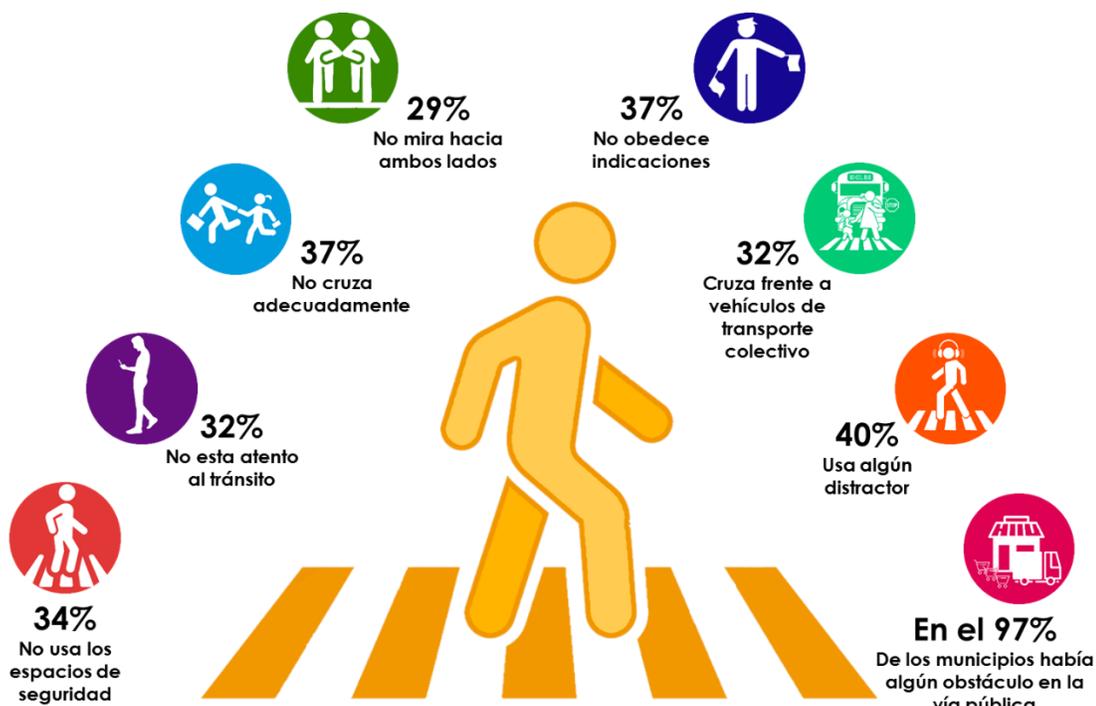
### Estudio por observación de conductas de riesgo de peatones 2019

Estudio por observación llevado a cabo en 39 municipios del país, 49% de la población observada fueron mujeres y 51% hombres, en cuanto a las edades 11% niños, 39% jóvenes, 42% adultos y 8% adultos mayores, se cubrieron 283 puntos diferentes de recolección en los cascos urbanos de los municipios estudiados.

Los municipios donde se realizó el estudio cuentan con delegación de la administración del tránsito por la Policía Municipal de Tránsito, en los cuales se lograron recolectar 30,105 registros, el modelo de estudio desarrollado fue el siguiente:

Modelo de observación	
Conducta ideal (regulada por la ley de tránsito)	Conducta de riesgo (realidad)
1. Usar los espacios seguros	1. No usar los espacios seguros
2. Estar atento al tránsito	2. No estar atento al tránsito
3. Cruzar adecuadamente	3. No cruzar adecuadamente
4. Mirar hacia ambos lados al cruzar.	4. No mirar hacia ambos lados al cruzar.
5. Obedecer las indicaciones de agentes, semáforos y señalización	5. No obedecer las indicaciones de agentes, semáforos y señalización
6. No cruzar frente a vehículos de transporte colectivo.	6. Cruzar frente a vehículos de transporte colectivo.
7. No utilizar ningún distractor al conducirse en la vía pública	7. Utilizar cualquier distractor al conducirse en la vía pública

En base al cual se obtuvieron los siguientes resultados:



Elaborado por: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito, Estudio por observación de conductas de riesgo de peatones, Guatemala, 2019.

Nota: El informe final aún está en proceso.

## 2. Estudio por Observación de utilización del cinturón de seguridad 2019

El procesamiento de este estudio aún está en proceso, pero ya se pueden dar a conocer algunos resultados los cuales son:

1. Solo el 25% de los conductores de vehículos livianos de cuatro ruedas, utilizan el cinturón de seguridad al conducirse por la vía pública;
2. Solo el 20% de los acompañantes que se conducen en vehículos livianos de cuatro ruedas, utilizan el cinturón de seguridad;
3. En un 20% de los vehículos que circula en la vía pública no se pudo observar si utilizaban o no el cinturón de seguridad debido al polarizado de los vidrios del vehículo.
4. No se tomaron datos de los pasajeros en el sillón trasero;
5. No se levantaron datos de sistemas de retención infantil.

## 4.8. Panamá

<b>Institución:</b>	<b>Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre</b>
<b>Director/a:</b>	Miguel A. Martínez Gordón
<b>Coordinador/a:</b>	Rosa Villareal

### Tabla datos resumen de 2018

Indicadores	2018
Fallecidos	353
Heridos	
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	
Fallecidos por 100 000 población	8,61
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	25,95
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	
Tasa de motorización *1000 habitantes	332
Población (en miles)	4.098
Parque vehicular (en miles)	1.360
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	0%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	

Fuente 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>)

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	410	409	353	-57	-56	-14%	-14%
Heridos							
Heridos graves/ heridos hospitalizados							
Total víctimas							
Fallecidos por 100 000 población	12,04	9,98					
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	48,50	30,07					
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km							
Tasa de motorización *1000 habitantes	248,19	331,95					
Población (en miles)	3405,81	4098,14					
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	845,30	1360,36					
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)							
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>							

Fuente 2010, 2017: IX Informe OISEVI; 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>)

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	27	27					
15-24	65	68					
25-34	87	100					
35-44	61	53					
45-54	47	44					
55-64	85	86					
65 y más	39	31					
No se informa	0	0					
Total	410	409	353	-57	-56	-14%	-14%

Fuente 2010, 2017: IX Informe OISEVI; 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>)

### Tabla datos género 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre		338					
Mujer		72					
No se informa							
Total	410	409	353	-57	-56	-14%	-14%

Fuente 2010, 2017: IX Informe OISEVI; 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>)

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones		168					
Ciclistas		13					
Motociclistas		29					
Vehículos livianos de pasajeros		0					
Otros y no especificados		199					
Total	410	409	353	-57	-56	-14%	-14%

Fuente 2010, 2017: IX Informe OISEVI; 2018 (web <https://www.inec.gob.pa/publicaciones>)

## 4.9. Paraguay

<b>Institución:</b>	<b>Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial</b>
<b>Director/a:</b>	María del Carmen González de Porro
<b>Coordinador/a:</b>	Martha Cecilia Barrios Aguilar

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	1.162
Heridos	n.d.
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.
Total víctimas	n.d.
Fallecidos por 100 000 población	16,48
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	51,57
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	319
Población (en miles)	7.053
Parque vehicular (en miles)	2.253
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	36%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	1.227	1.198	1.162	-65	-36	-5%	-3%
Heridos	n.d.	n.d.	n.d.				
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.	n.d.	n.d.				
Total víctimas	n.d.	n.d.	n.d.				
Fallecidos por 100 000 población	19,58	17,23	16,48	-3	-1		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	140,69	58,09	51,57	-89	-7		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	139	297	319	180	23		
Población (en miles)	6.266	6.954	7.053	787	99	13%	1%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	872	2.062	2.253	1.381	191	158%	9%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	0%	35%	36%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

n.d. no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	82	57	61	-21	4		
15-24	373	344	334	-39	-10	-10%	-3%
25-34	268	256	244	-24	-12	-9%	-5%
35-44	168	173	156	-12	-17	-7%	-10%
45-54	132	154	153	21	-1	16%	-1%
55-64	97	127	109	12	-18		-14%
65 y más	93	85	101	8	16		
No se informa	14	2	4	-10	2		
Total	1.227	1.198	1.162	-65	-36	-5%	-3%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	997	1.000	980	-17	-20	-2%	-2%
Mujer	230	198	182	-48	-16	-21%	-8%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	1.227	1.198	1.162	-65	-36	-5%	-3%

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	350	252	248	-102	-4	-29%	-2%
Ciclistas	4	6	8	4	2		
Motociclistas	552	672	614	62	-58	11%	-9%
Vehículos livianos de pasajeros	123	174	177	54	3	44%	2%
Otros y no especificados	198	94	115	-83	21	-42%	
Total	1.227	1.198	1.162	-65	-36	-5%	-3%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### **Tabla datos resumen de 2019. DATOS PRELIMINARES.**

<b>Indicadores</b>	<b>2019</b>
Fallecidos	1.292
Heridos	16.392
Heridos graves/ heridos hospitalizados	15.372
Total víctimas	33056
Fallecidos por 100 000 población	18
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	54,07
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	335
Población (en miles)	7.153
Parque vehicular (en miles)	2.389
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	36%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

Datos proveídos por la Policía Nacional. Existe una diferencia aproximadamente del 10-15% por año con respecto a los datos del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, solo que dichos datos estarán disponibles para fin de año.

#### **Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:**

En el año 2018 se registraron 1.162 fallecidos en siniestros viales a nivel país, representando una tasa de mortalidad de 16,5 por cada 100.000 habitantes. En relación al género, el masculino es el más afectado con 980 fallecidos (84%), en relación con el femenino con 182 fallecidas (16%). El grupo de edad más afectado es el de 15 a 29 años, representando el 42% del total de fallecidos por año. Del total de fallecidos por año, el 52,8% (614) han sido motociclistas o sus acompañantes.

En rutas nacionales, se han realizado 89.089 procedimientos por infracciones a la ley 5016/14, 181.336 pruebas de alcoholemia, de las cuales 15.109 (8,3%) han resultado positivas. Del total de procedimientos, 10.492 multas han sido emitidas por adelantamiento indebido, 13.317 por exceso de velocidad y se han demorado a 13.317 vehículos por carecer de documentación (licencia de conducir del conductor o habilitación del vehículo).

El Hospital de Trauma ha registrado 15.560 lesionados graves por siniestros viales, de los cuales 11.016 (70%) son motociclistas. Del total de 1906 muertes catalogadas como violentas en nuestro país, los fallecidos por siniestros viales representan el 50% del total del año 2018, seguido por suicidios (26%) y homicidio doloso (24%).

En el año 2019 se registraron 1.292 fallecidos en siniestros viales a nivel país, de los cuales 1101 (85%) son de género masculino y 191 (15%) son de género femenino. En rutas nacionales, se han realizado 118.690 procedimientos por infracciones a la ley 5016/14, 251.699 pruebas de alcoholemia, de las cuales 18.062 (7,1%) han resultado positivas. Del total de procedimientos, 7.149 multas han sido emitidas por adelantamiento indebido, 5466 por exceso

de velocidad, 2165 por circular sin chapa y se han demorado a 24.225 vehículos por carecer de documentación (licencia de conducir del conductor o habilitación de vehículo).

El Hospital de Trauma ha registrado 15.372 lesionados graves por siniestros viales, de los cuales 11.231 (73%) son motociclistas.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	Funciones principales	Actores principales en la Administración Pública
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial ANTSV
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones MOPC, y, Gobiernos Departamentales y/o Municipales
4	Actuaciones con relación a los vehículos	Registro Único del Automotor RUA (Poder Judicial) Patrulla Caminera (MOPC) Dirección Nacional de Transporte DINATRAN (MOPC) Policías municipales de tránsito (Municipalidades)
5	Actuaciones con relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Ministerio de Educación y Ciencias MEC, Escuelas de Conducción y Municipios.
6	Campañas de publicidad	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial ANTSV, Ministerio de Tecnología de la Información y Comunicación MITIC, MOPC, Gobernaciones y Municipios.
7	Legislación sobre seguridad vial	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial ANTSV, y Congreso de la República del Paraguay Poder Legislativo.
8	Otras cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X		Nacional	<i>Existe desde el año 2014 la Ley 5016/2014 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y su Decreto Reglamentario 3427/2015, ley por la cual se crea la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, con el objeto de proteger la vida humana y la integridad física de las personas en el tránsito terrestre, y preservar la funcionalidad del tránsito y el medio ambiente circundante. La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) tiene personería jurídica de derecho público, es un ente autónomo y autárquico en materia normativa y administrativa, dentro del ámbito de la competencia que le otorga la Ley. Su misión consiste en la prevención y el control de los accidentes de tránsito, colaborando con los organismos responsables en la reducción de la tasa de mortalidad y morbilidad ocasionada por los mismos, mediante la coordinación, promoción, monitoreo y evaluación de las políticas públicas de seguridad vial en el territorio nacional.</i>
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?		X		<i>Existe el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, que actualmente ya no se encuentra vigente, realizado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, presidido por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo. En el año 2014, con la creación de la Ley 5016, el Consejo Nacional de Seguridad Vial evolucionó a la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que actualmente está desarrollando, junto con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, con financiamiento del BID, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 el cual establecerá una estrategia a nivel nacional.</i>
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	X			<i>Existe un Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030 con 4 estrategias nacionales:</i> <i>• Desarrollo social equitativo</i> <i>• Servicios sociales de calidad. En esta estrategia se encuentra el indicador de Reducir en 50% la tasa de muertes por accidentes de tránsito (muertes/100.000hab.)</i> <i>• Desarrollo local participativo</i> <i>• Hábitat adecuado y sostenible</i>

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
4 ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				

5 ¿Hay algún <b>otro objetivo nacional</b> cuantificable establecido?		X		<i>Existe el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, que actualmente ya no se encuentra vigente, realizado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, presidido por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo. En el año 2014, con la creación de la Ley 5016, el Consejo Nacional de Seguridad Vial evolucionó a la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que actualmente está desarrollando, junto con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, con financiamiento del BID, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 el cual establecerá una estrategia a nivel nacional el cual establecerá objetivos cuantificables.</i>
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
6 ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?				
<i>Si esta publicada, &lt;ipuede indicar la URL?</i>	X			<a href="https://www.antsv.gov.py/application/files/3215/3746/6750/">https://www.antsv.gov.py/application/files/3215/3746/6750/</a> Plan_Nacional_Seguridad_Vial_2013_-_2018_compress.pdf En proceso de actualización

Incluir a continuación comentarios generales sobre la Estrategia.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2030, en conjunto con la ANTSV, y con la participación de otros organismos y/o instituciones que la ANTSV considere pertinente. El nuevo Plan incorporará las recomendaciones y lecciones aprendidas resultantes de la evaluación del PNSV 2013-2018 y anteriores e incluirá sin limitarse a ello, los siguientes aspectos:

- Antecedentes, el diagnostico actualizado de la Seguridad Vial en Paraguay, en la Evaluación del PNSV 2013-2018 y en el marco institucional instalado.
- Objetivo General que será formulado para el periodo 2030.
- Misión del Plan para el periodo 2030.
- Visión 2030.
- Alineación con el Plan Global del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.
- Alineación con el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, aprobado en la XXVI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (2018).
- Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS de las Naciones Unidas.
- Incorporación de los principios del enfoque de “Sistemas Seguros” / “Visión Cero”.
- Definición de Objetivos Estratégicos
- Definición de Criterios Generales para la formulación del Plan actualizado

- Periodo de Implementación y cronograma de hitos
- Definición de Bases para definir las recomendaciones
- Definición de Estrategias y planes de acciones específicos para cada pilar del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, alineados al enfoque de “Sistemas Seguros”.
- Mecanismos de Coordinación Interinstitucional.
- Detalle de costos para cada estrategia; cronograma de implementación, entidades responsables y fuentes de financiamiento.

## **Medidas recientes (2018-2019)**

### **Legislación**

Mesa de Trabajo de Impulso del Seguro Obligatorio de Accidentes SOA, conformada por representantes de la FIA, el BID, ANTSV, TACPY, la Asociación Paraguaya de Compañías de Seguros (APCS) y el Banco Central del Paraguay (BCP) representada por la Superintendencia de Seguros, trabajando en la preparación del anteproyecto de ley del SOA para presentación ante el legislativo y posterior instancia de ratificación ante el ejecutivo. El borrador del proyecto de ley se ingresa oficialmente a través del Senado y se gira a las distintas comisiones para su estudio en el mes de diciembre de 2019.

Proyecto de modificación de artículos de la ley N° 5016/2014 sobre Alcholema, se ha elaborado el proyecto de ley con aportes técnicos sobre modificación de artículos 111, 112 y 153 de la Ley 5016/2014, sobre el artículo específico de la graduación de alcohol en sangre y en aliento, a los efectos de que las sanciones puedan recaer en los ciudadanos infractores.

Además, la ANTSV se encuentra colaborando con los municipios del país para que adecúen sus ordenanzas a lo dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 5016/14 para que internalicen y unifiquen los criterios de seguridad vial.

### **Gestión de la seguridad vial**

La Dirección de Observatorio Vial, Estadísticas y Registros de Datos ha logrado cumplir con la elaboración de Informes técnicos específicos, así como la elaboración de los primeros reportes del Sistema de Información Accidentes de Tránsito (SIAT).

El SIAT es la herramienta creada con el objetivo de generación de política pública basada en evidencias con la finalidad de reducir los índices de mortalidad y morbilidad asociados a los siniestros viales.

### **Conductas viales**

Se logró un gran paso en el marco de la implementación de las licencias por puntos mediante la aprobación de la creación del “Juzgado de Faltas”, disposición contenida en la actual Ley N°5016/2014 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, mediante Acta N°10/2019 de la Sesión del Consejo Directivo de la ANTSV.

La Patrulla Caminera y la Municipalidad de la Capital del país, Asunción ya cuentan con un sistema de carga de infracciones de forma digital, lo que permitirá mejorar el proceso de sanción y seguimiento de las faltas.

### **Educación y sensibilización**

En el marco de la Mesa Técnica Interinstitucional de “Transporte y Logística”, coordinada por la Unidad Técnica Interministerial del MEC y el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTESS), la ANTSV contribuyó a la elaboración del perfil profesional “Conducción de Transportes de cargas por carretera” de nivel 2 de cualificación, con sus unidades de competencias y criterios de desempeño.

Se ha organizado en conjunto con UNICEF el “Curso de Formación de Formadores y Workshop de Planeamiento Urbano y Transporte Sostenible Enfocado en la Niñez”, con participación de autoridades del gobierno nacional, municipales, docentes universitarios y profesionales de arquitectura, ingeniería urbana y la seguridad vial.

Además, desde el MEC continúa el proceso de implementación en la malla curricular de la Escolar Básica y Escolar Media de Educación Vial en influir en el periodo escolar de los alumnos en este sentido.

De acuerdo al convenio entre el Servicio Nacional de Promoción Profesional (SNPP) y la ANTSV, se ha diseñado y desarrollado desde el mes de octubre de 2019, los cursos en la modalidad virtual o E-learning de “Educación Vial y Ciudadana” y “Seguridad Vial para Motociclistas”.

Se han realizado capacitaciones a docentes de nivel inicial (102 instituciones) y la provisión de kits lúdicos de educación vial con guía práctica y juego didáctico, con certificación del MEC.

Respecto a la sensibilización, la ANTSV ha liderado mediante su programa anual de actividades campañas de seguridad vial a través de sus redes sociales y medios de prensa en todo el territorio nacional, sumándose actividades de gobiernos locales, organizaciones y asociaciones de la sociedad civil y otros miembros del Comité Consultivo de Seguridad Vial que forman parte de la ANTSV.

## Vehículos

Respecto a las actividades realizadas en el área de estudios de seguridad del automotor de la ANTSV, se brinda soporte técnico de ingeniería y se participa en la elaboración del Reglamento Técnico Mercosur (RTM) de “Instalación de dispositivos de iluminación y señalización luminosa” y el RTM sobre “Paragolpes trasero de los vehículos de carga”, en el marco de la Comisión de Industria Automotriz (CIA) del Subgrupo de Trabajo N° 3 “Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad”, coordinado por el Ministerio de Industria y Comercio (MIC).

Además, se elaboraron Dictámenes Técnicos sobre “Utilización de neumáticos súper anchos”, “Luces tres Marías” y “Sistema de frenos ABS en camiones de carga”. Estos documentos fueron utilizados para llevar una postura nacional respecto a dichos temas, en la LVII Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 “Transporte del Mercosur”, coordinado desde nuestro país en junio del corriente por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN).

## Infraestructura

Desde la ANTSV en cuanto a intervenciones realizadas en puntos críticos para la seguridad vial se llevó a cabo la asistencia técnica específica para el MOPC que se encuentra desarrollando programas de mejoramiento de caminos en vías de la red nacional de caminos, citando las ciudades de Caapiibary, Carayao, San Estanislao, Coronel Bogado y San Ignacio, por otro lado los Municipios de Fernando de la Mora (seguridad en entornos escolares), Capiatá (aplicación de sendas peatonales con efectos 3D), Hernandarias (red semafórica e inspecciones en lugares de siniestros viales) y en la ciudad de Hohenau (estudio de propuestas de mejoras de infraestructura en rotonda principal), a fin de proporcionar propuestas de mejora de la seguridad vial en las zonas estudiadas y disminuir los índices de siniestralidad vial.

Se ha reactivado el Comité Técnico N°64 "Tránsito y Seguridad Vial", el cual es coordinado en conjunto con el Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN). Este Comité está abocado principalmente a la elaboración de normas paraguayas en el ámbito de la seguridad vial, entre ellas normas de “Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial”, “Señalización Vertical”, “Señalización Horizontal”, entre otras. Forman parte de este comité representantes de la ANTSV, el INTN, el MOPC, la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI), la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), la Patrulla Caminera, el Touring y Automóvil Club Paraguayo (TACPY), municipalidades interesadas y empresas privadas del rubro.

## 4.10 República Dominicana

<b>Institución:</b>	<b>Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)</b>
<b>Director/a:</b>	Lic. Rafael Arias
<b>Coordinador/a:</b>	Ángel Mejía

### Tabla datos resumen de 2018

Indicadores	2018
Fallecidos	3.006
Heridos	109.705
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.
Total víctimas	112.711
Fallecidos por 100 000 población	29,28
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	69,09
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	424
Población (en miles)	10.266
Parque vehicular (en miles)	4.351
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	55%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	2.772	2.804	3.006	234	202	8%	7%
Heridos	n.d.	99.887	109.705		9.818		10%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.	n.d.	n.d.				
Total víctimas	n.d.	102.691	112.711		10.020		10%
Fallecidos por 100 000 población	29,24	27,57	29,28	0	2		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	101,36	68,43	69,09	-32	1		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	289	403	424	135	21		
Población (en miles)	9.479	10.169	10.266	788	97	8%	1%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	2.735	4.097	4.351	1.616	254	59%	6%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	49%	55%	55%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	n.d.	97	89		-8		
15-24	n.d.	741	734		-7		-1%
25-34	n.d.	630	703		73		12%
35-44	n.d.	417	449		32		8%
45-54	n.d.	310	352		42		14%
55-64	n.d.	199	250		51		26%
65 y más	n.d.	235	240		5		2%
No se informa	0	175	189		14		8%
Total	2.772	2.804	3.006	234	202	8%	7%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible

### Tabla datos género 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	n.d.	2.482	2.646		164		7%
Mujer	n.d.	322	360		38		12%
No se informa	n.d.	0	0		0		
Total	2.772	2.804	3.006	234	202	8%	7%

n.d. no disponible

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	n.d.	352	409		57		16%
Ciclistas	n.d.	5	0		-5		
Motociclistas	n.d.	1.241	1.573		332		27%
Vehículos livianos de pasajeros	n.d.	157	244		87		55%
Otros y no especificados	n.d.	1.049	780		-269		-26%
Total	2.772	2.804	3.006	234	202	8%	7%

n.d. no disponible

### Tabla datos resumen de 2019

Indicadores	2019
Fallecidos	3.204
Heridos	112.177
Heridos graves/ heridos hospitalizados	n.d.
Total víctimas	115.381
Fallecidos por 100 000 población	30,93
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	69,13
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	447
Población (en miles)	10.358
Parque vehicular (en miles)	4.635
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	56%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible

### Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:

Los datos de siniestralidad en el país han experimentado una mejora sustancial en cobertura y calidad, debido a esta mejoría confirmamos la hipótesis de que **“Cuando se mejoran los sistemas de datos de accidentes de tránsito puede ocurrir que aumente el número de traumatismos notificados, a veces de forma espectacular, porque el sistema captura más eficazmente los sucesos”**, dicho esto, veremos un repunte de las estadísticas de siniestralidad, pero con una disminución importante en los niveles de subregistros.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	Funciones principales	Actores principales en la Administración Pública
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) Ministerio de Salud Pública (MSP) Alcaldías Entre otras
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) Alcaldías
4	Actuaciones con relación a los vehículos	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Dirección General de Impuestos Internos (DGII) Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) Dirección General de Aduanas (DGA)
5	Actuaciones con relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL) Ministerio de Educación de la República Dominicana (MINERD)
6	Campañas de publicidad	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) Ministerio de Salud Pública (MSP) Centro de Operaciones de Emergencia (COE) Ministerio de la Presidencia Procuraduría General de la República
7	Legislación sobre seguridad vial	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Congreso Nacional Ministerio de la Presidencia
8	Otras cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X			
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>	Establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana.			
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	X			
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>	2017-2020			
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido con relación a la <b>reducción del número de fallecidos?</b>	X			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>	30% al 2020			
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido con relación a la <b>reducción del número de heridos?</b>	X			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>	20% al 2020			

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
5 ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?	X			
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>	<i>Tasa de Accidentes de Tránsito Tasa de contravenciones impuestas Porcentaje de Cobro de Multas % Vehículos Matriculados % Conductores con licencia de conducir % Vehículos con Inspección Técnica Vehicular Actitudes de la Población hacia la Seguridad Vial</i>			
6 ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?	X			
<i>Si esta publicada, &lt;ipuede indicar la URL?</i>	<i><a href="https://www.intrant.gob.do/transparencia/index.php/plan-estrategico/planeacion-estrategica?download=637:pensv">https://www.intrant.gob.do/transparencia/index.php/plan-estrategico/planeacion-estrategica?download=637:pensv</a></i>			

## Medidas recientes (2018-2019)

### Legislación

La Ley Núm. 63-17 atribuye al INTRANT la elaboración de más de cuarenta reglamentos complementarios, los cuales, con la asesoría de expertos locales, así como especialistas internacionales del Instituto Universitario de Investigaciones de Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, fueron consolidados en veintidós regulaciones de las cuales hasta el 10 de agosto de 2020 fueron aprobadas 15, mientras que 5 se encuentran en la fase de consulta pública.

### Reglamentos Aprobados

1. Reglamento Orgánico del INTRANT
2. Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial
3. Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores de Centros Médicos Autorizados a su Expedición.
4. Reglamento de Escuelas de Conductores.
5. Reglamento de la Inspección Técnica Vehicular.
6. Reglamento de Licencias de Conducir.

7. Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir.
8. Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial a desarrollar por las Empresas Administraciones Públicas y otras Organizaciones.
9. Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial a desarrollar por los Municipios.
10. Reglamento del Transporte Escolar.
11. Reglamento del Transporte Turístico.
12. Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores.
13. Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros vehículos de Movilidad Personal.
14. Reglamento del Transporte de Cargas.
15. Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano.

#### Reglamentos en consulta pública

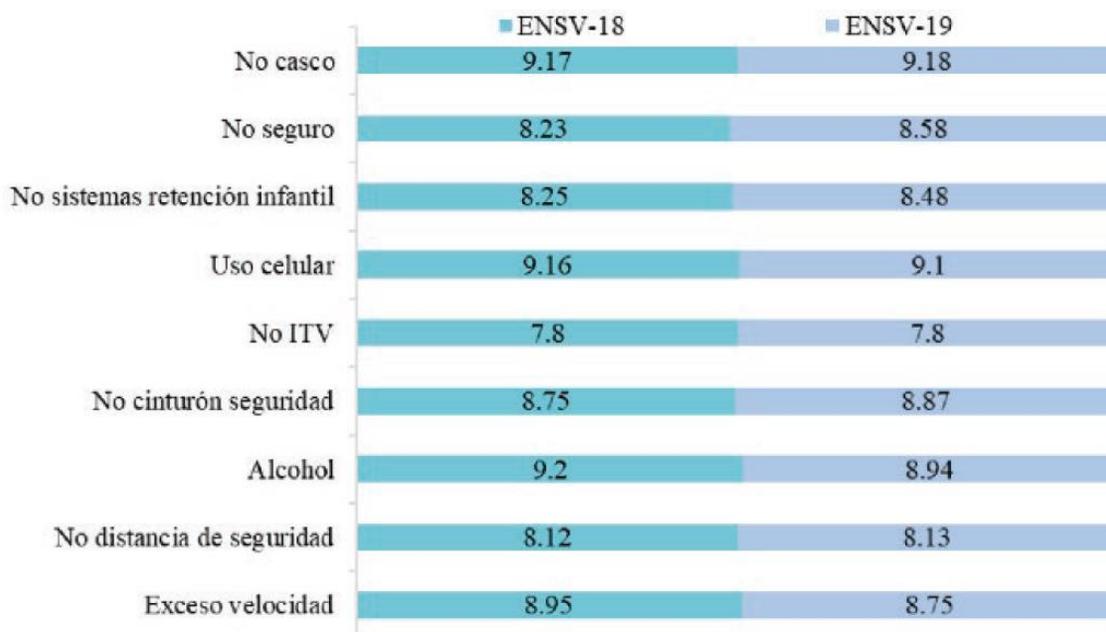
16. Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador.
17. Reglamento del Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
18. Reglamento de Señalización en el Tránsito Terrestre.
19. Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis.
20. Reglamento para el Alquiler de Vehículos de Motor.

#### Gestión de la seguridad vial

Para atacar el factor de riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, desde el INTRANT implementamos por primera vez los puntos de revisión de alcoholemia en puntos estratégicos de Santo Domingo y Santiago (Las dos provincias más importantes del país), junto con la campaña “Tómatelo en Serio”, luego de un arduo período de entrenamiento de nuestros técnicos y de los agentes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT). Estos operativos realizados por la DIGESETT, con el acompañamiento técnico del INTRANT, buscan en una primera fase educar a los conductores y familiarizarlos con una metodología que en estos momentos les resulta nueva.

## Conductas viales

Según datos observados en las dos encuestas nacionales de seguridad vial (ENSV), la valoración del riesgo de ciertas conductas también se mantiene similar en ambos años, siendo el no uso de casco, el uso del celular mientras se conduce y el consumo de alcohol al volante los comportamientos evaluados como más riesgosos.



## Educación y sensibilización

Se ha cumplido con los requisitos para integrar la educación vial al sistema educativo dominicano, después de dejar definido, junto a la Dirección General de Currículo del Ministerio de Educación, con la asesoría del Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, los objetivos y contenidos de aprendizaje para cada grado de escolaridad; diseñando materiales de enseñanza correspondientes.

En ese sentido, se han entregado al Ministerio de Educación la versión final de los programas educativos que permitirán aplicar, de manera transversal, la educación vial en todos los niveles del sistema educativo dominicano, lo que nos posicionará como uno de los pocos países de la región que han alcanzado este importante hito.

Adicionalmente, con profesores de la Universidad de Valencia, coordinamos con el Ministerio de Educación una capacitación introductoria sobre los programas, en formato virtual, para los formadores de maestros, los cuales se encargarán de socializar los contenidos y metodología pedagógica con todos los actores del ecosistema escolar.

Además, también con el Ministerio de Educación, específicamente con la Dirección General de Educación Técnico-Profesional, desarrollamos los siguientes títulos para que los politécnicos certifiquen bachilleres en áreas técnicas del transporte, bajo estándares internacionales y en concordancia con los retos que demanda la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como respuesta a sus reglamentos y normativas derivadas:

- Bachillerato Técnico en Formación y Educación Vial
- Bachillerato Técnico en Movilidad y la Seguridad Vial
- Bachillerato Técnico en Operaciones de Transporte Terrestre
- Bachillerato Técnico en Servicios de Transporte
- Técnico Básico en Conducción de Vehículos

Solo resta que el Consejo Nacional de Educación formalice la aprobación de estos títulos técnicos para que el Viceministerio Técnico Pedagógico del Ministerio de Educación proceda a implementarlos a través de la Dirección General de Educación Técnico Profesional.

## Encuestas relacionadas con la seguridad vial

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), a través de su Departamento de Estudios y Evaluaciones del OPSEVI, inició hace dos años la realización de la Encuesta Nacional de Seguridad Vial (ENSV-19) con el objetivo principal de describir la población de República Dominicana en cuanto al conocimiento y valoración de las Leyes y las Instituciones de tránsito, la importancia de los accidentes, las sanciones, los comportamientos y percepciones de factores de riesgo, y las opiniones sobre medidas de intervención en este ámbito. Se trata de un estudio longitudinal, pues estas mediciones se realizan en ciclos de 12 meses, pudiendo observar así su evolución.

A continuación, mostramos algunos datos relevantes obtenidos en las dos mediciones.

La concienciación de la existencia de la problemática de los accidentes de tránsito es mayor en 2019, observándose un aumento de las personas que consideran que no hay problema más importante que este (13.25%). Aun así, es preocupante que aproximadamente una quinta parte de los participantes indiquen no saberlo.

	ENSV-18		ENSV-19	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
<b>Problema que es más importante que el de los accidentes de tránsito</b>				
Inseguridad/criminalidad	324	30.1	230	18.25
Ns/Nc	235	21.8	260	20.63
Economía	137	12.7	31	2.46
Nada es más importante que eso	80	7.4	167	13.25
Tránsito/Transporte/Vías	77	7.1	5	0.4
Salud	76	7.1	63	5
Educación	35	3.2	42	3.33
<b>Total</b>	<b>964</b>	<b>89.4</b>	<b>798</b>	<b>63.3</b>

Se encuentra que hay un aumento de personas que reportan haber sufrido accidentes de tránsito en el año 2019 (38.97%). Sin embargo, hay una disminución importante en los accidentes reportados para los familiares. Por otro lado, en ambas encuestas se encontró que los dominicanos consideran a los jóvenes entre los 15-25 años el grupo más vulnerable frente a los accidentes de tránsito. Y, las tendencias sobre el vehículo en el que creen que se tienen más accidentes se mantienen, siendo la moto particular y el 'motoconcho' (Servicio similar al de taxis, pero en motocicleta).

	ENSV-18		ENSV-19	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
<b>Accidente de tránsito alguna vez en la vida como conductor o pasajero</b>				
Sí	363	33.7	491	38.97
No	716	66.3	769	61.03
Total	1079	100.0	1260	100.0
<b>Familiar: Accidente de tránsito alguna vez en la vida como conductor o pasajero</b>				
Sí	555	51.5	481	38.17
No	523	48.5	779	61.83
Total	1078	100.0	1260	100.0
<b>Grupo de edad que sufre más accidentes</b>				
Niños (hasta 14 años)	28	2.6	39	3.1
Jóvenes (15-25 años)	957	88.8	1112	88.25
Adultos (26-40)	80	7.4	84	6.7
Adultos (41-60)			10	0.8
Personas mayores (más de 60)	13	1.2	15	1.2
Total	1078	100	1260	100
<b>Medio de desplazamiento con más accidentes</b>				
Moto particular	575	53.3	877	69.6
Motoconcho	392	36.4	269	21.35
Carro particular	25	2.3	53	4.2
Guagua / bus	46	4.3	32	2.5
Carro público	27	2.5	17	1.4
Camioneta	8	1	9	1
Taxi	2	0.2	-	-
Bicicleta	2	0.2	3	0.2
A pie	1	0.1	-	-
Total	1078	100	1260	100

## Estudios/ investigaciones relacionadas con la seguridad vial.

El INTRANT ha priorizado los usuarios de mayor riesgo en las vías, en consonancia con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020, el cual constituye el marco general de planificación que sirve de instrumento al Estado Dominicano para abordar la problemática de los siniestros viales, y cuyo objetivo principal es reducir las muertes por siniestros viales en un 30% para el año 2020. Estos grupos de mayor riesgo están constituidos por usuarios de motocicletas y por los peatones, representando el 67.3% y el 17.5% del total de muertes ocasionadas por el tránsito en el año 2018, respectivamente. Es decir, que aproximadamente un 85% de las fatalidades de este tipo se circunscriben dentro del ámbito de estos usuarios vulnerables.

### Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas 2019-2022

En noviembre de 2019, luego socializar con actores públicos y privados, mediante consulta pública, el INTRANT presentó a la sociedad en general, un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas 2019-2022, este plan orientado a motocicletas se circunscribe dentro de cinco ejes estratégicos, tres de ellos destinados a atacar los factores generales que producen los siniestros viales: Factor Humano, Vehículo e Infraestructura; mientras que otros dos son transversales a los anteriores, denominados Enforcement e Investigación, los cuales comprenden, por un lado, reglamentación y fiscalización, y por el otro lado, la fundamentación de todas las intervenciones en estudios científicos confiables.

### Plan Estratégico de Seguridad Vial de Peatones 2020-2023

Del mismo modo, y a partir de la realización de un taller de consulta pública, para abordar la problemática de la elevada cantidad de muertes de peatones producidas por el tráfico, en agosto de 2020, el INTRANT presentó el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Peatones 2020-2023, el cual busca, al igual que como se hizo con el grupo de riesgo de motociclistas, desarrollar una serie de acciones concretas en todo el país, tendentes a reducir la cantidad de

muerdes de peatones, siguiendo siempre una metodología científica fundamentada en datos objetivos.

El Plan de Seguridad Vial de Peatones está compuesto por cinco ejes estratégicos, tres de ellos destinados a atacar los factores generales que producen los siniestros viales: Factor Humano, Vehículo y Vía e Infraestructura; mientras que otros dos son transversales a los anteriores, denominados “Normas y Control Policial y Fomento de la Investigación, los cuales comprenden, por un lado, reglamentación y fiscalización, y por el otro lado, fundamentar todas las intervenciones en estudios científicos confiables, respectivamente.

### **Nuevo Sistema de Recaudo del Transporte Público de Santo Domingo**

El ecosistema de recaudo para transporte público en República Dominicana se diseñó usando una metodología que tiene como objetivo principal garantizar la interoperabilidad. Esta se da cuando un usuario puede acceder a todos los sistemas y servicios de transporte, prestados por los diferentes operadores y proveedores, haciendo uso de un medio de pago.

Para el diseño del ecosistema de recaudo interoperable en República Dominicana, la perspectiva de usuario definió una propuesta de servicio dirigida a dos conjuntos de usuarios: no bancarizados y bancarizados. Para el primer conjunto, la interoperabilidad se logra inicialmente con la tarjeta actual del Metro de Santo Domingo y la tarjeta SD-GO que tiene el mismo mapa de memoria, pero un arte diferente. También se acepta el pago en efectivo para acceder a los autobuses.

Desde el punto de vista institucional, se definió un modelo de gobernanza liderado por el INTRANT, quien es la organización de gobierno encargada de administrar el ecosistema interoperable. De este modelo también hace parte el Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT), empresa pública encargada de gestionar y administrar los recursos del ecosistema, la cual opera un sistema central de recaudo que recibe los datos transaccionales del ecosistema de recaudo y calcula las remuneraciones de los diferentes actores. El FIMOVIT tiene relación con un adquirente, quien es una entidad financiera que procesa transacciones efectuadas con medios de pago EMV sin contacto y se comunica con el sistema central de recaudo para el intercambio de información.

Inicialmente, dos operadores de transporte hacen parte del modelo de gobernanza: la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) y la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA). La OPRET es una empresa pública encargada de operar el Metro y el Teleférico de Santo Domingo, mientras que la OMSA es una empresa pública encargada de operar autobuses de transporte público. En una etapa posterior, se incorporarán al ecosistema operadores privados de transporte, quienes serán empresas encargadas de la implementación de subsistemas de autobuses en República Dominicana.

Vale la pena mencionar que ITS España entregó premio de reconocimiento al INTRANT y al BID, el 16 de julio de 2020, por el proyecto “Interoperabilidad del recaudo electrónico del Sistema Integrado del Transporte Público de Pasajeros de Santo Domingo -OMSA, Metro y Teleférico- y puesta en marcha de la tarjeta electrónica SD-GO a través de un estándar tecnológico y un sistema central de pagos.

## Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica

Elaboramos, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el primer Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica de la República Dominicana, el cual parte de un riguroso diagnóstico, así como se sustenta, rige y deriva de otros documentos marco como la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana; el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (y su correspondiente de Movilidad); y la Ley Orgánica de la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana 2030 (Ley 1-12).

Proyecto “Entornos Escolares Seguros”.

## Proyecto Cooperación entre Países para el Desarrollo de la Salud (CCHD por sus siglas en inglés).

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), junto a la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), y el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), de Costa Rica, iniciaron la ejecución de un proyecto de cooperación técnica entre países para mejorar la seguridad vial en República Dominicana y Costa Rica.

En este proyecto se persigue el logro de cuatro objetivos fundamentales: Desarrollar buenas prácticas en metodología, procesos y procedimientos de recolección y análisis de datos; mejorar los procesos de inspección técnico vehicular (ITV); diseñar e implementar estrategias de promoción de movilidad segura y sistematizar toda la experiencia de desarrollo del proyecto de cooperación.

La iniciativa de cooperación técnica pretende sistematizar la transferencia de conocimientos entre ambos países, en cuanto a experiencias de buenas prácticas en la gestión de los desplazamientos seguros de personas y bienes, aprovechando las fortalezas cada nación e identificando oportunidades de mejora. Costa Rica, por ejemplo, tiene 40 años de haber fundado su organismo de seguridad vial y 20 años de haber implementado los Centros de Inspección Técnica Vehicular

Plan de Motocicletas

<ftp://ftp.intrant.gob.do/OBSERVATORIO/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20Nacional%20de%20Seguridad%20Vial%20de%20Motocicletas%20para%20la%20Rep%C3%ABlica%20Dominicana%202019-2022.pdf>

Plan de Peatones

<http://opsevi.intrant.gob.do/wp-content/uploads/2020/08/Plan-de-peatones-INTRANT-Digital.pdf>

Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica

[https://intrant.gob.do/index.php/noticias/item/download/121\\_a088cbb595cbe5de88dcd7a2db1c58e3](https://intrant.gob.do/index.php/noticias/item/download/121_a088cbb595cbe5de88dcd7a2db1c58e3)

## 4.11. Uruguay

<b>Institución:</b>	<b>Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)</b>
<b>Director/a:</b>	Esc. Alejandro Draper
<b>Coordinador/a:</b>	Lic. Magela Negro

### Tabla datos resumen de 2018

Indicadores	2018
Fallecidos	528
Heridos	22.397
Heridos graves/ heridos hospitalizados	3.198
Total víctimas	26.123
Fallecidos por 100 000 población	15,10
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	21,27
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	708
Población (en miles)	3.506
Parque vehicular (en miles)	2.483
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	52%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible.

### Tabla datos serie histórica 2010-2018

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	556	470	528	-28	58	-5%	12%
Heridos							
Heridos graves/ heridos hospitalizados							
Total víctimas							
Fallecidos por 100 000 población	16,58	13,45	15,06	-2	2		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	34,41	19,54	21,27	-13	2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	482	689	708	226	19		
Población (en miles)	3.353	3.493	3.506	153	13	5%	0%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	1.616	2.406	2.483	867	77	54%	3%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	54%	53%	52%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible.

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	16	19	21	5	2		
15-24	152	106	118	-34	12	-22%	11%
25-34	89	69	66	-23	-3		
35-44	66	55	76	10	21		
45-54	73	63	60	-13	-3		
55-64	75	58	83	8	25		
65 y más	94	97	98	4	1		
No se informa	7	3	6	-1	3		
Total	556	470	528	-28	58	-5%	12%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	405	362	395	-10	33	-2%	9%
Mujer	135	108	132	-3	24	-2%	22%
No se informa	16	0	1	-15	1		
Total	556	470	528	-28	58	-5%	12%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	n.d.	70	85		15		
Ciclistas	n.d.	23	30		7		
Motociclistas	n.d.	219	237		18		8%
Vehículos livianos de pasajeros	n.d.	143	165		22		15%
Otros y no especificados	n.d.	15	11		-4		
Total	556	470	528	-28	58	-5%	12%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

n.d. no disponible

## Tabla datos resumen de 2019

Indicadores	2019
Fallecidos	422
Heridos	
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	422
Fallecidos por 100 000 población	11,99
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	16,65
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	720
Población (en miles)	3.519
Parque vehicular (en miles)	2.535
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	51%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible.

Durante el año 2018, quinientos veintiocho (528) personas fallecieron como consecuencia de un siniestro de tránsito. Esto significa que en Uruguay fallece en promedio más de una persona por día por esta causa.

**Jurisdicción:** Los fallecidos en rutas nacionales representan un 47% del total (247), mientras que el 53% restante (281) lo hace en ciudades y caminos departamentales.

**Composición poblacional de fallecidos:** Las franjas etarias que concentran los más altos porcentajes de fallecidos son: en primer lugar, la de 70 y más años (13,8%, 73 fallecidos), seguido por el grupo de 20 a 24 años (12,9%, 68 fallecidos). En lo referente al sexo de las personas fallecidas el 75% (396) corresponden al sexo masculino y el restante 25% (132) al femenino.

**Tipo de siniestro:** El 52,7% (278) de las personas fallecidas, lo hace como consecuencia de una colisión entre vehículos, seguido del despiste con una participación del 22% (116).

**Vehículo:** El vehículo en el cual fallecen más cantidad de personas es la motocicleta; 44,9% (237) de las personas fallecidas circulaban en este vehículo al momento de su deceso. En segundo lugar, se ubica la categoría autos y camionetas con un 31,3% (165) de los fallecimientos.

**Rol:** El 63,3% (334) de los fallecidos son conductores, seguidos por pasajeros 20,6% (109) y peatones 16,1% (85).

**Mes:** Por mes, fallecen un promedio de 44 personas como consecuencia de un siniestro de tránsito. Diciembre registra mayor cantidad de fallecimientos con un 9,7% (51), le siguen enero y febrero con un 9,5% (50) del total cada uno respectivamente. Por otro lado, julio registra el menor porcentaje de fallecidos con un 6,4% (34) del total.

**Día:** El sábado es el día con mayor concentración de fallecidos por esta causa, 114 personas; seguido por el domingo con 104 fallecimientos. Por otro lado, el día lunes es el que registra menos fallecidos (53). Esta distribución no coincide con la registrada en el 2017, ya que para ese año el día con mayor cantidad de fallecimientos el lunes seguido del día domingo.

**Momento del fallecimiento:** Un 58,9% (311) fallece en el lugar del siniestro y un 24,8% (131) lo hace dentro de las siguientes 24 horas. Es decir que un 83,7% de las personas fallecidas a causa de un siniestro de tránsito no lograron sobrevivir más allá de las 24 horas de sucedido el incidente, dichos valores se mantienen con lo registrado en años anteriores. El momento de fallecimiento varía respecto a la jurisdicción de ocurrencia del siniestro. Para siniestros ocurridos en rutas nacionales, el 73% fallece en el lugar. En cambio, para ciudades y caminos departamentales, dicho porcentaje baja a un 47%.

**Tasa de Mortalidad:** La tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes por sexo y por grupo etario, son superiores en el sexo masculino. A su vez, se observa que la franja etaria con mayor tasa de mortalidad es en mujeres la de 60 a 64 años, seguida de 70 años o más, y en el sexo masculino: es de 20 a 24, seguida por 60 a 64 años.

Durante el año 2019, cuatrocientos veintidós (422) personas fallecieron como consecuencia de un siniestro de tránsito (20% menos que en 2018). Esto significa que en Uruguay fallece en promedio más de una persona por día por esta causa.

**Composición poblacional de fallecidos:** Las franjas etarias que concentran los más altos porcentajes de fallecidos son, en primer lugar, la de 70 y más años (15,2%, 64 fallecidos), seguido por el grupo de 20 a 24 años (11,1%, 47 fallecidos). En lo referente al sexo de las personas fallecidas el 77% (324) corresponden al sexo masculino y el restante 23% (98) al femenino.

**Tipo de siniestro:** El 49,8% (210) de las personas fallecidas, lo hace como consecuencia de una colisión entre vehículos, seguido del despiste con una participación del 26,3% (111).

**Vehículo:** El vehículo en el cual fallecen más cantidad de personas es la motocicleta; 41,5% (175) de las personas fallecidas circulaban en este vehículo al momento de su deceso. En segundo lugar, se ubica la categoría autos y camionetas con un 31,8% (134) de los fallecimientos.

**Jurisdicción:** Los fallecidos en rutas nacionales representan un 52% del total (219), mientras que el 48% restante (203) lo hace en jurisdicción departamental. Durante el año 2019 se invierte el comportamiento histórico de que los fallecidos en jurisdicción departamental superaban a los fallecidos en rutas nacionales. Sobre la jurisdicción y el vehículo involucrado: En la jurisdicción departamental más de un 59% de las personas fallecidas, circulaban en moto. En la jurisdicción nacional, casi un 49% de las personas que fallece, circulaba en auto o camioneta.

**Rol:** El 64,2% (271) de los fallecidos son conductores, seguidos por pasajeros 18% (76) y peatones 17,8% (75).

**Mes:** Por mes, fallecen un promedio de 35 personas como consecuencia de un siniestro de tránsito. Diciembre registra mayor cantidad de fallecimientos con un 11,4% (48), le siguen marzo y abril con un 10,2% (43) del total cada uno, respectivamente. Por otro lado, Setiembre y octubre registran el menor porcentaje de fallecidos con un 5,7% (24) del total.

**Día:** El sábado es el día con mayor concentración de fallecidos (83 personas, 19,7% del total); seguido por el domingo con 79 fallecimientos (18,7%). Por otro lado, los días lunes y martes son los que registran menos fallecidos (61). Esta distribución coincide con la registrada en el 2018.

**Momento del fallecimiento:** Un 65,4% (276) fallece en el lugar del siniestro y un 17,8% (75) lo hace dentro de las siguientes 24 horas. Es decir que un 83,2% de las personas fallecidas a causa de un siniestro de tránsito no lograron sobrevivir más allá de las 24 horas de sucedido el hecho, dichos valores se mantienen con lo registrado en años anteriores. El momento de fallecimiento varía respecto a la jurisdicción de ocurrencia del siniestro. Para siniestros ocurridos en rutas nacionales, el 77,2% fallece en el lugar. En cambio, para la jurisdicción departamental dicho porcentaje baja a un 52,7%.

**Tasa de Mortalidad:** La tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes, presenta diferencias en su estructura al ser evaluada por sexo. Mientras el sexo masculino registra una tasa de mortalidad de 19, las mujeres alcanzan solo un 5,4. Dentro del sexo femenino se destacan los grupos etarios de 70 y más, y de 30 a 34 años como aquellos cuya mortalidad en el tránsito es mayor (8,2). Por otro lado, el sexo masculino presenta mayor mortalidad en los grupos de 70 y más (33,5), y en el grupo de 60 a 64 años (30,7).

La distribución de la tasa de mortalidad por grupo etario presenta diferencias respecto a años anteriores, donde predominaban tasas elevadas a edades avanzadas en mujeres y a edades jóvenes en hombres.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	Funciones principales	Actores principales en la Administración Pública
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) Ministerio del Interior Congreso de Intendentes Intendencias Municipales Municipios MSP (Ministerio de Salud Pública) MEC (Ministerio de Educación y Cultura) MIEM (Ministerio de Industria, Energía y Minería) MIDES (Ministerio de Desarrollo Social) MTSS (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) Ministerio del Interior Congreso de Intendentes Intendencias Municipales Municipios MSP (Ministerio de Salud Pública) MEC (Ministerio de Educación y Cultura) MIEM (Ministerio de Industria, Energía y Minería) MIDES (Ministerio de Desarrollo Social) MTSS (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas)
4	Actuaciones en relación a los vehículos	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas) Intendencias Departamentales
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) CODICEN (El Consejo Directivo Central – Educación) CES (Consejo de Educación Secundaria) CEP (Consejo de Educación Primaria) ANEP (Administración Nacional de Educación Pública) UTU (Universidad del Trabajo del Uruguay) MSP (Ministerio de Salud Pública)

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
6	Campañas de publicidad	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) Presidencia de la República Asociados en campañas (ANCAP, ANTEL)
7	Legislación sobre seguridad vial	UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) Cámara de Diputados Cámara de Senadores Poder Judicial FGN (Fiscalía General de la Nación) Ministerio del Interior Congreso de Intendentes
8	Otras cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	X			
<i>La visión de UNASEV se enmarca en la estrategia y adhesión a la Asamblea General de Naciones Unidas Resolución A/RES/64/255</i>				
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	X			
<i>Uruguay adhiere a la Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de Naciones Unidas y toma como base estratégica las cinco áreas o "pilares" recomendados para la evaluación de resultados y generación de acciones en Seguridad Vial. Los 5 pilares establecidos en la resolución sustentan el éxito de las estrategias preventivas, con base en la evidencia científica y en la puesta en acción de las buenas prácticas en Seguridad Vial.</i>				
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	X			
<i>El Plan de Acción de Seguridad Vial 2011-2020, según la Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de Naciones Unidas documento aprobado por Uruguay en la ley N° 18.904, de 4 de mayo del 2012 siguió siendo el rector de políticas públicas gestionadas desde la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), defendiendo un desarrollo de trabajo sostenido a largo plazo.</i>				
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?		X		
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>				
5. ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?		X		
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				
6. ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?				
<i><a href="https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/institucional/creacion-evolucion-historica">https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/institucional/creacion-evolucion-historica</a></i>				

## Estrategia Período 2018-2019

Los 5 pilares establecidos en la resolución sustentan el éxito de las **estrategias preventivas**, con base en la evidencia científica y en la puesta en acción de las buenas prácticas en Seguridad Vial.

### Pilar 1: Fortalecimiento de la Gestión en Seguridad Vial

Alentar la creación de alianzas multisectoriales y elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y dirigir su ejecución. Contar con datos e investigación probatoria para evaluar el diseño de contra medida y vigilar la aplicación y la eficacia de las mismas, promover normativas de especialidad jurídica en tránsito.

### Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

Fomentar el aumento en la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas).

### Pilar 3: Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

### Pilar 4: Usuarios de las vías más seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Continuar con observancia permanente y potenciar leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y casco, reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

### Pilar 5: Respuesta tras los siniestros

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindarles a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

## Medidas recientes (2018-2019)

### Gestión de la seguridad vial

A nivel internacional se participó en el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), donde se definieron metodologías conjuntas para el relevamiento de datos y coordinación de estrategias e iniciativas en Seguridad Vial a nivel regional.

En la cumbre de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) se apoyó y se aprobó el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial el cual implicará a las estrategias definidas en OISEVI.

A nivel normativo se aprobó la Tercera Ley Nacional de Tránsito Ley Nro.19.824, de 18 de septiembre de 2019, que profundizó la unificación normativa iniciada con la primera Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Nro.18.191, de 28 de noviembre de 2007 y la segunda Ley Nro. 19.061, de 22 de enero de 2013.

De las recomendaciones dadas en los distintos Pilares del Decenio de Naciones Unidas refleja: Pilar 1- Gestión de la seguridad vial: se incluye el reconocimiento legal de la expresión “siniestro de tránsito”, así como poseer una clasificación única de sanciones a nivel país. La aprobación de la herramienta del permiso por puntos, y otros aspectos que propician la efectiva aplicación de las normas de Seguridad Vial, como el tiempo de prescripción de sanciones, la instalación de un Registro Departamental cuya iniciativa del Congreso de Intendentes fue recogida en el proyecto de ley procurando concretar el seguimiento de la titularidad de los vehículos.

Pilar 3- Vehículos más seguros: se incorporaron elementos de seguridad vehicular que han sido recomendados por Naciones Unidas y acompañados a la integración de Uruguay en el Grupo de Mercado Común Mercosur;

Pilar 4- Usuarios más seguros: se estableció un tratamiento mínimo y uniforme sobre circulación de ciclistas y motociclistas.

Se concretó el Convenio entre el Congreso de Intendentes y UNASEV, con el objetivo de formalizar el intercambio de datos y gestión electrónica de la multa de SOA. En este sentido, se integra una de las etapas del proceso para su implementación, restando exclusivamente aspectos formales de notificación administrativa de las multas de SOA.

Se aprobó el Decreto 327/019, el cual incorpora la capacitación obligatoria a los trabajadores que realicen tareas de reparto de alimento y/o productos farmacéuticos a quienes se transporten en bicicletas u otros vehículos que no sean impulsados a motor.

En gestión de estadísticas de Seguridad Vial siguió el avance del proyecto de datos: e-Sistema Nacional de Tránsito (SINATRAN), proyecto de interconexión de las diversas bases de datos que existen en el país relacionadas con el tránsito y la seguridad vial, que la UNASEV está llevando adelante conjuntamente con AGESIC. En 2019 se desarrolló un mapa de visualización rápida de datos anuales por departamento, la cual es de acceso público mediante la página web de UNASEV.

En conjunto con AGESIC se finalizó el desarrollo del proyecto del Sistema de Trauma y Emergencia (SITREM), el cual permite relevar datos pormenorizados sobre el tipo de lesiones sufridas en siniestros de tránsito. El sistema no ha sido puesto en producción aún.

Siguiendo los lineamientos de AGESIC para la puesta del 100% de los trámites on-line se sumó el de Consulta Ciudadana ante UNASEV, permitiendo a los usuarios realizar consultas, denuncias, y/o reclamos en los temas relativos a Seguridad Vial mediante formulario web con el objetivo de una mejora de gestión trazabilidad y seguimiento de las consultas ciudadanas.

La estrategia de participación ciudadana a nivel nacional se centró en el funcionamiento de las ULOSEV (Unidades Locales de Seguridad Vial) y de interlocutores comprometidos con la Seguridad Vial en cada territorio. Las ULOSEV son un ámbito generado en el marco la Ley Nro.18.113, de 18 de abril de 2007, y modificado en la Ley Nro. 19.355, de 19 de diciembre 2015, donde se mandata a la UNASEV a llevar adelante políticas territoriales de descentralización organizando una serie de voluntades particulares y organismos institucionales, sin fines de lucro, desde diferentes áreas (educación, seguridad, prevención, comercio, salud, voluntariado, etc.).

Por medio de las 47 ULOSEV en funcionamiento se amplió el rango de acción en políticas de prevención en el tránsito, multiplicando conductas de buenas prácticas, generando instancias de difusión interactuando con Municipios y personas sensibilizadas con la Seguridad Vial.

A los efectos de tener mayor llegada en el territorio con las ULOSEV se reafirmó el apoyo en todas las campañas que se desarrollan desde UNASEV como Verano Querido, Mayo Amarillo, Nostalgia, Semana Nacional de la Seguridad Vial, Día de la Víctima del Siniestro de Tránsito y también en diferentes fiestas tradicionales donde hay participación masiva de personas.

Para profundizar en las medidas de sensibilización, concientización y difusión de los riesgos ocasionados por el consumo de alcohol u otras drogas sumamos, la experiencia con los lentes simuladores confirmando la medida de 0 alcohol al conducir, llegando a conductores de todas las edades y de todo tipo de vehículos.

Se participó en el Simposio Iberoamericano de Agencias de Tránsito y Seguridad Vial, "Paraguay 2019" presentando los logros y desafíos del país en la materia.

El trabajo y seguimiento a la víctima con secuelas a causa de siniestros de tránsito se realizó en conjunto al Programa Nacional del Discapacitado (PRONADIS), dependiente del Ministerio de Desarrollo Social, quien cumple un importante papel a la hora del asesoramiento y contención a las víctimas de siniestros de tránsito.

Por medio del convenio se ofrece un asesoramiento integral que además de las ayudas técnicas que pasan por la silla de ruedas, la cama articulada o la prótesis.

Se asistió al 2º Foro Iberoamericano de Justicia de la Seguridad Vial realizado en Rosario Santa Fé Argentina, evento organizado en conjunto por las Asociaciones de Víctimas y el Gobierno de la Provincia de Santa Fé, concluyéndose en la misma línea del 1er Foro Iberoamericano de Justicia de la Seguridad Vial que se realizara en Montevideo Uruguay en noviembre de 2018, y el compromiso de instalar la Fiscalía de Seguridad Vial en Rosario Santa Fé, así como la necesidad y el compromiso de los coorganizadores en la creación de fiscalías especializadas de Seguridad Vial.

El domingo 17 de noviembre se conmemoró alrededor del mundo el Día de Recuerdo a las Víctimas de Siniestros de Tránsito, en Uruguay las actividades estuvieron centradas en la ciudad de Paysandú.

## **Educación y sensibilización**

Se trabajó con dos de los factores de riesgo: velocidad y distracciones (con foco en el uso del celular al conducir); prestando especial atención a los motociclistas.

Se desarrolló contenidos para los medios propios: cuentas de Twitter, Instagram, Facebook, YouTube y página web institucional enmarcados en las diferentes campañas, información sobre factores de riesgo y para difusión de las diferentes actividades de la UNASEV.

Campañas de comunicación: 1) Verano Querido, propuesta coordinada entre Sistema Nacional de Emergencia, Junta Nacional de Drogas y UNASEV cuyo objetivo es promover prácticas seguras en la movilidad de los estudiantes hacia y desde los centros de estudios. Se brindó información sobre sistemas de retención infantil, buenas prácticas para la utilización del transporte público, conducción de bicicletas, entre otras. 2) Mayo Amarillo bajo el lema “En el tránsito el sentido es la vida”. Se realizó campaña en redes sociales, se desarrollaron y apoyaron las diferentes intervenciones urbanas, así como también se dio apoyo en conferencias y talleres entorno a la temática.

3) Se realizaron inspecciones técnicas gratuitas para motocicletas. Con el objetivo de concientizar sobre la importancia de circular en un vehículo en buenas condiciones.

4) Campaña de prevención previo a la “La Noche de la Nostalgia” bajo la consigna “Seguro es cero”.

5) La Semana Nacional de la Seguridad Vial tuvo como eje central el mensaje: “Nos mueve la vida”. En esta semana el eje de trabajo son los factores de riesgo previamente definidos.

6) Carrera 5K y 10K organizada conjuntamente con la Asociación de Atletas del Uruguay.

7) Acciones en territorio con ULOSEV, centros educativos y servicios de salud

8) UNASEV en coordinación con la Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito desarrolló actividades de concientización en el Día Internacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito. En el área de Educación en Movilidad Segura en el Sistema Educativo Formal, se implementó el convenio entre Administración Nacional de Educación Pública (ANEP) y UNASEV.

Junto al Programa de Acreditación de Saberes, el Ministerio de Educación y Cultura, el CETP-UTU se brindó apoyo a Instructores de Academias de Conducir en todo el país.

Se integró junto al CETP la Comisión de Desarrollo para la Especialización Terciaria en Seguridad Vial para Técnico Prevencionistas y el Programa Planeamiento Educativo del Departamento de Desarrollo y Diseño Curricular.

Se suscribió Convenio de Cooperación de INISA para facilitar su inserción laboral mediante un programa de capacitación para la obtención del permiso de conducir motos y su otorgamiento sin costo.

Dentro del Programa de Capacitación en Control en Drogas para Agentes de Tránsito, mediante la modalidad de curso on-line se dictaron trece cursos de capacitación para uso de kits periciales de detección de cannabis.

Para el público general la UNASEV cuenta con el Programa de Formación Ciudadana en Seguridad Vial

### **Vehículos**

Se instrumentó el trámite digital de la Solicitud de Excepciones Técnicas para la Importación de vehículos 0 km ante la Cámara Técnica Especializada (CTE).

Se elaboró una propuesta de decreto, modificativo del Decreto 81/014 que incorpora la propuesta de Mercosur ampliatoria de la Resolución 35/94 de Mercosur a los efectos de la inclusión de la categorización de los vehículos L, así como se incorporó la categorización existente en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la finalidad de contar en una sola norma (decreto) toda la clasificación vehicular existente en nuestro país.

### **Infraestructura**

En este Pilar se desarrolló una propuesta de trabajo con el objetivo de fortalecer la “política de autoridad” de la Policía Nacional de Tránsito con foco específico en el control del exceso de velocidad mediante el uso de cinemómetro de última generación.

### **Encuestas relacionadas con la seguridad vial**

No se llevaron a cabo encuestas en el período en cuestión

### **Estudios/ investigaciones relacionadas con la seguridad vial.**

No se llevaron a cabo estudios en el período en cuestión

## 4.12. Honduras

<b>Institución:</b>	<b>Dirección Nacional de Vialidad y Transporte / Observatorio Nacional de Seguridad Vial</b>
<b>Director/a:</b>	Comisionado de Policía Gerzon Onan Velásquez Aguilera
<b>Coordinador/a:</b>	Erick Noé Durón Rodríguez

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	1.614
Heridos	
Heridos graves/ heridos hospitalizados	2.351
Total víctimas	
Fallecidos por 100 000 población	17,91
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	87,67
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	204
Población (en miles)	9.012
Parque vehicular (en miles)	1.841
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	41%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible.

**Comentario:** hasta junio del 2020, la Legislación vigente consideraba como lesiones graves aquellas que el facultativo de primera asistencia otorgaba una incapacidad médica superior a los 10 días.

**Definición de Lesiones Graves según Código Penal Hondureño:** a partir del 25 de junio de 2020, entro en vigencia el nuevo Código Penal en el cual se definen las Lesiones Graves y su procesamiento.

**Artículo 199: LESIONES.** se definen como lesiones graves aquellas que requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considera tratamiento médico.

**Artículo 201: LESIONES GRAVES.** Quien, por cualquier medio o procedimiento, mutila o inutiliza un miembro u órgano principal de otra persona o le causa impotencia, esterilidad o una enfermedad o deformidad grave.

Si la mutilación o inutilización afecta a un miembro u órgano no principal o se le causa a otro una enfermedad o deformidad no previstas en el párrafo anterior. La pérdida de dos (2) o más piezas dentales se entiende como uno de los supuestos de deformidad.

A los efectos de este precepto, por órgano se entiende cada una de las partes del cuerpo que desempeña una función y por miembro cada una de las extremidades de la persona o partes de aquélla, articuladas con el tronco. Principales son aquellos que desarrollan una función que si bien no es esencial para la vida es relevante para la misma, la salud o el normal desenvolvimiento del individuo.

**Tabla datos serie histórica 2010-2018.**

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	1.181	1.489	1.614	433	125	37%	8%
Heridos				0	0		
Heridos graves/ heridos hospitalizados		1.923	2.351		428		22%
Total víctimas							
Fallecidos por 100 000 población	14,94	16,79	17,91	3	1		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	150,64	88,79	87,72	-63	-1		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	99	189	204	105	15		
Población (en miles)	7.905	8.866	9.012	1.107	146	14%	2%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	784	1.677	1.840	1.056	163	135%	10%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	21%	39%	41%	0	0		
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible.

**Tabla datos grupos de edad 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	140	109	93	-47	-16		
15-24	229	345	391	162	46	71%	13%
25-34	244	328	381	137	53	56%	16%
35-44	178	209	232	54	23	30%	11%
45-54	135	159	167	32	8	24%	5%
55-64	102	142	129	27	-13	26%	-9%
65 y más	125	182	199	74	17	59%	9%
No se informa	28	15	22	-6	7		
Total	1.181	1.489	1.614	433	125	37%	8%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	985	1.215	1.342	357	127	36%	10%
Mujer	196	274	272	76	-2	39%	-1%
No se informa				0	0		
Total	<b>1.181</b>	<b>1.489</b>	<b>1.614</b>	433	125	37%	8%

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	n.d.	560	531		-29		-5%
Ciclistas	n.d.	149	114		-35		-23%
Motociclistas	n.d.	209	403		194		93%
Vehículos livianos de pasajeros	n.d.	188	228		40		21%
Otros y no especificados	n.d.	383	338		-45		-12%
Total	<b>1.181</b>	<b>1.489</b>	<b>1.614</b>	433	125	37%	8%

n.d. no disponible.

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	1.762
Heridos	
Heridos graves/ heridos hospitalizados	3.085
Total víctimas	
Fallecidos por 100 000 población	19,24
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	87,01
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	221
Población (en miles)	9.158
Parque vehicular (en miles)	2.025
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	41%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible.

### Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019:

Es importante señalar que el 40% de la población hondureña está comprendida en el rango de edad entre 15 a 40 años con lo cual se puede inferir que la mayoría de los muertos por accidentes de tránsito deben estar en este mismo rango.

El incremento del parque vehicular especialmente el de motocicletas, tiene una relación directa con el incremento en los muertos por accidentes viales.

Es importante señalar que los peatones constituyen en ambos años los usuarios más vulnerables en nuestras vías.

#### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Secretaría de Seguridad a través de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte. Consejo Nacional de Seguridad Vial
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Consejo Nacional de Seguridad Vial Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos en vías interurbanas las cuales se hacen a través de INVEST-H y concesionarias de carreteras. Alcaldías Municipales en vías urbanas locales.
4	Actuaciones en relación a los vehículos	Instituto de la Propiedad
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Secretaría de Educación para la población en general. Dirección Nacional de Vialidad y Transporte para los conductores de vehículos particulares (Tipo A y B). Escuela Nacional de Transporte Terrestre del IHTT para conductores de vehículos de pasajeros y de carga (Tipo C y D).
6	Campañas de publicidad	Consejo Nacional de Seguridad Vial Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
7	Legislación sobre seguridad vial	Congreso Nacional de la República
8	Control y fiscalización del transporte terrestre de carga y pasajeros	Instituto Hondureño de Transporte Terrestre

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	SI			Para el 2030, tendremos una sociedad con mayor conciencia y responsabilidad colectiva sobre la seguridad vial, con sistemas de movilidad seguros e infraestructura vial enfocada en los usuarios más vulnerables, que reduzcan los muertos y lesionados por eventos de tránsito.
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>				
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	SI			
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				<i>Periodo 2020 – 2030</i>
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	SI			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>			<i>Reducir la siniestralidad vial en el país para prevenir pérdidas de vidas, lesiones, discapacidades y daños a la propiedad. (2020 – 2030)</i>	Este objetivo estratégico tiene como indicador de impacto la reducción de la tasa de fallecidos por cada 100 mil habitantes y como indicador de resultado estratégico la reducción de tasa de accidentes viales por cada 100mil vehículos.
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?	SI			
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>			<i>Reducir la siniestralidad vial en el país para prevenir pérdidas de vidas, lesiones, discapacidades y daños a la propiedad. (2020 – 2030).</i>	Este objetivo estratégico tiene como indicador de impacto la reducción de la tasa de heridos por cada 100 mil habitantes y como indicador de resultado estratégico la reducción de tasa de accidentes viales por cada 100mil vehículos.

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
5 ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?	SI			
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				<p>1.Desarrollar un programa de prevención y concientización ciudadana a fin de lograr usuarios más responsables de las vías de comunicación.</p> <p>2.Fortalecer los mecanismos de control del parque vehicular y fiscalización del diseño y construcción de carreteras</p> <p>3.Fortalecer el marco normativo e institucional de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte.</p> <p>4.Promover la corresponsabilidad interinstitucional de los diferentes actores nacionales con competencias en materia de seguridad vial. <b>(2020 – 2030).</b></p>
6 ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?		No		
<i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i>				Aunque la estrategia está diseñada y aprobada, aun no se publica por falta de asignación de los recursos financieros correspondientes al año 2021.

## **Medidas recientes (2018-2019)**

### **Legislación:**

El Gobierno de la República se adhirió a la convención de las Naciones Unidas sobre Circulación Vial, la cual fue ratificada por el Soberano Congreso Nacional de la República mediante Decreto Legislativo 107-2019 de fecha 01 de noviembre de 2019; instrumento que fue depositado ante el Secretario General de Naciones Unidas en fecha 03 de febrero de 2020.

La Secretaría de Seguridad a través de La Dirección Nacional de Vialidad y Transporte, en coordinación con otros actores institucionales tales como: Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos, Instituto Hondureño de Transporte Terrestre y el Consejo Nacional de Seguridad Vial, ha elaborado un anteproyecto de reforma a la Ley de Tránsito y presentado ante la Comisión de Seguridad del Congreso Nacional de la República con el propósito de actualizar la legislación a la Convención y considerando mejoras de acuerdo a las tendencias actuales.

### **Gestión de la seguridad vial:**

El Consejo Nacional de Seguridad Vial, promueve proyectos y programas orientados a contribuir con la seguridad vial en el país, no obstante, el órgano nacional que de hecho realiza la gestión de la seguridad vial es la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT)

### **Conductas viales:**

La Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT) es la dependencia de la Policía Nacional, autorizada para dirigir, organizar y ejecutar las políticas de transporte y seguridad vial, en concordancia con la Ley que regula el uso y circulación de vehículos automotores terrestres y sus reformas y demás disposiciones legales aplicables. En el desarrollo de sus funciones se debe mantener en coordinación y cooperación constante con el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT).

### **Educación y sensibilización:**

Secretaría de Educación para la población en general.

Dirección Nacional de Vialidad y Transporte para los conductores de vehículos particulares (Tipo A y B).

Escuela Nacional de Transporte Terrestre del IHTT para conductores de vehículos de pasajeros y de carga (Tipo C y D).

### **Vehículos:**

Instituto de la Propiedad (IP) es la institución encargada del registro, administración y cobro del impuesto por la tasa vehicular de todos los vehículos registrados en el país.

### **Infraestructura:**

Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos en vías interurbanas las cuales se hacen a través de INVEST-H y concesionarias de carreteras y las Alcaldías Municipales en vías urbanas locales.

**Encuestas relacionadas con la seguridad vial** A rellenar por el coordinador/a del país correspondiente.

---

**Estudios/ investigaciones relacionadas con la seguridad vial.** A rellenar por el coordinador/a del país correspondiente.  
Se incluirán las referencias bibliográficas oportunas.

## 4.13. México

<b>Institución:</b>	Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud.
<b>Director/a:</b>	Dr. Arturo García Cruz
<b>Coordinador/a:</b>	Laura Baas Briceño

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	15.574
Heridos	
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	
Fallecidos por 100 000 población	12,43
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	32,57
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	382
Población (en miles)	125.328
Parque vehicular (en miles)	47.815
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	9%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible.

### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	16.559	15.866	15.574	-985	-292	-6%	-2%
Heridos				0	0		
Heridos graves/ heridos hospitalizados				0	0		
Total víctimas							
Fallecidos por 100 000 población	14,56	12,79	12,43	-2	0		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	52,34	34,60	32,57	-20	-2		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.	n.d.	n.d.				
Tasa de motorización *1000 habitantes	278,11	369,66	381,52	103	12		
Población (en miles)	113.749	124.042	125.328	11.579	1.286	10%	1%
Parque vehicular (en miles) <sup>(1)</sup>	31.635	45.854	47.815	16.180	1.962	51%	4%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	4%	8%	9%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	n.d.				

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible.

**Tabla datos grupos de edad 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	1.341	960	887	-454	-73	-34%	-8%
15-24	3.676	3.526	3.291	-385	-235	-10%	-7%
25-34	3.358	3.261	3.219	-139	-42	-4%	-1%
35-44	2.646	2.533	2.518	-128	-15	-5%	-1%
45-54	1.938	1.972	1.941	3	-31	0%	-2%
55-64	1.430	1.504	1.561	131	57	9%	4%
65 y más	1.962	1.823	1.847	-115	24	-6%	1%
No se informa	208	287	310	102	23	49%	8%
Total	16.559	15.866	15.574	-985	-292	-6%	-2%

**Tabla datos género 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	12.927	12.710	12.480	-447	-230	-3%	-2%
Mujer	3.619	3.143	3.088	-531	-55	-15%	-2%
No se informa	13	13	6	-7	-7		
Total	16.559	15.866	15.574	-985	-292	-6%	-2%

**Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	4.786	3.852	3.587	-1199	-265	-25%	-7%
Ciclistas	178	165	148	-30	-17	-17%	-10%
Motociclistas	704	1.932	1.890	1.186	-42	168%	-2%
Vehículos livianos de pasajeros	3.357	2.177	1.964	-1393	-213	-41%	-10%
Otros y no especificados	7.534	7.740	7.985	451	245	6%	3%
Total	16.559	15.866	15.574	-985	-292	-6%	-2%

### Tabla datos resumen de 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	14.673
Heridos	
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	
Fallecidos por 100 000 población	11,59
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	29,00
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n.d.
Tasa de motorización *1000 habitantes	400
Población (en miles)	126.578
Parque vehicular (en miles)	50.594
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	10%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	n.d.

n.d. no disponible.

## 4.14. Nicaragua

<b>Institución:</b>	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE TRANSITO NACIONAL, POLICÍA NACIONAL DE NICARAGUA
<b>Director/a:</b>	COMISIONADA GENERAL VILMA AUXILIADORA REYES SANDOVAL
<b>Coordinador/a:</b>	SUBCOMISIONADO LENIN CASTELLÓN JEFE DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE TRANSITO, POLICÍA NACIONAL DE NICARAGUA

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	726
Heridos	2.751
Heridos graves/ heridos hospitalizados	-
Total víctimas	3.477
Fallecidos por 100 000 población	11
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	76
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	n/d
Tasa de motorización *1000 habitantes	149
Población (en miles)	6.386,598
Parque vehicular (en miles)	950,762
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	51
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	

n.d. no disponible

**Tabla datos serie histórica 2010-2018.**

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	571	782	726	155	-56	27%	-7%
Heridos	5.121	3.657	2.751	-2.370	-906	-46%	-25%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	-	-	-				
Total víctimas	5.691	4.439	3.477	-2.214	-962	-39%	-22%
Fallecidos por 100 000 población	10	12	11	1	-1		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	135	93	76	-59	-17		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	-	-	-	-	-		
Tasa de motorización *1000 habitantes	73	133	149	76	16		
Población (en miles)	5.815,524	6.318,936	6.386,598	571,074	67,662	10%	1%
Parque vehicular (en miles)	423,079	840,897	950,762	527,683	109,865	125%	13%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	27%	52%	51%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )							

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible

**Tabla datos grupos de edad 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	68	37	45	-23	8		
15-24	123	207	145	22	-62	17.9%	-30.0%
25-34	178	226	219	41	-7	23.0%	-3.1%
35-44	76	115	140	64	25		
45-54	55	74	64	9	-10		
55-64	30	54	54	24	0		
65 y más	41	69	59	18	-10		
No se informa	-	-	-	-	-	-	-
Total	571	782	726	155	-56	27.1%	-7.2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

**Tabla datos género 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	477	667	636	159	-31	133.3%	-4.6%
Mujer	94	115	90	-4	-25		
No se informa	-	-	-	-	-	-	-
Total	571	782	726	155	-56	127.1%	-7.2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

**Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.**

<b>Fallecidos</b>	<b>2010</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Dif. 18/10</b>	<b>Dif. 18/17</b>	<b>Dif.% 18/10</b>	<b>Dif.% 18/17</b>
Peatones	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Ciclistas	40	21	18	-22	-3		
Motociclistas	148	326	352	204	26	137.8%	8.0%
Vehículos livianos de pasajeros	231	265	302	71	37	30.7%	14.0%
Otros y no especificados	152	170	54	-98	-116	-64.5%	-68.2%
<b>Total</b>	<b>571</b>	<b>782</b>	<b>726</b>	<b>155</b>	<b>-56</b>	<b>27.1%</b>	<b>-7.2%</b>

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible

## Datos generales de gestión de la Seguridad Vial

	Funciones principales	Actores principales en la Administración Pública
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	<p>CONASEV, organismo estatal creado en el arto 45 de la ley 431/856 que integra a los siguientes miembros</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) El Ministro o Ministra de Educación, quien preside;</li> <li>2) El Director o Directora General de la Policía Nacional, Secretaría Ejecutiva;</li> <li>3) El Ministro o Ministra de Gobernación;</li> <li>4) El Ministro o Ministra de Transporte e Infraestructura;</li> <li>5) El Ministro o Ministra de Salud;</li> <li>6) El Presidente o Presidenta del Instituto Nicaragüense de Fomento Municipal;</li> <li>7) El Presidente o Presidenta Ejecutiva del Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros;</li> <li>8) El jefe o jefa de la Especialidad de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional;</li> <li>9) El Director o Directora del Centro de Educación Vial de la Policía Nacional;</li> </ol> <p>1 O) Un representante de las Compañías aseguradoras privadas; y 1 1) Un representante de cada una de las asociaciones de transportistas: autobuses, taxis y carga.</p>
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	<p>Comisión interinstitucional integrada por POLICÍA NACIONAL, MINISTERIO DE SALUD, FONDO DE MANTENIMIENTO VIAL, ALCALDÍAS, MINISTERIO DE EDUCACIÓN, MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA, INSTITUTO REGULADOR DEL TRANSPORTE, INSTITUTO DE FOMENTO MUNICIPAL</p> <p>Todo mediante la ejecución de un plan integral de Seguridad Vial</p>

	<b>Funciones principales</b>	- <b>Actores principales en la Administración Pública</b>
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actuaciones policiales de regulación y prevención en 36 tramos de carretera</li> <li>- Campaña Salvado vidas que incluye Plan Colegio, Plan Carretera y Planes Especiales de Celebraciones</li> <li>- Intervención y auditorias en tramos de carreteras de parte del Ministerio de Transporte e Infraestructura de acuerdo a la Estrategia de Seguridad vial de Vial consensuada con el BID en materia de diseño, supervisión y construcción de nuevas carreteras en los estándares internacionales.</li> <li>- Nicaragua es el 5to país de América Latina con las mejores carreteras, según el Foro Económico Mundial y el primer lugar en Centroamérica</li> </ul>
4	Actuaciones en relación a los vehículos	<p>La DSTN tiene asignado el control y registro vehicular del país mediante este sistema se lleva los datos de ingresos y crecimiento del parque automotor.</p> <p>Paralelamente la ley exige la inspección mecánica por talleres autorizados la que se realiza anualmente de forma obligatoria a todo el parque automotor de cuatro ruedas, siendo obligatorio para los vehículos comerciales realizarla cada seis meses.</p> <p>Igualmente se procede mediante ley a el control de emisiones de gases de forma anual, la que es obligatoria para todos los vehículos de cuatro ruedas quedando exentos los vehículos de dos y tres ruedas</p> <p>Mediante el Plan Integral Interinstitucional se realizan inspecciones a los sistemas de transporte en terminales que incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspecciones mecánicas descriptivas</li> <li>• Pruebas de alcoholemia</li> <li>• verificación de permisos de operación y seguros de responsabilidad civil</li> </ul>
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Por mandato de ley desde el año 2007 la Educación Vial es obligatoria, gratuita y accesible formando parte de los pensum de clase en todo el sistema educativo desde la educación inicial, primaria y secundaria, constituyendo una de la principales políticas públicas del Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional en materia de Seguridad vial.</li> <li>- Existe un sistema institucional de capacitación dirigido a los nuevos conductores y personas que agregaran categorías mediante el Centro de Educación Vial se brindan seminarios obligatorios.</li> </ul>

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
5 (continuación)	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los sistemas de Transporte colectivo , selectivo y todas las modalidades están obligados por ley a realizar capacitación de actualización a todos sus conductores</li> <li>-</li> <li>- Es obligatorio por ley que las personas infractoras de la ley se les aplique suspensión de licencia de tres meses a un año por las siguientes conductas contrarias a la ley: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Conducción alcoholizada</li> <li>b. Conducción de sustancias psicoactivas</li> <li>c. Conducción temeraria</li> <li>d. Accidente y fuga</li> <li>e. Exceso de velocidad de acuerdo a la señalización</li> </ul> </li> </ul> <p>Además a estas personas se les brinda capacitación obligatoria de reeducación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los de conducta reincidente de infracciones de mayor peligrosidad y peligrosa son obligados por la ley en el artículo 24 a recibir reeducación vial, medida que se ha hecho efectiva a partir del año 2019.</li> <li>- Los proyectos de construcción, rehabilitación, reconstrucción, de caminos y carreteras llevan integrado el componente de seguridad vial que incluye entre otros aspectos la capacitación de los usuarios vulnerables en estos tramos y reciben capacitación en las comunidades involucradas en estos tramos.</li> <li>- Se elaboran manuales conforme el mandato de ley para peatones, ciclistas y conductores en general con el objetivo de fortalecer la seguridad vial de los usuarios más vulnerables</li> </ul>
6	Campañas de publicidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reproducción de viñetas radiales, spot, y canciones con mensajes de educación vial producidas por los coros infantiles de las brigadas de regulación estudiantiles de tránsito (BRET).</li> </ul>

	<b>Funciones principales</b>	<b>Actores principales en la Administración Pública</b>
7	Legislación sobre seguridad vial	<p>El país cuenta con la ley 431 que entro en vigencia en el año 2004 y vino a sustituir la ley de 1948, ley de tráfico y vehículos, esta ley incorpora una visión moderna de la administración, control y dirección de la circulación vial de vehículos automotores y usuarios de la vía.</p> <p>En el año 204 se le hace una reforma a fin de ajustar sus dictados a los requerimientos de la seguridad vial y los objetivos del decenio 2011/2020 en relación a los límites de velocidad , las conducción alcoholizada, el usos de los dispositivos de seguridad para motociclistas , uso de cinturones y sistemas de retención infantil. Así como otras situaciones de carácter normativo en la circulación necesarias para la mejora de la seguridad vial, como la protección a los usuarios vulnerables mediante le regulación de velocidades de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonas peatonales y escolares 25 KMH</li> <li>• Casco urbano 45 KMH</li> <li>• Pistas (tramos de carreta suburbanos con algún nivel de urbanización o comercio) 60 KMH</li> <li>• Y en carreteras se regula la velocidad a la señalización en dependencia de las situaciones de la vía, topografía, diseño, población etc., siendo el límite máximo permitido 80 KMH.</li> </ul>
8	Otros cuestiones (detállese)	

**Estrategia de Seguridad Vial** A rellenar por el coordinador/a del país correspondiente

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	x			Desde el año 2007 se trabaja en el tema desde policías públicas que son un eje transversal, sistémico e integral desde el quehacer de todas las instituciones del estado.
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>	x			“El Derecho a la Vida es el más importante que tenemos los seres humanos, para preservarlo debemos vivir en Paz y sin Violencia, pero además con responsabilidad de nuestros actos por lo que tenemos la obligación de ser cuidadosos al conducir cualquier tipo de vehículos y cumplir con las normas de tránsito para proteger nuestra vida y la de los demás. De la misma forma, los peatones y pasajeros debemos seguir las indicaciones y precauciones indicadas por la Policía Nacional”.
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	x			Esta estrategia está coordinada por la Jefatura suprema de la Policía y fluye hacia todas las instituciones con competencias e intereses en la materia
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>				2011/2020, actualmente se trabaja en el periodo 2021/2025

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
3 ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	x			La contención y reducción de las fatalidades es una constante desde el año 2012
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>	x			El índice anual es del 6 % siendo el principal logro en este aspecto la estabilización de 12 fallecidos por cada 100 mil habitantes en la década 2011/2020

4 ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?	x			Se ha establecido un política de disminuir la peligrosidad del accidentes de tránsito mediante la disminución de lesionados graves y gravísimos en hechos de tránsito
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>	x			El indicador de lesionados por cada cien mil, habitantes en el año 2011 es de 88 y bajo hasta 43 en el 2018

5 ¿Hay algún <b>otro objetivo</b> nacional cuantificable establecido?	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tasa de fallecidos y lesionados por cada 100 mil habitantes en motocicletas</li> <li>• Tasa de fallecidos y lesionados por cada mil vehículos</li> <li>• Causas de lesionados y fallecidos</li> <li>• Tasa de peatones fallecidos y lesionados y sus causas</li> </ul>
<i>Si los hay, puede indicarlos y el periodo a que se refieren.</i>				Periodo 2013 a la fecha

6 ¿La estrategia de seguridad vial esta publicada en internet?		x		
<i>Si esta publicada, ¿puede indicar la URL?</i>				

## 4.15. Portugal

<b>Institución:</b>	<b>Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária</b>
<b>Director/a:</b>	Rui Ribeiro
<b>Coordinador/a:</b>	Carlos Lopes

Los datos presentados tienen todos 30 días y se establecen de acuerdo con la metodología adjunta.

### Tabla datos resumen de 2018.

Indicadores	2018
Fallecidos	675
Heridos	43.330
Heridos graves/ heridos hospitalizados	1.995
Total víctimas	44.005
Fallecidos por 100 000 población	6,90
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	10,29
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	9,54
Tasa de motorización *1000 habitantes	671
Población (en miles)	9.779,8
Parque vehicular (en miles)	6.561,5
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	8%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	70.749

n.d. no disponible

### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	937	602	675	-262	+73	-28%	+12%
Heridos	46.365	43.893	43.330	-3.035	-563	-7%	-1%
Heridos graves/ heridos hospitalizados	2.475	2.117	1.995	-480	-122	-19%	-6%
Total víctimas	47.302	44.495	44.005	-3.297	-490	-7%	-1%
Fallecidos por 100 000 población	9,32	6,15	6,90	-2,42	+0,75		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	16,06	9,96	10,75	-5,31	+0,79		
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	12,67	8,67	9,54	-3,13	+0,87		
Tasa de motorización *1000 habitantes	580	617	642	+62	+25	+11%	+4%
Población (en miles)	10.058,0	9.792,8	9.779,8	-278,2	-13	-3%	0%
Parque vehicular (en miles)	5.832,6	6.041,2	6.281,2	+448,6	+240	+8%	+4%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	n.d.	n.d.	8%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	73.952	69.416	70.749	-3203	+1333	-4%	+2%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.  
n.d. no disponible

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	18	3	6	-12	+3		
15-24	99	52	73	-26	+21		
25-34	179	76	78	-101	+2		
35-44	133	89	91	-42	+2		
45-54	141	102	103	-38	+1	-27%	+1%
55-64	96	98	98	+2	0		
65 y más	270	182	226	-44	+44	-16%	+24%
No se informa	1	0	0				
Total	937	602	675	-262	+73	-28%	+12%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	734	475	536	-198	+61	-27%	+13%
Mujer	203	127	139	-64	+12	-32%	+9%
No se informa	0	0	0	-	-	-	-
Total	937	602	675	-262	+73	-28%	+12%

### Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	195	130	156	-39	+26	-20%	+20%
Ciclistas	31	24	23	-8	-1		
Motociclistas	185	149	145	-40	-4	-22%	-3%
Vehículos livianos de pasajeros	358	201	227	-131	+26	-37%	+13%
Otros y no especificados	168	98	124	-44	+26	-26%	
Total	937	602	675	-262	+73	-28%	+12%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos resumen 2019.

Indicadores	2019
Fallecidos	626
Heridos	45.351
Heridos graves/ heridos hospitalizados	2.168
Total víctimas	45.977
Fallecidos por 100 000 población	6,39
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	9,21
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	8,44
Tasa de motorización *1000 habitantes	693
Población (en miles)	9.798,86
Parque vehicular (en miles)	6.793,50
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	8%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )	74.142

En 2019 se produjeron 35.704 accidentes con víctimas, lo que dio lugar a 626 víctimas mortales, 2.168 heridos graves y 43.183 heridos leves (indicadores de 30 días). <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/RelatorioAnualSegurancaRodoviaria2019.pdf>

### Comentarios sobre los datos de 2018 y 2019

#### 2018

En 2018 se produjeron 34.235 accidentes con víctimas, con el resultado de 675 muertes, registradas en los 30 días siguientes al accidente, 1.995 lesiones graves y 41.335 lesiones leves.

En comparación con 2017, hubo un aumento de 73 muertes (+12,1%), pero una mejora en los restantes indicadores de accidentes: 181 accidentes menos con víctimas (-0,5%), 122 lesiones graves menos (-5,8%) y 441 lesiones leves menos (-1,1%).

En lo que respecta a la categoría de usuarios, en 2018 se produjeron 294 (43,6%) muertes entre los ocupantes (conductores y pasajeros) de vehículos ligeros, 11 (1,6%) muertes en

vehículos pesados, 145 (21,4%) muertes en vehículos de motor de dos ruedas, 24 (3,6%) muertes en el caso de las bicicletas y 156 (23,1%) muertes en el caso de los peatones.

El grupo de edad más representativo en cuanto a las muertes fue el de los usuarios de 65 años o más (33,4%).

La colisión fue el tipo de accidente más frecuente, representando más de la mitad de los accidentes con víctimas en 2018 (51,8%), el 40,6% del total de muertes y el 43% de los heridos graves. Los choques representaron el 32,7% de los accidentes, el 37% de las muertes y el 37,4% de los heridos graves. Los accidentes de tráfico representaron el 15,4% de los accidentes, el 22,3% de las muertes y el 19,4% de los heridos graves.

En cuanto al tipo de carretera, el mayor número de accidentes se produjo en las carreteras (61,9% de los accidentes, 36,9% de las muertes y 47,1% de los heridos graves) y en las carreteras nacionales (19,1% de los accidentes, 33% de las muertes y 29,5% de los heridos graves).

## 2019

En 2019 se produjeron 35.704 accidentes con víctimas, con un saldo de 626 muertos, 2.168 heridos graves y 43.183 heridos leves (indicadores de 30 días).

En comparación con 2018, el número de accidentes con víctimas aumentó en un 4% (1.469 más), lo que redujo el número de muertes en un 9% (49 menos). A pesar de la disminución del número de víctimas mortales, el número de heridos graves aumentó en un 9%, el equivalente a 173 personas, y el número de heridos leves aumentó en un 4% (+1.848). Como resultado de la reducción del número de víctimas mortales, la tasa de gravedad se redujo de 2 muertes por cada 100 accidentes con víctimas en 2018 a 1,8 en 2019.

El accidente más frecuente en 2019 fue la "colisión lateral con otro vehículo en movimiento" con 6.452 ocurrencias (18%), seguido del "choque simple" (6.141 ocurrencias, 17%) y la "colisión con peatones" (4.799 ocurrencias, 13%). En cuanto al número de víctimas mortales, cabe señalar una reducción del 27% (-39) en las "colisiones frontales" y del 15% (-23) en los "atropellos con fuga".

En lo que respecta a la categoría de vehículos implicados en accidentes, los vehículos ligeros siguen siendo los más implicados en los accidentes (75%), seguidos de las motocicletas que en 2019 representan el 12% de los vehículos implicados en accidentes (+18% en comparación con 2018).

Dentro de las localidades, el 78% de los accidentes con víctimas (27.898) y el 22% (7.806) ocurrieron fuera de ellas, aunque, al igual que en 2018, el índice de gravedad es sustancialmente mayor fuera de las localidades: mientras que el índice de gravedad dentro de las localidades es de 1,19 (es decir, por cada 100 accidentes, muere alrededor de 1 persona), fuera de las localidades por cada 100 accidentes mueren casi 4 personas.

En cuanto al tipo de carretera, las "rutas" registran el 64% de los accidentes con víctimas (22.794), mientras que las Carreteras Nacionales son responsables del 18% (6.372), pero su gravedad es muy diferente: el 37% de las muertes se producen en este tipo de carretera (234) y el 29% de las muertes en las Carreteras Nacionales (180). A su vez, el 46% de los heridos graves (999) y el 61% de los heridos leves (26.457) están registrados en "carreteras", mientras que las carreteras nacionales registran el 25% (549) y el 19% (8.241) de los heridos graves y los heridos leves, respectivamente.

En comparación con 2018, en 2019 se produjo una disminución del 11% del índice de gravedad dentro de las localidades (de 1,34 a 1,19), y del 9% "fuera de las localidades" (4,14 a 3,75), y un aumento del 18% en las autopistas (2,64 a 3,12).

En cuanto a la categoría de usuario, el 61% de las víctimas mortales son conductores (383), el 17% pasajeros (109) y el 21% peatones (134). En los heridos graves, el 64% de las muertes son conductores (1.391), el 19% peatones (409) y el 17% pasajeros (368). En comparación con 2018, el número de peatones muertos ha disminuido de 156 a 134 (-14%). Los ancianos, de más de 75 años, siguen siendo los más afectados por los accidentes, tanto en lo que respecta a las muertes como a las lesiones graves.

### Datos generales de gestión de la Seguridad Vial e.

	Funciones principales	Actores principales en la Administración Pública
1	Formulación de la Estrategias, establecimiento de objetivos y/o desarrollo de programas de seguridad vial	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres
2	Monitoreo del desarrollo de los programas de seguridad vial	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
3	Actuaciones de cualquier tipo en la infraestructura viaria	Infraestruturas de Portugal Municípios Concessionárias de Auto-estradas
4	Actuaciones en relación a los vehículos	Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres
5	Actuaciones en relación a la educación de la población y/o de los usuarios de las vías	Direção-Geral da Educação Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
6	Campañas de publicidad	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
7	Legislación sobre seguridad vial	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres
8	Otros cuestiones (detállese)	

## Estrategia de Seguridad Vial

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
1. ¿Hay establecida una <b>visión</b> de seguridad vial en su país?	si		Portugal Continental	No se incluyen las regiones autónomas de las Azores y Madeira
<i>Si se ha establecido, por favor, haga una descripción sucinta</i>			Portugal Continental	la visión en el Plan de Seguridad Vial vigente es "nadie debe morir o quedar permanentemente incapacitado como resultado de un accidente de tráfico en Portugal"
2. Actualmente, ¿hay una <b>estrategia nacional de seguridad vial</b> establecida en su país?	si		Portugal Continental	
<i>Si la hay, puede indicar el periodo al que se refiere</i>			Portugal Continental	2017-2020
3. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de fallecidos</b> ?	si		Portugal Continental	
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>			Portugal Continental	41 muertos/Millón de habitantes, lo que representa un disminución del 56% en comparación con 2010, con teniendo en cuenta las proyecciones de población del Instituto Estadísticas nacionales.
4. ¿Hay un <b>objetivo nacional</b> establecido en relación a la <b>reducción del número de heridos</b> ?	si		Portugal Continental	
<i>Por favor, especifique el objetivo de reducción y el periodo al que se refiere.</i>			Portugal Continental	178 Heridos graves (MÁS ≥ 3)/Millones de habitantes, que representa una disminución del 22 % en comparación con 2010, teniendo en cuenta las proyecciones de población del Instituto Estadísticas nacionales.

	Si	No	En parte del país (especificar)	Comentarios
5		no		
6	<i>si</i>			
				*

\*

<http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Resolu%C3%A7%C3%A3oPENSE.pdf>

### Comentarios generales sobre la Estrategia.

Los cinco objetivos estratégicos de PENSE 2020 son:

Presupuesto estatal 1 - Mejorar la gestión de la seguridad vial;

Presupuesto del Estado 2 - Usuarios más seguros;

Presupuesto del Estado 3 - Infraestructura más segura;

Presupuesto del Estado 4 - Vehículos más seguros;

Presupuesto estatal 5 - Mejorar la asistencia y el apoyo a las víctimas.

#### Objetivos operacionales

OO 1 - Mejorar el sistema de recolección, tratamiento y suministro de información sobre seguridad vial

OO 2 - Mejorar la legislación, la supervisión y las sanciones

OO 3 - Mejorar el sistema de asignación de recursos

financiación de la seguridad vial

OO 4 - Promover la educación y la formación para el

desarrollo de una cultura de seguridad vial

junto con el marco en el que la

Educación para la ciudadanía

OO 5 - Desarrollar programas de promoción específicos

comportamiento seguro...

OO 6 - Mejorar la protección de los usuarios vulnerables

OO 7 - Mejorar la eficiencia de las campañas de comunicación

OO 8 - Promover la mejora de la red de carreteras

Nacional

OO 9 - Promover la mejora de la red de carreteras

Municipal

OO 10 - Promover la maximización de la seguridad de la

nuevo aparcamiento

- 
- OO 11 - Promover la maximización de la seguridad de la aparcamiento usado
  - OO 12 - Promover la optimización de la ayuda, el tratamiento y la rehabilitación de las víctimas de accidentes estación de autobuses;
  - OO 13 - Establecer un programa y una red de puntos de apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico

El plan incluía 102 medidas, con lo que se alcanzó una tasa de ejecución del 80%, muy superior a la de los planes estratégicos anteriores.

## 4.16. El Salvador

<b>Institución:</b>	<b>Viceministerio de Transporte</b>
<b>Director/a:</b>	Alfredo Ernesto Alvayero Hernández
<b>Coordinador/a:</b>	

### Tabla datos resumen de 2018.

<b>Indicadores</b>	<b>2018</b>
Fallecidos	1.309
Heridos	10.384
Heridos graves/ heridos hospitalizados	
Total víctimas	11.703
Fallecidos por 100 000 población	19,70
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	110,85
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km	
Tasa de motorización *1000 habitantes	178
Población (en miles)	6.643
Parque vehicular (en miles)	1.180.
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	17,7%
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> ) <sup>1</sup>	

### Tabla datos serie histórica 2010-2018.

Indicadores	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Fallecidos	1.051	1.256	1.309	258	53	25%	4%
Heridos	7.850	9.490	10.394	2.544	904	32%	10%
Heridos graves/ heridos hospitalizados							
Total víctimas	8.901	10.746	11.703	2.802	957	31%	9%
Fallecidos por 100 000 población	16,97	19,08	19,70	2,73	0,62		
Fallecidos por 100 000 mil vehículos	146,08	114,81	110,85	-35,23	-3,96	-24%	-3%
Fallecidos por 1 000* 10 <sup>6</sup> vehículo-km							
Tasa de motorización *1000 habitantes	116	166	178	62	12	53%	7%
Población (en miles)	6.193,164	6.581,94	6.643,359	450,195	61,419	7%	1%
Parque vehicular (en miles)	719,46	1.093,95	1.180,827	461,37	86,88	64%	8%
Porcentaje motocicletas (incluye ciclomotores)	7,9%	22,7%	19,6%				
Movilidad (vehículo km año *10 <sup>6</sup> )							

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos grupos de edad 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
0-14	108	96	107	-1	11	-1%	
15-24	105	198	157	52	-41	50%	-21%
25-34	187	226	257	70	31	37%	14%
35-44	184	199	211	27	12	15%	6%
45-54	141	161	161	20	0	14%	0%
55-64	117	137	142	25	5	21%	4%
65 y más	209	239	274	65	35	31%	15%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	1.051	1.256	1.309	258	53	25%	4%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

### Tabla datos género 2010-2018.

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Hombre	803	1.043	1.083	280	40	35%	4%
Mujer	248	213	226	-22	13	-9%	6%
No se informa	0	0	0	0	0		
Total	1.051	1.256	1.309	258	53	25%	4%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

**Tabla datos tipo de usuario 2010-2018.**

Fallecidos	2010	2017	2018	Dif. 18/10	Dif. 18/17	Dif.% 18/10	Dif.% 18/17
Peatones	638	614	584	-54	-30	-8%	-5%
Acompañante	126	127	182	56	55	44%	43%
Conductor	210	422	472	262	50	125%	12%
Pasajero	77	93	71	-6	-22		
Otros y no especificados	0	0	0	0	0		
Total	1.051	1.256	1.309	258	53	25%	4%

Las diferencias se han calculado en % cuando la cifra es mayor de 100 y en valores absolutos cuando es inferior.

---

# Anexo I: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)

## Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial es un organismo que ha sido creado por iniciativa de las autoridades de tránsito y seguridad vial de la región, en su afán de hacer frente a la problemática causada por los siniestros de tránsito

El OISEVI surge como resultado de los Encuentros Iberoamericanos de Tránsito y Seguridad Vial convocados desde el año 2002 por la DGT y con el apoyo la Agencia de Española Cooperación Internacional. Asimismo, el objetivo central del OISEVI está basado en la coordinación de estrategias e iniciativas en seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya efectivamente a lograr una reducción en la siniestralidad vial en el territorio Iberoamericano, en el marco del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020.

Posteriormente, fue en la XXVI Cumbre Iberoamericana, en noviembre de 2018, donde se formalizó la aprobación del PROGRAMA IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL. Observatorio de Seguridad Vial, cuyo objetivo es promover el desplazamiento seguro de los usuario en las carreteras, reduciendo lesiones, discapacidades y muertes por siniestros de tránsito.

Cabe destacar, que sus acciones están orientadas a reforzar las capacidades técnicas de cada uno de los países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos.

La estructura del Observatorio está formada por un Consejo Intergubernamental, un Comité Ejecutivo, Unidad Técnica, una Comisión Consultiva y los Coordinadores de Datos.

### Consejo Intergubernamental

El Consejo Intergubernamental es la máxima autoridad del Programa, correspondiéndole la definición de sus objetivos, las acciones y las políticas generales a las cuales el OISEVI debe ajustar su desenvolvimiento. Está conformada por los máximos responsables de seguridad vial de cada país miembro. Las funciones del Consejo Intergubernamental son las siguientes:

1. Aprobar el Plan Estratégico que regirá la vida del Programa.
2. Elaborar y aprobar el Reglamento de funcionamiento del Programa.
3. Aprobar el Plan Operativo Anual (POA) y su correspondiente presupuesto.
4. Dar seguimiento a las actividades y verificar su ejecución y gasto.
5. Aprobar las acciones y proyectos que surjan producto de sus deliberaciones.
6. Establecer, cuando lo considere necesario para la buena marcha del Programa, Comisiones de Trabajo integradas por los países adheridos al mismo.
7. Aprobar la cuantía de las cuotas/contribuciones que los países deberán hacer al Programa y regular la incorporación de otros ingresos que puedan recibir.
8. Gestionar y aprobar la incorporación de fondos procedentes tanto de organismos multilaterales como de posibles financiadores privados.

9. Tomar decisiones con respecto a la administración de los recursos financieros, humanos, técnicos y materiales del Programa.
10. Orientar las alianzas y relaciones del Programa con otros actores tales como organismos internacionales, sociedad civil, Observadores de la Conferencia Iberoamericana y/o potenciales financiadores.
11. Elegir al Presidente/a del Consejo Intergubernamental y a los miembros del Comité Ejecutivo.
12. Elegir al Secretario/a Técnico del Programa, así como la ubicación y estructura de la Unidad Técnica.
13. Considerar, reformar, aprobar y rechazar los informes y conclusiones presentados por el Comité Ejecutivo o por las Comisiones de Trabajo.
14. Promover y aprobar cualquier modificación a este Reglamento.
15. Decidir el país sede para la realización de las reuniones de Consejo Intergubernamental y las reuniones de los Coordinadores de Datos.

### **Presidente**

Pablo Martínez Carignano– Argentina.

### **Comité Ejecutivo**

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial contará con un Comité Ejecutivo, que será el responsable principal de dar seguimiento a la ejecución de los 8 Planes Operativos Anuales, rindiendo cuentas ante el Consejo Intergubernamental de forma periódica.

El Comité está compuesto por el Presidente del Consejo Intergubernamental y cuatro miembros elegidos en ese órgano. De este modo, el comité es el responsable principal de dar seguimiento a la ejecución de los Planes Operativos Anuales del OISEVI. A continuación, son detalladas las funciones del Comité:

1. Dar apoyo a la Unidad Técnica en la preparación de los Planes Operativos Anuales y supervisar su ejecución.
2. Proponer al Consejo Intergubernamental la fecha y la agenda para la celebración de la reunión anual ordinaria.
3. Supervisar las actividades del/a Secretario/a Técnico/a y proponer al Consejo Intergubernamental la realización de acciones inicialmente no previstas entre sus funciones.
4. Informar periódicamente al Consejo Intergubernamental de la marcha del Programa para facilitar la toma de decisiones por parte de éste.
5. Proponer el/la o los/las candidatos/as a ocupar la Unidad Técnica.
6. Buscar financiamiento para garantizar la sostenibilidad del Programa.
7. Aquellas otras que le señale el Consejo Intergubernamental.

### **Países integrantes del Comité Ejecutivo**

Argentina, Colombia, España, Guatemala y República Dominicana.

## Unidad Técnica

La Unidad Técnica es responsable de la coordinación y ejecución de los proyectos y de las acciones referidas en los planes operativos aprobados por el Consejo Intergubernamental. Coordinará funciones tanto con el órgano de mayor rango, así como también con el Comité Ejecutivo. Estará liderada por un/a secretario/a Técnico/a elegido por el Consejo Intergubernamental. Las responsabilidades de la Unidad son las siguientes:

1. Elaborar el Plan Operativo Anual (POA) y el presupuesto anual del Programa, que tendrá el visto bueno del Comité Ejecutivo y será aprobado por el Consejo Intergubernamental.
2. Configurar y gestionar la base de datos de OISEVI, elaborar los informes estadísticos y mantener la coordinación con organismos internacionales expertos en estadísticas de seguridad vial.
3. Gestionar estudios regionales y promover investigaciones sobre la seguridad vial en la región.
4. Promover programas y proyectos nacionales y regionales para la mejora de las políticas de seguridad vial de los países.
5. Organizar grupos de trabajo, acciones de capacitación técnica, facilitar acuerdos de hermanamiento y convenios de colaboración entre países.
6. Ejecutar las actividades del POA para alcanzar los resultados previstos. En el caso de actividades que sean llevadas a cabo directamente por los países, la unidad técnica facilitará su articulación e integración en las líneas de actividad del Programa.
7. Apoyar al Comité Ejecutivo en la convocatoria de las reuniones del Consejo Intergubernamental y levantar el acta de las mismas.
8. Apoyar la convocatoria de reuniones del Comité Ejecutivo y levantar el acta de las mismas.
9. Rendir cuentas al Consejo Intergubernamental de las actividades realizadas y de la ejecución del presupuesto.
10. Asistir a las convocatorias que haga la SEGIB para participar en las reuniones de la Cooperación Iberoamericana y tomar parte en los talleres y seminarios convocados y/o organizados por la SEGIB con el fin de fortalecerla.
11. Mantener actualizada la lista de Representantes de los Países en los Programas e Iniciativas y comunicar los cambios a la SEGIB.
12. Asegurar las labores de seguimiento y evaluación incorporando a la Plataforma de Seguimiento de la Cooperación Iberoamericana y/o entregando a los Responsables de Cooperación y a la SEGIB, en el plazo que esta Secretaría requiera, la información sobre el Programa que le sea solicitada.
13. Mantener actualizada la lista de Representantes de los Países en el Programa y comunicar los cambios a la SEGIB.
14. Asistir al Presidente del Consejo Intergubernamental para su participación en foros internacionales en representación del OISEVI.
15. Elaborar la agenda de temas para la Reunión Anual de Coordinadores de Datos en colaboración con el país anfitrión.

### **Secretario Técnico**

Álvaro Gómez Méndez – España.

## Comisión Consultiva

La Comisión Consultiva tendrá como objetivo representar a los actores no gubernamentales involucrados, así como trabajar en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad de las personas. De este modo, la Comisión será un espacio en la que podrán participar organismos internacionales, países no iberoamericanos y organizaciones de diverso tipo dispuestos a brindar apoyo económico y/o técnico que, por su desempeño o sector de especialización, puedan ser de utilidad para la consecución de los objetivos previstos.

Asimismo, los interesados deberán presentar una carta de intención junto con la propuesta de colaboración al Consejo Intergubernamental, la cual servirá como base de evaluación para definir su incorporación.

Cabe destacar, que la Comisión Consultiva tendrá carácter asesor y desempeñará las funciones que le sean atribuidas por el Consejo Intergubernamental.

## Coordinadores de Datos

Los Coordinadores de Datos nacionales de seguridad vial, son un grupo de trabajo permanente en el ámbito del OISEVI, siendo su responsabilidad aportar los datos e indicadores nacionales para la implementación del Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Los Coordinadores sistematizan el reporte de información en cada uno de los países, siendo estos reportes los recursos necesarios para planificar y diseñar las estrategias y políticas del OISEVI. Teniendo esto en consideración, en la siguiente tabla se recogen los coordinadores de cada país:

PAÍS	COORDINADOR DE DATOS	INSTITUCIÓN
Andorra	Rafel Cervós	Departament de Mobilitat
	Rafel_Cervos@govern.ad	www.mobilitat.ad
Argentina*	Brián Covaro bcovaro@gmail.com	Agencia Nacional de Seguridad Vial www.argentina.gob.ar/seguridadvial
Chile	Carla Medina Araos	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)
	CMedina@mtt.gob.cl	www.conaset.cl
Colombia	Leonardo Alexis Calvo Garcia leonardo.calvo@ansv.gov.co	Agencia Nacional de Seguridad Vial www.ansv.gov.co
Costa Rica	Teresita Guzmán Duarte	Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
	tguzman@csv.go.cr	www.csv.go.cr
España	Pilar Zori pzori@dgt.es	Dirección General de Tráfico (DGT) www.dgt.es
Guatemala	Julio Chaicoj	Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil
	julioeconomia2000@gmail.com	www.transito.gob.gt
Panamá	Rosa Villarreal rovillarreal@transito.gob.pa	Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre www.transito.gob.pa
Paraguay	Martha Barrios	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
	marthabarrios@antsv.gov.py	www.antsv.gov.py
República Dominicana	Ángel Mejía a.mejia@intrans.gob.do	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANS) www.intrans.gob.do
Uruguay	Magela Negro	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)
	mnegro@presidencia.gub.uy	www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/
Honduras	Erick Durón eduron.pci@gmail.com	Dirección Nacional de Vialidad y Transporte / Observatorio Nacional de Seguridad www.seguridad.gob.hn
México	Laura Baas Briceño	Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la prevención de accidentes
	Laura.bass@salud.gob.mx	https://www.gob.mx/salud
Nicaragua	Subcomisionado Lenin Castellón castellonpicado01@gmail.com	Dirección de Tránsito Nacional www.policia.gob.ni
Portugal	Carlos Lopes	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
	cmlopes@ansr.pt	http://www.ansr.pt/Pages/default.aspx
El Salvador	Director General de Tránsito alfredo.alvayero@mop.gob.sv	Ministerio de Obras Públicas y de Transporte www.mop.gob.sv

---

# Anexo II: Sistema de datos

---

La información sobre el sistema de datos de cada país ha sido construida en base a la encuesta realizada por el OISEVI durante los años 2018-2019 y la documentación proporcionada por los coordinadores de datos.

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
AND	<p>Base de datos Nacional de accidentes de Tráfico alimentada por:</p> <p>1.-Servicio de Policía</p> <p>2.-Servicios de circulación de cada una de las 7 unidades administrativas del país (Parroquias)</p>	<p>1.Fallecidos (Fuente 1)</p> <p>2.Heridos graves (Fuente 1)</p> <p>3.Heridos leves (Fuente 1)</p> <p>4.Accidentes de tráfico (Base de datos Nacional)"</p>	<p>1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o, una vez hospitalizada, antes de ser dada de alta del hospital. Se excluyen muertes naturales, homicidios y suicidios.</p> <p>2. Herido grave: Persona que a causa de un accidente de tráfico precisa asistencia de los servicios sanitarios y en el informe médico catalogan las lesiones como graves.</p> <p>3. Herido leve: Persona que a causa de un accidente de tráfico precisa asistencia de los servicios sanitarios y en el informe médico catalogan las lesiones como leves.</p> <p>4. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento.</p> <p>Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente."</p>	

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
ARG	<p>1. Red Nacional de Estadística Vial Concentradores de datos de 23 provincias + Ciudad de Buenos Aires</p> <p>2. Dirección de Estadísticas e Información de Salud (DEIS)</p> <p>3. Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC)</p>	<p>1. Fallecidos (Fuente 1)</p> <p>2. Heridos graves (Fuente 1)</p> <p>3. Heridos leves (Fuente 1)</p> <p>4. Accidentes de tráfico (Fuente 1)</p>	<p>1. Fallecido: persona que fallece de inmediato o dentro de los 30 días siguientes como consecuencia de un traumatismo causado por el siniestro (se exceptúan los suicidios)</p> <p>2. Herido grave: es todo aquel que exige la hospitalización de al menos 24 horas o una atención especializada, como fracturas, conmoción, shock grave y laceraciones importantes</p> <p>3. Herido leve: es todo aquel que requiere una atención médica mínima o nula (como esguinces, hematomas, heridas superficiales y rasguños)</p> <p>4. Accidente de tránsito: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. (Excluidos los suicidios o intentos de suicidio)</p> <p>Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.</p>	

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
CHL	1. Registro de Carabineros de Chile	1. Fallecidos (Fuente 1) 2. Lesionados graves (Fuente 1) 3. Lesionados menos graves (Fuente 1) 4. Lesionados leves (Fuente 1) 5. Accidentes de tráfico (Fuente 1)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de las siguientes 24 horas (hasta 2018), siguientes 48 horas (desde 2019). Desde 2019 se incluyen los fallecidos en accidentes ferroviarios. Se excluyen muertes naturales, homicidios y suicidios (si hay indicios). 2. Lesionado grave: Aquellos individuos cuyas lesiones significan 30 o más días fuera del trabajo. 3. Lesionado menos grave: Aquellos individuos cuyas lesiones significan entre 7 y 30 días fuera del trabajo (inmovilizado). 4. Lesionado leve: Aquellos individuos cuyas lesiones significan hasta 7 días fuera del trabajo (inmovilizado). 5. Accidente de tránsito: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
COL	1. Registro del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses 2. Registro Único Nacional de Tránsito	1. Fallecidos (Fuente 1) 2. Lesionados (Fuente 1) 3. Accidentes de tráfico (Fuente 2)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico dentro del año en que ocurrió el accidente y ha sido valorada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. 2. Lesionado: Persona que a causa de un accidente de tráfico ha sufrido lesiones, no siendo fallecido. Los lesionados han sido valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. 3. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
CRI	1. Policía Nacional de Tránsito 2. Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) 3. Tribunal Supremo de Elecciones (TSE) 4. Policía de tránsito (DGPT)	1. Fallecidos (Fuentes 1,2,3) 2. Heridos graves (Fuente 4) 3. Heridos leves (Fuente 4) 4. Accidentes de tránsito (Fuente 4)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico dentro del año en que ocurrió el accidente. Se excluyen muertes naturales, homicidios y suicidios (si hay indicios). 2. Herido grave: Valoración del personal de salud en el lugar de los hechos en términos de código rojo, la cual es anotada por el oficial de tránsito. 3. - Herido leve: Valoración subjetiva del oficial de tránsito. 4. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	Los datos se obtienen del parte oficial de tránsito que realiza la Policía de Tránsito al presentarse un accidente. Para los fallecidos en sitio, se verifica con el Tribunal Supremo de Elecciones que haya sido reportado el fallecido. Se contrastan los datos con los certificados de defunciones del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) con los datos de la Policía Nacional de Tránsito y se incluyen los no detectados por la Policía Nacional de Tránsito, formando parte del registro interno que utiliza COSEVI. Para el anuario COSEVI se toman en cuenta sólo los muertos en sitio. Para el cálculo de tasas nacionales, años de vida potencialmente perdidos y otros indicadores se utilizan todos los muertos.

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
ESP	<p>1. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico Registros Policías de Tráfico+ Estadísticas Vitales (Instituto Nacional Estadística- INE)+ Instituto Medicina Legal</p> <p>2. Registro Nacional Altas Hospitalarias</p>	<p>1.Fallecidos (Fuente 1)</p> <p>2.Heridos hospitalizados (Fuente 1)</p> <p>3.Heridos no hospitalizados (Fuente 1)</p> <p>4.Accidentes de tráfico (Fuente 1)</p> <p>5.MAIS3+ (Fuente 2)</p>	<p>1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días. Se excluyen muertes naturales, homicidios y suicidios (si hay indicios).</p> <p>2. Herido hospitalizado: Persona que a causa de un accidente de tráfico precisa una hospitalización superior a 24 horas, no siendo fallecido. Se excluyen lesiones intencionadas o intentos de suicidio (si hay indicios).</p> <p>3. Herido no hospitalizado: Persona que a causa de un accidente de tráfico precisa asistencia de los servicios sanitarios, no siendo herido hospitalizado ni fallecido.</p> <p>4. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.</p> <p>5. MAIS3+. Personas que a consecuencia del accidente resultan con lesiones consideradas en la escala de gravedad AIS con la puntuación 3 o más, excluidos los fallecidos.</p>	<p>Los registros de las policías de tráfico se chequean contra la base de datos de estadísticas vitales del INE para poner en común los fallecidos en ambos registros. El mismo procedimiento se realiza con las bases de datos de los Institutos de Medicina Legal. Se realizan las oportunas comprobaciones sobre el cumplimiento de las definiciones y, si procede, se modifica la lesividad del registro o se incorpora un registro en el caso de los fallecidos que no fueron registrados como tales por las policías.</p>

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
GTM	1.- Policía Nacional Civil	1.Fallecidos (Fuente 1) 2.Heridos graves (Fuente 1) 3.Heridos (Fuente 1) 4.Accidentes de tráfico (Fuente 1)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico in situ. 2. Herido grave: 3. Herido: 5. Accidente de tránsito: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	
PAN	1.-Policía Nacional - Dirección de Operaciones de Tránsito 2.- Contraloría General de la República - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos -INEC	1.Fallecidos (Fuentes 1,2)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico dentro del año en que ocurrió el accidente.	El tema de la recolección primaria lo hace la policía. Esa recolección de datos se pasa posteriormente al instituto nacional de estadísticas y censos que recapitula o quien dice que proceda como corresponde, tomando en consideración los certificados de defunción, todo este tema de aseguramiento de datos, cotejar con defunción, con el hospital, con los heridos, toda esta depuración de datos la hace la INEC, que es la otra fuente, los datos llegan a la Autoridad de Tránsito directamente a través de la INEC

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
PRY	<p>1.- Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPBS) - Dirección General de Información Estratégica en Salud (DIGIES)</p> <p>2.-Ministerio del Interior (Policía Nacional)</p> <p>3.-Patrulla Caminera</p> <p>4.-Hospital del Trauma Manuel Giagni</p> <p>5.-SIAT: Policías Municipales de Tránsito, Bomberos</p>	<p>1 .Fallecidos. El MSPBS computa los fallecidos a 30 días.</p> <p>2. La Policía Nacional computa los fallecidos a 24 horas. Además el Ministerio del Interior reporta las denuncias realizadas por accidentes de tráfico.</p> <p>3. Patrulla Caminera registra los heridos, fallecidos e infracciones a la Ley 5016/14 en rutas nacionales exclusivamente.</p> <p>4. El HTMG registra los lesionados por siniestros viales que ingresan a Urgencias. Es el hospital especializado en trauma más importante del país.</p>	<p>1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días.</p> <p>2. Herido: Persona que sufrió lesiones durante un accidente de tráfico (de diferente gravedad).</p> <p>3. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento.</p> <p>Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.</p> <p>Al ser la fuente sanitaria se utiliza la definición de accidentes de tránsito y de lesionados de tránsito de acuerdo a la nomenclatura de CIE 10.</p>	<p>En MSPBS se verifican manualmente los datos cargados en el sistema con los certificados de defunción originales</p>

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
DOM	1. Dirección General de Seguridad Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) 2. Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF) 3. Sistema Información de Mortalidad del Ministerio de Salud (SIM) 4. Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas (COMIPOL) 5. Administradora de Riesgos Laborales y Salud Segura (ARLSS) 6. Centro Asistencial del Automovilista (CAA) 7. Casa del Conductor (CC) 8. Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) 9. Seguros de Riesgos Laborales	1. Fallecidos (Fuentes 1,2,3,4,5,6,7 y 8) 2. Lesionados (Fuentes 1,2,3,4,5,6,7 y 8) 3. Accidentes de tráfico (Fuentes 1,2,3,4,5,6,7 y 8)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días.. 2. Lesionado: 3. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	Para las muertes en el lugar del hecho, se reciben registros de La Dirección General de Seguridad Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF) y de la Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas (COMIPOL), ya que estas cuentan con información más detallada sobre las circunstancias, el momento y lugar del siniestro. Con relación a los datos de lesionados, se obtienen registros a través del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE), que recibe reportes de las atenciones médicas ofrecidas en las áreas de emergencia de los principales hospitales del país. Toda la data de seguridad vial está siendo procesada por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) a través de la Dirección del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), quien es responsable entre otros temas, de la consolidación, análisis, interpretación y difusión de las estadísticas oficiales en materia de seguridad vial.

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
URY	1.- Policía 2.- Sistema Nacional de Salud 3.-Registro Civil 4.-Institutos de Medicina Legal	1.Fallecidos (Fuente 1,3 y 4 ) 2.Heridos graves 3.Heridos leves 3.Accidentes de tránsito	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días. 2. Herido grave: 3. Herido leve: 3. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	La fuente principal de información es el Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP) del Ministerio del Interior, que transfiere diariamente los datos de los siniestros de tránsito al repositorio de datos ubicado en Presidencia de la República – UNASEV, y son consolidados y analizados por SINATRÁN (Sistema de Información Nacional de Tránsito). Fortalezas del sistema: cobertura nacional, criterios únicos, cobertura de todos los accidentes con al menos una persona lesionada, monitoreo en tiempo real e interoperabilidad con otros sistemas. Se realiza seguimiento diario de todos los heridos graves por parte de la policía intercambiando información por las instituciones de salud donde ingresa el paciente.

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
HND	1.- Policía Nacional de Honduras 2.- Ministerio Publico (Medicina Forense/ Observatorio Estadístico)	1.Fallecidos (Fuentes 1 y 2) 2.Lesionados (fuentes 1 y 2) 3.Accidentes de tráfico (Fuentes 1)	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días. 2. Lesionado: 3. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	Hay constituida una Mesa técnica de convalidación de muertes violentas, en la que se ponen en común los datos y se consensuan los datos. La mesa se reúne cuatro días por semana y es convocada por la Unidad Técnica de Coordinación Interinstitucional (UTECI), perteneciente a la Secretaría de Seguridad y en la cual participan: Ministerio Publico a través de Medicina Forense, Registro Nacional de las Personas, Observatorio de la Violencia de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras.
MEX	1.-Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2.-Dirección General de Información en Salud (DGIS)	1.Fallecidos (Fuentes 1,2) 2.Lesionados 3.Accidentes de tráfico	1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días. 2. Lesionado: 3. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.	La información base son los formularios en papel en los que se realiza la certificación de la defunción. La información se recibe cada 15 días y se realiza control de calidad sobre la misma.

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
NIC	1. Policía Nacional. 2. Ministerio de Salud. 3. Instituto de Medicina Legal.	1. Fallecidos (Fuente 1,2,3) 2. Lesionados (Fuente 1,2,3) 3. Accidentes de tránsito (Fuente 1)	1. Fallecido en accidente de tránsito: Persona que pierde la vida por imprudencia temeraria o violación a las normas elementales de cuidado cuando se produzca mediante la conducción de un vehículo automotor en movimiento dentro de los siguientes 30 días. Se excluyen muertes naturales, homicidios y suicidios. 2. Lesionado en accidente de tránsito: Persona que sufre lesiones graves por imprudencia temeraria o violación a las normas elementales de cuidado cuando se produzca mediante la conducción de un vehículo automotor en movimiento. Precisa una hospitalización superior a 24 horas, no siendo fallecido. Se excluyen lesiones intencionadas o intentos de suicidio. 3. Accidente de tráfico: Acción u omisión culpable cometida por cualquier conductor, pasajero o peatón en la vía pública o privada causando daños materiales, lesiones o muerte de personas, donde interviene por los menos un vehículo en movimiento.	Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito (SIRAT) de la Dirección de Tránsito Nacional, contra la base de datos de estadísticas vitales del Ministerio de Salud y el Instituto de Medicina Legal. La Policía Nacional investiga y registra el 100% de los accidentes de tránsito sean daños materiales o con víctimas. Se realizan conciliaciones mensuales para revisar la cantidad de víctimas.

	Fuentes de datos	Indicadores	Definición	Chequeo
PRT	<p>1. Registro de la Autoridad Nacional de Seguridad Vial</p> <p>2. Fuerzas de Seguridad</p> <p>3. Ministerio Público</p>	<p>1. Fallecidos (Fuente 1,2 y3)</p> <p>2. Heridos hospitalizados (Fuente 1)</p> <p>3. Heridos no hospitalizados (Fuente 1)</p> <p>4. Accidentes de tráfico (Fuente 1)</p> <p>5. MAIS3+</p>	<p>1. Fallecido: Persona que muere a causa de un accidente de tráfico en el acto o dentro de los siguientes 30 días. Se excluyen muertes naturales, homicidios y suicidios (si hay indicios).</p> <p>2. Herido hospitalizado: Persona que a causa de un accidente de tráfico precisa una hospitalización superior a 24 horas, no siendo fallecido. Se excluyen lesiones intencionadas o intentos de suicidio (si hay indicios).</p> <p>3. Herido no hospitalizado: Persona que a causa de un accidente de tráfico precisa asistencia de los servicios sanitarios, no siendo herido hospitalizado ni fallecido.</p> <p>4. Accidente de tráfico: Se produce o tiene su origen en vías o terrenos de uso público, está implicado al menos un vehículo en movimiento. Con víctimas al menos una persona resulta herida o fallecida a consecuencia del accidente.</p> <p>5. MAIS3+. Personas que a consecuencia del accidente resultan con lesiones consideradas en la escala de gravedad AIS con la puntuación 3 o más, excluidos los fallecidos.</p>	<p>En situaciones donde la muerte de la víctima haya ocurrido dentro de los 30 días siguientes a la fecha del accidente, las fuerzas de seguridad proceden al cruce de los datos enviados por el Ministerio Público con los respectivos boletines estadísticos de accidentes de tráfico (BEAV), a través de información disponible y realiza la transmisión, tan pronto como sea posible, a la Autoridad Nacional de Seguridad Vial (ANSR). La Autoridad Nacional de Seguridad Vial inserta la información referida en el párrafo anterior en la base de datos, que pasa a ser definitiva en el plazo de 6 meses.</p>
SLV	n.d	n.d	n.d	n.d

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
AND	Software para la introducción de datos en el registro de la Base de datos de accidentes de tráfico		Anual	<a href="http://www.estadistica.ad/serv/eiestudis/web/index.asp">http://www.estadistica.ad/serv/eiestudis/web/index.asp</a>		Ley de Protección de datos
ARG	Sistema de Información para la Gestión Integral de la Seguridad Vial (SIGVI)	Sistema de Información para la Gestión Integral de la Seguridad Vial (SIGVI)	Anual	<a href="https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/nacional/estadisticas-observatorio">https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/nacional/estadisticas-observatorio</a>	Los datos de fallecidos cumplen con los estándares internacionales. Se aplican factores correctores en la fuente nacional a las jurisdicciones de: CABA informa víctimas fatales con seguimiento a 7 día. Se aplica factor de ajuste de 1,08 Córdoba informa víctimas fatales en el lugar. Se aplica un factor de ajuste de 1,3. San Luis (hasta 2017) víctimas fatales el lugar. Factor de ajuste 1,3	Ley Nacional 26.363, Art. 17 (Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial) y Decreto Reglamentario 1716/2008, Anexo VI, Art. 17, Apartado 1 - IV. Ley Nacional 25.326 (Protección de los datos personales) y Ley Nacional N° 17.622, Art. 10 (Creación del INDEC)

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
CHL			Anual: Datos validados del año anterior con las diferentes variables. Diario: Reporte de fallecidos al día anterior del año en curso sin detalle ni desagregación.	<a href="https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/">https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/</a>	Aplicación factor 1,3 en fallecidos hasta 2018. Aplicación factor 1,2 en fallecidos a partir de 2019.	Decreto Nº 203-14 que modifica Decreto Nº 223, de 1993, que crea la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
COL	<p>1. Registro del INMlyCF: Sistemas de información Sirdec y Siclico</p> <p>2. Sistemas de información HQ RUNT</p>		Mensual Anual	<a href="https://ansv.gov.co/observatorio/indexfd82.html?op=Home">https://ansv.gov.co/observatorio/indexfd82.html?op=Home</a>	Aplicación factor 0,97 a fallecidos para ajuste a 30 días	<p>1. La Ley 769 del 6 de agosto de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.</p> <p>2. Resolución 11268 de 6 de diciembre de 2012 del Ministerio de Transporte, por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones</p> <p>3. Resolución 1055 de 2 de mayo de 2017 del Ministerio de Transporte, por la cual se establecen las condiciones de reporte de la información de fallecimientos y lesiones por causa o con ocasión de accidentes de tránsito, por parte del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses a la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p>

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
CRI	<p>1.- Registro Policía Nacional de Tránsito: Hand Held y papel. Hay un software nacional para introducir los datos.</p> <p>2.- Registro INEC: papel. El papel es el formulario de recogida, pero hay una aplicación Web para intercambiar datos, luego hay un software para introducir los datos. No es una consulta en papel. El hand held tiene un software que recoge la información y la descarga via web a las bases de datos COSEVI. Cuando la aplicación es manual existe un software para introducir la información a base de datos</p> <p>3.- Registro TSE: es una base de datos</p>	1.- Hand held. Terminal de mano para recoger los datos	Anual	<a href="https://www.csv.go.cr/">https://www.csv.go.cr/</a>	Aplicación factor 0,97 a fallecidos para ajuste a 30 días	<p>Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078, de 2012, en su capítulo IV "Sistema de Estadística en accidentes de tránsito y de investigación en materia de seguridad vial"</p> <p>Desde 2019, LEY N° 9694 SISTEMA DE ESTADÍSTICA NACIONAL"</p>

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
ESP	<p>1.Registros policías de tráfico en Aplicación Nacional ARENA</p> <p>2.Registros estadísticas vitales en Aplicación Registro Nacional de Defunciones</p> <p>3.Registros Instituto Medicina Legal: 11 registros (1 Ministerio de Justicia y 10 de CCAA)</p> <p>4. Registros hospitales en Registro Nacional Altas Hospitalarias</p>	<p>1. Aplicación ARENA</p> <p>2. SAS (ONSV Explotación estadística)</p>	Anual	<p><a href="http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/">http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/</a></p>	<p>Si.</p> <p>Fallecidos computados a 30 días</p> <p>Heridos hospitalizados de acuerdo al "Glosario Estadísticas de Transporte"</p> <p><a href="https://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html">https://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html</a></p> <p>MAIS 3+ de acuerdo a procedimiento estándar partiendo de datos hospitalarios (IRTAD y UE)</p>	<p>1. Título VI del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.</p> <p>2. Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.</p> <p>3.Real Decreto 69/2015, de 6 de febrero, por el que se regula el Registro de Actividad de Atención Sanitaria Especializada</p>
GTM			Mensual y anual	<p><a href="https://transito.gob.gt/category/estadistica-nacional-de-transito/">https://transito.gob.gt/category/estadistica-nacional-de-transito/</a></p>	Aplicación factor 1,3 en fallecidos.	Artículo 10 inciso f decreto 11-97 del Congreso de la Republica de Guatemala.

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
PAN	Registro en la base de datos del INEC		Mensual	<a href="https://www.inec.gob.pa/Default.aspx">https://www.inec.gob.pa/Default.aspx</a>		
PRY	<p>1. Sub Sistema de Información de Estadísticas Vitales (SSIEV)</p> <p>2. Sistema MARANDU</p> <p>3. SIMU: Sistema Integrado de Multas</p> <p>4. Planillas excel</p> <p>5. Para registrar accidentes de tráfico la ANTSV se encuentra en fase II de Implementación del Sistema de Información de Accidentes de Tránsito (SIAT)</p>		Trimestral, semestral y anual	<a href="https://www.antsv.gov.py/observatorio-vi">https://www.antsv.gov.py/observatorio-vi</a>	Fallecidos computados a 30 días	Ley 5016/14 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
DOM	Si para cada fuente. Además tras la recepción de información procedente de las distintas instituciones fuentes primarias de datos, y a través de la utilización de un software (RecLink III) se relacionan y cruzan todas las bases de datos con el objetivo de obtener un listado único de víctimas fatales y no fatales causadas por el tránsito.		Trimestral y anual	<a href="http://opsevi.intrant.gob.do/e/estadisticas/">http://opsevi.intrant.gob.do/e/estadisticas/</a>	Fallecidos computados a 30 días	Ley 63-17, Art. 9 incisos 12, 22 y 25. Art. 17 Art. 289

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
URY	Sistema de Gestión de Seguridad Pública del Ministerio del Interior y Sistema de Información Nacional de Tránsito de UNASEV conjuntamente con AGESIC (Agencia de Gobierno Electrónico y Sociedad de la Información y el Conocimiento)	Sistema de Gestión de Seguridad Pública del Ministerio del Interior y Sistema de Información Nacional de Tránsito de UNASEV conjuntamente con AGESIC (Agencia de Gobierno Electrónico y Sociedad de la Información y el Conocimiento)	Anual	<a href="https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas">https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas</a>	Fallecidos computados a 30 días	Ley 19.355 y Convenio marco entre UNASEV y Ministerio del Interior

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
HND	<p>1.- Se utiliza el formulario (papel) de investigación de accidentes viales como primer fuente de información.</p> <p>2.- Se introducen los datos en el Sistema Estadístico Policial en Línea.</p>	Sistema Estadístico Policial en Línea (SEPOL)	Anual	<a href="http://www.sepol.hn">www.sepol.hn</a>	Fallecidos computados a 30 días	Ley de Tránsito
MEX	Si	No	Anual		Fallecidos computados a 30 días	Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica Norma Oficial Mexicana NOM-035-SSA3-2012 En materia de Información en Salud y demás disposiciones vigentes en materia de transparencia y acceso a la información

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
NIC	1. Sistema Automatizado de Registro de Accidentes de Tránsito (SIRAT)	1. Sistema Automatizado de Registro de Accidentes de Tránsito (SIRAT)	Anual	<a href="https://www.policia.gob.ni">https://www.policia.gob.ni</a>	Fallecidos computados a 30 días	<p>1. Constitución Política de la República de Nicaragua, Título V, Defensa y Seguridad Nacional, Seguridad Ciudadana, artículo 97. Misión y Funciones de la Policía Nacional.</p> <p>2. Ley No. 872 Organización, Funciones, Carrera y Régimen Especial de Seguridad Social de la Policía Nacional.</p> <p>3. Ley Nº. 431 "Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito"</p>
PRT	1.Registro de la Autoridad nacional de Seguridad Vial		Anual	<a href="http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx">http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx</a>	<p>Si.</p> <p>Fallecidos computados a 30 días</p> <p>Heridos hospitalizados de acuerdo al "Glosario Estadísticas de Transporte"</p> <p><a href="https://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html">https://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html</a></p> <p>MAIS 3+ de acuerdo a procedimiento estándar partiendo de datos hospitalarios (IRTAD y UE)</p>	<p>PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS E MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA, DA JUSTIÇA E DA SAÚDE</p> <p>Despacho n.º 27808/2009</p>

	Software introducción datos	Software gestión de datos	Publicación estadística	URL Internet	Ajuste definiciones a estándares internacionales de transporte	Legislación sobre los Registros/Estadística
SLV						

---

# Anexo III: Resultados encuesta ESRA

## Indicadores de desempeño. Encuesta ESRA 2017.

Tabla 18. Utilización por parte del encuestado del cinturón en los últimos 12 meses. Obligado a niños (<150 cm) a utilizar un sistema de retención apropiado en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017

	Uso cinturón			Uso de SRI
	Conductor	Acompañante asiento delantero	Asientos traseros	
AND				
ARG	76%	65%	43%	46%
CHL	78%	78%	39%	57%
COL	83%	80%	30%	41%
CRI	91%	86%	49%	77%
ESP	80%	81%	70%	62%
GTM	79%	75%	40%	51%
PAN				
PRY	89%	85%	40%	55%
DOM				
URY	82%	81%	42%	61%
HND				
MEX	78%	71%	40%	47%
NIC				
PRT	84%	85%	53%	49%
SLV				

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos de la encuesta ESRA 2017. No participaron en la encuesta ESRA: AND, HND, NIC, PAN, DOM y SLV.

Tabla 19. No utilización por parte del encuestado del casco en motocicleta y en bicicleta en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017

	No uso casco	
	Motocicleta	Bicicleta
AND		
ARG	50%	83%
CHL	36%	77%
COL	39%	72%
CRI	53%	70%
ESP	29%	72%
GTM	63%	75%
PAN		
PRY	74%	68%
DOM		
URY	47%	86%
HND		
MEX	65%	77%
NIC		
PRT	23%	63%
SLV		

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos de la encuesta ESRA 2017. No participaron en la encuesta ESRA: AND, HND, NIC, PAN, DOM y SLV.

Tabla 20. Conducción por encima del límite de velocidad en vías urbanas, rurales y autopistas o autovías en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017

	<b>Velocidad</b>		
	Conducir por encima del límite de velocidad en vías urbanas	Conducir por encima del límite de velocidad en vías rurales (no autopista ni autovía)	Conducir por encima del límite de velocidad en autopista o autovía
AND			
ARG	49%	51%	52%
CHL	56%	57%	64%
COL	52%	51%	60%
CRI	52%	60%	63%
ESP	64%	64%	74%
GTM	53%	57%	61%
PAN			
PRY	57%	62%	61%
DOM			
URY	50%	54%	62%
HND			
MEX	53%	55%	61%
NIC			
PRT	72%	77%	81%
SLV			

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos de la encuesta ESRA 2017. No participaron en la encuesta ESRA: AND, HND, NIC, PAN, DOM y SLV.

Tabla 21. Conducción tras haber consumido alcohol, conducción tras haber consumido drogas en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017

	Consumo sustancias psicoactivas	
	Conducir tras haber consumido alcohol	Conducir tras haber consumido drogas ilegales
AND		
ARG	28%	9%
CHL	24%	12%
COL	18%	7%
CRI	27%	7%
ESP	35%	12%
GTM	29%	6%
PAN		
PRY	30%	6%
DOM		
URY	18%	7%
HND		
MEX	32%	11%
NIC		
PRT	34%	5%
SLV		

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos de la encuesta ESRA 2017. No participaron en la encuesta ESRA: AND, HND, NIC, PAN, DOM y SLV.

Tabla 22. Conducción hablando con el móvil sin manos libres en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017

	Distracción
	Hablar por móvil sin manos libres
AND	
ARG	36%
CHL	42%
COL	40%
CRI	50%
ESP	35%
GTM	59%
PAN	
PRY	54%
DOM	
URY	32%
HND	
MEX	45%
NIC	
PRT	
SLV	37%

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI. Elaboración a partir de datos de la encuesta ESRA 2017. No participaron en la encuesta ESRA: AND, HND, NIC, PAN y DOM. SLV no disponible

---

# Anexo IV: Denuncias/ Sanciones

Tabla 23. Denuncias/Sanciones por infracción de velocidad.

Velocidad	2010	2017	2018	2019
AND	4.685	11.946	16.336	13.320
CHL	121.764	239.646	250.296	184.040
COL	13.745	490.396	445.016	
CRI		3.614	3.767	3.462
ESP	2.108.315	2.875.685	2.582.138	2.938.345
GTM	150	69	66	36
PRY		6.014	13.317	5.466
DOM			19.366	28.396
HND		398	6.234	9.730
NIC	2.250	10.666	2.483	1.603
PRT	141.903	638.682	655.183	595.832

Datos no comparables entre países por diferente definición del indicador (conceptual y territorialmente). La comparabilidad solo debe realizarse en la evolución temporal.

ESP no incluye las impuestas en el País Vasco, Cataluña ni municipalidades. GTM - Esta cifra no incluye las impuestas por las Policías Municipales de Tránsito. PRY Patrulla Caminera. Tienen competencia solamente en rutas nacionales, no así en municipios.

Tabla 24. Denuncias/Sanciones por no utilizar cinturón.

Cinturón	2010	2017	2018	2019
AND	1.291	343	351	353
CHL	24.392	63.119	63.286	37.435
COL	16.583	18.982	18.848	
CRI		5.436	5.670	6.892
ESP	137.244	81.783	86.081	102.339
GTM	19	535	304	
DOM			72.964	57.569
HND		5.641	8.894	5.296
NIC	4.684	24.540	14.722	
PRT	15.488	24.548	26.338	

Datos no comparables entre países por diferente definición del indicador (conceptual y territorialmente). La comparabilidad solo debe realizarse en la evolución temporal.

CHL Datos cinturón de seguridad: incluye infracciones en asientos delanteros y traseros. ESP no incluye las impuestas en el País Vasco, Cataluña ni municipalidades. GTM- Los datos no incluyen las sanciones impuestas por las Policías Municipales de Tránsito

Tabla 25. Denuncias/Sanciones por conducir tasa alcohol por encima límite legal permitido

Alcohol	2010	2017	2018	2019
AND	34	122	137	183
ARG		3.176	2.878	1.196
CHL	30.881	26.732	28.675	20.381
ESP	93.705	74.270	71.959	81.020
GTM		8.799	9.948	11.086
PRY	4.122	13.079	15.109	18.062
DOM				412
HND		19.066	13.540	12.078
NIC	1.669	11.155	7.402	7.293
PRT	45.572	43.322	39.283	

Datos no comparables entre países por diferente definición del indicador (conceptual y territorialmente). La comparabilidad solo debe realizarse en la evolución temporal.

ARG 2017 Información correspondiente a operativos en las provincias de Buenos Aires, Catamarca, Chubut, Corrientes, Entre Ríos, La Pampa, Mendoza, Misiones, Neuquén, Santa Fe y Tierra del Fuego. CHL Test positivos de alcohol en la conducción derivados de controles preventivos aleatorios realizados por Carabineros de Chile. ESP no incluye las impuestas en el País Vasco, Cataluña ni municipalidades. GTM Datos de consignados por conducción en estado de ebriedad-casos de proceso penal. PRY Denuncias formuladas por Patrulla Caminera. DOM Campaña entre agosto y diciembre de 2019- No todo el territorio

Tabla 26. Denuncias/Sanciones por no utilizar casco.

Casco	2010	2017	2018	2019
AND	22	10	13	9
CHL	2.880	2.023	4.037	2.889
CRI		7.642	8.284	7.791
ESP	6.443	1.972	2.018	2.155
GMT	627	263	300	
DOM			209.670	248.639
HND		7.783	10.503	5.535
NIC	38.778	34.832	21.084	
PRT		853	1.251	

Datos no comparables entre países por diferente definición del indicador (conceptual y territorialmente). La comparabilidad solo debe realizarse en la evolución temporal.

ESP no incluye las impuestas en el País Vasco, Cataluña ni municipalidades

GTM- Los datos no incluyen las sanciones impuestas por las Policías Municipales de Tránsito

Tabla 27. Denuncias/Sanciones por no utilizar Sistema de Retención Infantil

SRI	2010	2017	2018	2019
AND	5	4	8	11
CHILE			11.938	7.241
CRI		684	1.041	1.266
ESP	5.519	6.744	6.787	7.674
DOM			2.601	2.583
NIC	959	456	331	
PRT	783	679	554	

Datos no comparables entre países por diferente definición del indicador (conceptual y territorialmente). La comparabilidad solo debe realizarse en la evolución temporal.

ESP no incluye las impuestas en el País Vasco, Cataluña ni municipalidades

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Fallecidos 2010,2017 y 2018. ....	16
Tabla 2. Resumen de estrategias. ....	24
Tabla 3. Regulación límites de velocidad. 2019. ....	29
Tabla 4. Regulación límites de alcohol. 2019. ....	32
Tabla 5. Regulación uso de cinturón. 2019. ....	33
Tabla 6. Regulación uso de SRI. 2019. ....	36
Tabla 7. Regulación uso de casco en motocicleta y en bicicleta. 2019. ....	38
Tabla 8. Resumen de indicadores de los países del Informe para el año 2018 .....	41
Tabla 9. Fallecidos según género. 2018. ....	43
Tabla 10. Fallecidos según grupo de edad 2018. ....	46
Tabla 11. Fallecidos según medio de desplazamiento. 2018. ....	54
Tabla 12. Peatones. % Evolución 2010-2017-2018 .....	55
Tabla 13. Porcentaje de motociclistas fallecidos en relación con el total. 2010, 2017, 2018. Total fallecidos 2018,2017. ....	56
Tabla 14. Porcentaje de motocicletas en relación con el parque total. 2010, 2017, 2018. Parque de motocicletas 2018,2017. ....	57
Tabla 15. Fallecidos en zona urbana y porcentaje en relación con el total del país. 2010, 2017, 2018. ....	60
Tabla 16. Fallecidos 2010,2018 y 2019. ....	68
Tabla 17. Indicadores 2019. ....	69
Tabla 18. Utilización por parte del encuestado del cinturón en los últimos 12 meses. Obligado a niños (<150 cm) a utilizar un sistema de retención apropiado en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017 .....	235
Tabla 19. No utilización por parte del encuestado del casco en motocicleta y en bicicleta en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017 .....	236
Tabla 20. Conducción por encima del límite de velocidad en vías urbanas, rurales y autopistas o autovías en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017 .....	237
Tabla 21. Conducción tras haber consumido alcohol, conducción tras haber consumido drogas en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017 .....	238
Tabla 22. Conducción hablando con el móvil sin manos libres en los últimos 12 meses. Encuesta comportamiento autodeclarado. ESRA 2017 .....	239
Tabla 23. Denuncias/Sanciones por infracción de velocidad. ....	241
Tabla 24. Denuncias/Sanciones por no utilizar cinturón. ....	241
Tabla 25. Denuncias/Sanciones por conducir tasa alcohol por encima límite legal permitido .....	242
Tabla 26. Denuncias/Sanciones por no utilizar casco. ....	242
Tabla 27. Denuncias/Sanciones por no utilizar Sistema de Retención Infantil .....	243

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Fallecidos totales. 2018. ....	11
Gráfico 2: Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes. 2018. ....	12
Gráfico 3: Tasa motorización vehículos parque por mil habitantes. 2018. ....	13
Gráfico 4: Distribución de fallecidos causados por el tránsito, por tipo de usuario para el conjunto de países en 2018. ....	14
Gráfico 5. Variación del número de fallecidos para el periodo 2010-2018. ....	17
Gráfico 6. Tasa de fallecidos por 100. 000 habitantes. 2010, 2018. ....	18
Gráfico 7: Parque de vehículos por 1.000 habitantes, 2010, 2018. ....	19
Gráfico 8. Diferencia tasa de fallecidos por 100.000 habitantes 2010, 2018 versus diferencia Parque por 1.000 habitantes. ....	20
Gráfico 9. Fallecidos 2010-2019. Índice 2010=100. Objetivo reducción en el año 2020. ....	21
Gráfico 10. Distribución porcentual de fallecidos según género. 2018. ....	43
Gráfico 11. Fallecidos por cien mil habitantes, según género y comparativa con Tasa total. 2018. ....	44
Gráfico 12. Distribución porcentual fallecidos según grupo de edad. 2018. ....	47
Gráfico 13. Fallecidos por cien mil habitantes. Total y edad de 0 a 14 años. 2018. ....	48
Gráfico 14. Fallecidos por cien mil habitantes. Edad de 0 a 14 años. 2010, 2018. ....	49
Gráfico 15. Fallecidos por cien mil habitantes. Total y edad de 15 a 24 años. 2018. ....	50
Gráfico 16. Fallecidos por cien mil habitantes. Edad de 15 a 24 años. 2010, 2018. ....	51
Gráfico 17. Fallecidos por cien mil habitantes. Total y edad de 65 y más. 2018. ....	52
Gráfico 18. Fallecidos por cien mil habitantes. Edad de 65 años y más. 2010, 2018. ....	53
Gráfico 19. Distribución porcentual de los fallecidos por medio de desplazamiento. 2018. ....	54
Gráfico 20. Uso de cinturón de seguridad en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. Conductor. Estudio observacional. ....	62
Gráfico 21. Uso de cinturón de seguridad en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. Acompañante delantero. Estudio observacional. ....	63
Gráfico 22. Uso de cinturón de seguridad en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. Pasajeros traseros. Estudio observacional. ....	63
Gráfico 23. Uso de sistema de retención infantil en vehículos livianos de pasajeros según posición en el vehículo. Estudio observacional. ....	64
Gráfico 24. Uso de casco en motocicletas según posición en el vehículo. Conductor. Estudio observacional. ....	65
Gráfico 25. Uso de casco en motocicletas según posición en el vehículo. Acompañante. Estudio observacional. ....	65
Gráfico 26. Avance variación del número de fallecidos para el periodo 2018-2019. ....	69
Gráfico 27. Avance tasa de fallecidos por 100. 000 habitantes. 2010, 2019. ....	70
Gráfico 28: Avance parque de vehículos por 1.000 habitantes, 2010, 2019. ....	71