

OISEVI VIII ASAMBLEA GENERAL DEL OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL, CELEBRADA EN MADRID DEL 6 AL 8 DE MAYO DE 2019

Este número del Boletín Iberoamericano se dedica en exclusiva a la celebración de la VIII Asamblea de OISEVI que se celebró en Madrid el pasado mes de mayo, inaugurado por el Ministro del Interior, la Subsecretaria de Estado, el Director General de Tráfico de España, así como el Presidente del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Durante las dos jornadas del evento todos los participantes compartieron sus experiencias, problemas y soluciones de la Seguridad Vial y Movilidad con la perspectiva de la región iberoamericana incluyendo a participantes también de la Península Ibérica: Portugal, Andorra y España, que completaron el grupo de asistentes de los siguientes países:

Asistieron asimismo miembros de los Organismos Multilaterales que facilitan su apoyo al desarrollo de la Seguridad Vial en la Región como son:

- IRTAD
- Fundación FIA
- MAPFRE
- OPS
- FICVI
- Fundación G. Rodríguez
- Banco Mundial
- CAF, etc.

Fueron dos intensas y fructíferas jornadas que tomaron el pulso a la actual situación y facilitaron el intercambio de las mejores prácticas de todos los países, pero lo más importante fue que a partir de esta reunión OISEVI se ha transformado en un proyecto de la SEGIB contando con su apoyo y dedicación dentro de todos los programas iberoamericanos, materializando la propuesta que se realizó tras la Reunión de Consejo de Ministros celebrada en noviembre de 2018 a partir de la cual se pone en marcha esta iniciativa de fortalecimiento y nueva estructura del OISEVI.

A continuación se facilita un extracto de cada una de las presentaciones que se realizaron durante dichas jornadas, con el link a la presentación completa de las mismas, incluyendo su video y audio.



La experiencia española en seguridad vial. Pere Navarro. Dirección General de Tráfico. España.

Ante las cifras tan preocupantes que los siniestros viales arrojan a la sociedad, se proponen varias medidas de impacto sobre los mismos:

- 1) La importancia del discurso
 - a. No hay soluciones milagrosas. El único camino es la toma de decisiones coherentes y perseverantes en el tiempo.
 - b. La seguridad vial es un tema transversal y una responsabilidad compartida.
 - c. Habrá “los muertos” que la sociedad esté dispuesta a aceptar.

- 2) La importancia de los datos: CREACIÓN DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:
 - a. Recoge datos de los siniestros.
 - b. Elabora indicadores de seguimiento.
 - c. Metodología IRTAD de la OCDE.
 - d. Elabora informes temáticos.
 - e. Fomenta y coordina la investigación.

- 3) Las víctimas: Colocar a las víctimas en el centro de la política de seguridad vial.

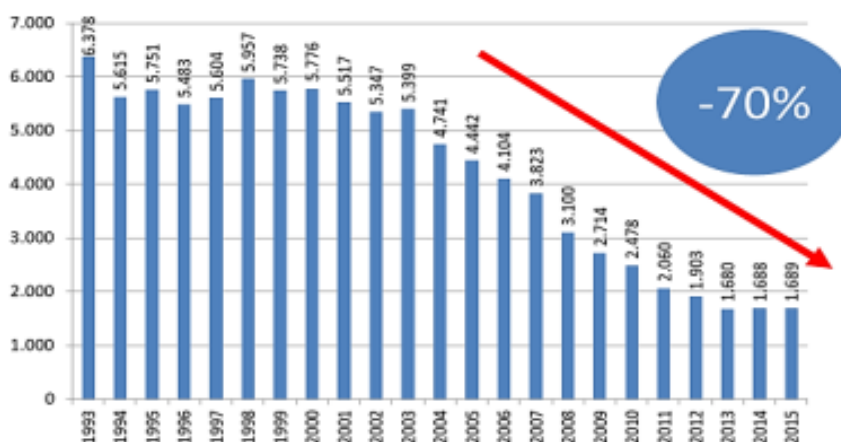
Pero además se contempla el programa europeo en el que concentrar esfuerzos en los elementos básicos de seguridad vial:

- Alcohol y conducción
- Cinturón de seguridad y casco
- Velocidades excesivas e inadecuadas
- Distracciones
- Conductores reincidentes

Pues el gran objetivo es cambiar el comportamiento en cuanto el alcohol y las drogas, el uso del cinturón, la velocidad, el Permiso Por Puntos...

RESULTADOS ESPAÑA

Muertos España accidentes de tráfico a 2015



OISEVI

VIII ASAMBLEA GENERAL MADRID 2019

ESPAÑA es un referente mundial

- 39 fallecidos por millón de habitantes.
- Suecia (27), U.K. (29), Holanda (37), Dinamarca (37).
- España es el 5º país europeo.
- Media E.U. 51.
- A tener en cuenta.....

80 M de turistas.

5,2 M de motocicletas.

Los datos de la siniestralidad del 2017 nos indican hacia donde concentrar los esfuerzos.

CARRETERAS CONVENCIONALES

En España, el 77% de los fallecidos en carretera se concentran en las carreteras convencionales. El 36% son por salidas de la vía (velocidad excesiva más distracciones) y el 28% son por choques frontales (velocidad excesiva más alcohol).

LAS DISTRACCIONES Y EL MÓVIL

Las distracciones (33%) aparecen como primera causa de los accidentes mortales desde el 2016, por delante del alcohol (26%) y la Velocidad (29%).



LA CIUDAD Y LOS VULNERABLES

509 fallecidos en las ciudades (vulnerables 82% en ciudad)

LAS MOTOCICLETAS

Las motos representan el 16% del parque de vehículos y el 23% de los fallecidos.

Y como últimos aspectos de su ponencia destacó:

- **DE LA SEGURIDAD VIAL A LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE**
- **LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS Y LA SEGURIDAD VIAL**

Lecciones aprendidas :

- La importancia del cumplimiento de la ley
- La importancia de los medios de comunicación.
- La importancia de la sociedad civil.
- No buscar culpables, buscar soluciones. Es un sistema integral.
- Participar el ámbito internacional. Banco Mundial, CAF, BID, FIA, OISEVI...



Los vehículos y la seguridad vial.

Susana Gómez. Dirección General de Tráfico. España.

En el análisis de las intervenciones que disminuyen los lesionados y la gravedad de los mismos se destacan 5 aspectos:

- Límites de velocidad
- Poca seguridad pasiva
- Ocupantes vulnerables
- Servicios médicos
- Obstáculos en la vía

La OMS como tercer pilar de la Seguridad Vial recomienda vehículos más seguros. Asimismo la Unión Europea determina un marco reglamentario sobre la seguridad de los vehículos:

- Dispositivos de frenado
- Protección de los ocupantes en caso de colisión frontal / lateral
- Protección de peatones y otros usuarios vulnerables
- Sistema antibloqueo de ruedas, ABS...

Y es que el riesgo de muerte se multiplica con la edad del vehículo; dos estudios demuestran que:

- El riesgo de fallecer se duplica para los ocupantes de vehículos con una antigüedad de 7 años o superior.
- El riesgo de fallecer se triplica para los ocupantes de vehículos con una antigüedad entre 10 y 14 años.

Los elementos de seguridad pasiva que se recogen en el informe masivo para el sector de automoción son:

- Sistema antibloqueo de ruedas (**ABS**).

- Sistema de asistencia a la frenada (**BAS**).
- Protección de choque frontal y lateral. **ISOFIX**.
- Sistema de control de estabilidad (**ESP**).
- Avisadores de cinturón de seguridad (**SBR**).
- Sistemas de control de velocidad.

PUNTUACIÓN EURONCAP Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA



Los talleres tienen la posibilidad de registrar las reparaciones que se hacen en los vehículos en libro digital.

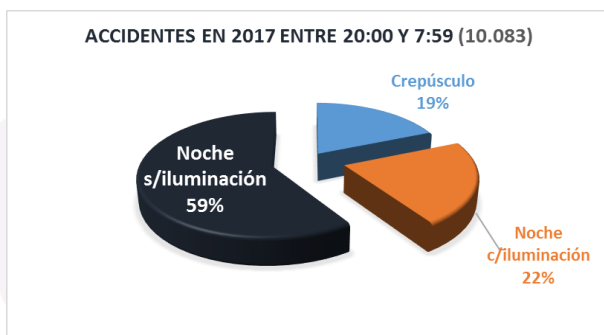
A la hora de realizar un rescate es muy importante que los servicios de emergencia (bomberos, etc.) dispongan de las hojas de rescate del fabricante para ganar tiempo y salvar así más vidas.



Las bandas reflectantes en el contorno de los camiones. M^a Anuncia Ocampo Sánchez. Dirección General de Tráfico. España.

Accidentalidad en noche sin iluminación.

La falta de visibilidad es un factor concurrente que aumenta el riesgo de accidente y la gravedad de las consecuencias del mismo.



Señal V-23: señalización de contorno

En qué consiste: es una cinta adhesiva reflectante que marca el contorno de la parte trasera y lateral de los vehículos de transporte. Mejora la percepción del vehículo desde cualquier ángulo en condiciones de escasa visibilidad (noche o climatología adversa), mediante reflexión de la luz de una fuente luminosa externa.



Evaluación de la medida

Resultados

La medida resulta efectiva sobre todo en carreteras convencionales (una sola calzada y doble sentido de la circulación).

Para este tipo de vías, se observa que se puede atribuir a la instalación de la V-23 una reducción del:

- 15% de las colisiones* laterales y frontolaterales entre las 20:00 y 7:59 horas.
- 25% de las colisiones* traseras y múltiples entre 20:00 y 7:59 horas.

* Con vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 T



El Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Álvaro Gómez Méndez. Dirección General de Tráfico. España.

Las Funciones de un Observatorio son

- **Observar, registrar, tratar, difundir.** Datos, indicadores, estadísticas.
- **Detectar, alertar, explicar, evaluar.** Análisis, informes, investigaciones.
- **Consultar, implicar, planificar, monitorizar.** Consejos, estrategias, planes.

El caso español



- Unidad dentro de la autoridad de tránsito
- Conexión directa de policías.
- Incorporación de fuentes sanitarias y forenses.
- Registros de conductores, vehículos, denuncias, Permiso por Puntos.
- Herramientas analíticas.

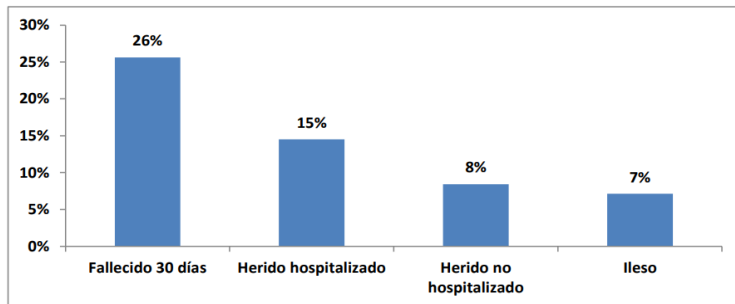
- Funcionarios/ empleados públicos con perfiles multidisciplinares.
- Participación en grupos internacionales.
- Contacto con instituciones científicas.

- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Proyecto de colaboración con forenses

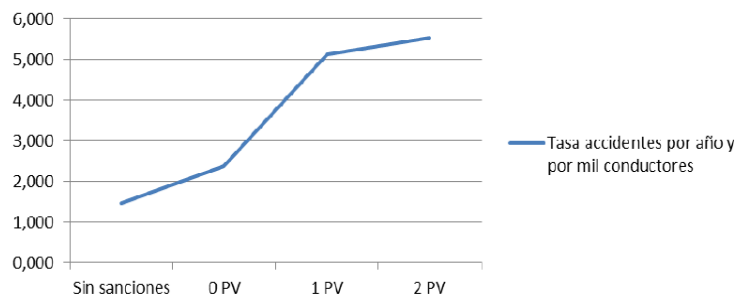
- Homogeneizar la definición de fallecido en accidente de tráfico.
- Enriquecer la información de cada fuente.
- Identificar fallecidos no contenidos en los registros policiales.
- Disponer de información toxicológica de los conductores fallecidos.

Implicar a forenses en toma de decisiones



Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo en conductores implicados en accidentes con víctimas. Año 2017

Tasa accidentes por año y por mil conductores



Siniestralidad y perfil infractor.
Datos de 2015, 2015, 2016

Plan de Medidas Especiales para Motoristas

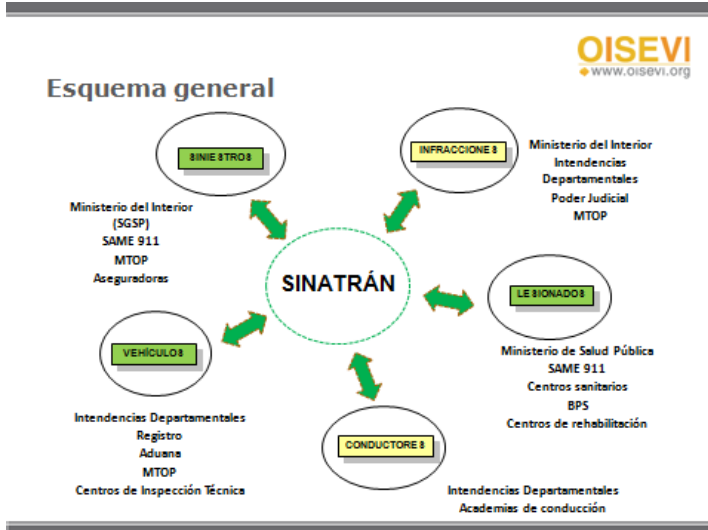
A través de las cifras se puede realizar un Diagnostico
Y a través de la Consulta

Se puede construir un Plan para adoptar dichas medidas que permitan mejorar las cifras de siniestralidad en el colectivo escogido.



El Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
Fernando Longo. UNSV. Uruguay.

Sistema único de Datos de siniestralidad en Uruguay.



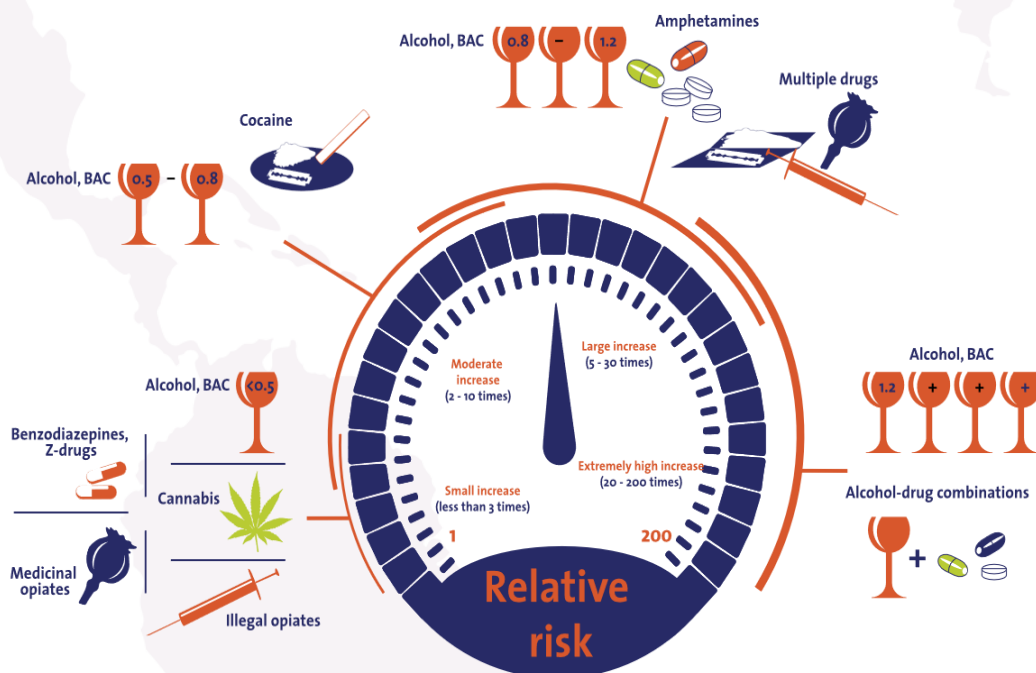
A partir del 2012 comienza a funcionar el **Sistema de Información Nacional de Tránsito**, donde se concentran todos los datos que tienen relación con el tránsito y la seguridad vial, cumpliendo así con las distintas leyes y decretos vigentes en cuanto a la creación de los registros únicos.



Principales acciones y resultados sobre el alcohol y otras drogas en la conducción.

Pilar del Real Suárez. Dirección General de Tráfico. España.

Conceptos generales



La ponente introdujo la presentación definiendo los principales efectos de estas sustancias en general, y especialmente en relación con la conducción.

Regulación

- Legislación TOLERANCIA CERO
- Vigilancia
- Sanción. Desde 2019: Si se comete un delito contra la seguridad vial causando fallecidos o heridos esta conducta pasará automáticamente a ser considerada imprudencia grave. Las penas serán de entre 1 y 4 años de cárcel en caso de muerte y hasta 1 año en caso de lesiones.

Los Proyectos que impulsaron esta legislación, junto con la situación que existía en España fueron

- Estudios epidemiológicos, destacando entre los mismos el estudio DRUID
- Determinación del consumo en conductores fallecidos, mediante análisis forense. El alcohol está presente en casi uno de cada tres conductores fallecidos.



Principales acciones y resultados sobre el control del alcohol en la conducción.

Roy Rojas. Consejo de Seguridad Vial. Costa Rica.

Algunos obstáculos en América Latina

- Procesos desordenados de urbanización
- Deficientes infraestructura en ciudades y entre ciudades
- Entremezcla de usuarios vulnerables y tránsito no motorizado
- Mayor densidad y diversidad de vehículos
- Insuficientes políticas para la regulación del consumo nocivo genera alta disponibilidad y accesibilidad de bebidas con alcohol a los potenciales conductores de un vehículo
- En América Latina el consumo promedio de alcohol es alto como señala la OMS, 2018
- Un tema fuera de la Agenda Política
- Operación insuficiente de programas de control de conductores ebrios
- Insuficiente disponibilidad de los datos
Insuficiente participación de la sociedad civil facultada

PROTOCOLO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL DE ALCOHOLIMETRÍA



SALUD



CONAPRA
Secretariado Técnico

Organización
Panamericana
de la Salud

Organización
Mundial de la Salud



Panel sobre fiscalización y seguridad vial en Iberoamérica. Ramón Ledesma Muñiz. PONS. España.

La Fiscalización es el sistema de gestión pública que garantiza el cumplimiento de la norma de tráfico.

- Sin fiscalización **no hay** resultados en seguridad vial.
- La fiscalización eficiente baja la siniestralidad.
- El objetivo clave es reducir la tasa de mortalidad en un 40%.

1. Comportamiento y fiscalización

EL problema y LA solución.

2. El procedimiento sancionador

Complejo, pero imprescindible.

3. Priorizar & priorizar

No perderse: SIN fiscalización NO hay resultados.

4. Los latinos

Si fiscalizamos, podemos. ¡Claro que podemos!



El cambio de velocidades en España. La fiscalización automática: la velocidad y otros controles.

Jorge Ordás Alonso. Dirección General de Tráfico. España.

- **El problema de la velocidad .**
Factor concurrente en **el 29%** de los accidentes de los accidentes mortales. Influencia directa en la **ocurrencia** de los accidentes de tráfico. La velocidad también ejerce una Influencia directa en la **severidad** de los accidentes de tráfico.
- **En carreteras convencionales.**
- **En vías urbanas.**

En 2017 murieron en España por accidentes de tráfico un total de 1.830 personas, de las cuales

509 sucedieron en vías urbanas. En concreto, 248 peatones.

LOS NUEVOS LÍMITES DE VELOCIDAD		
TIPO DE VEHÍCULO	AUTOVÍAS / AUTOPISTAS	CRTA. CONVENCIONAL
<ul style="list-style-type: none"> • Turismo • Motocicleta • Autocaravana de MMA ≤ 3.500kg • Pick-up 	120	90
<ul style="list-style-type: none"> • Autobús • Vehículo derivado de turismo • Vehículo mixto adaptable 	100	90
<ul style="list-style-type: none"> • Camión/Tractocamión • Furgón/Furgoneta • Autocaravana de MMA >3.500 kg • Automóvil con remolque • Resto de vehículos 	90	80
<ul style="list-style-type: none"> • Bicicleta • Ciclomotor 	45*	45

*Solo bicicletas en autovía salvo prohibición expresa

Según el informe de la Organización Mundial de la Salud, los peatones incurren en un riesgo alrededor de un 80% de morir atropellados con 50 km/h como velocidad de impacto, **mientras que ese riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 km/h.**



Qué supone OISEVI para las víctimas de la región.
Jeanne Picard. FICVI. España.

Nuestras esperanzas, demandas, exigencias...

Seguridad Vial = Política Prioritaria de Estado = Justicia = Educación = Salud

COMPROMISOS MUTUOS: implantar políticas públicas de seguridad vial



OBETIVO CERO VICTIMAS

- Es, dar prioridad a políticas públicas de seguridad vial
- Es, transformar las palabras en actos.
- Es, decir la verdad de los datos
- Es, un compromiso solidario de toda la sociedad.
- Es, una obligación moral de quienes nos gobiernan.
- Es saber convivir, ser responsable y co-responsable

Presentación del Informe de siniestralidad 2017, en la región iberoamericana 2017 y a partir de la reunión de Coordinadores de Datos 2018".

Teresita Guzmán. Comisión de Coordinadores de Datos de OISEVI. Costa Rica.

Dispositivos de seguridad.

Estudios Observacionales

Antes de 2011 las autoridades de los países miembros del OISEVI a excepción de Costa Rica, no tenían datos del uso de cinturón de seguridad.

Se suman en la última década a esta práctica: Argentina, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

Medición en heridos y fallecidos.

Solo lo realiza España.

Situación de la seguridad vial de la región.

Objetivo1.

Promover la estandarización y difusión del proceso de registro, toma de datos e investigación.

Objetivo2.

Desarrollar e implementar un proceso de monitorización común para dar seguimiento a la situación de la seguridad vial de la región y evaluación de las políticas públicas.

Objetivo3.

Compartir buenas prácticas en materia de recolección, sistematización y análisis de información; así como los efectos de las políticas públicas sobre la seguridad vial.

Objetivo4.

Establecer canales de comunicación y difusión de las actividades, productos y avances.



Presentación de la herramienta IRTAD-LAC y de los informes sobre Benchmarking en Latinoamérica y Calles más Seguras. Verónica Feypell.

Benchmarking de la Seguridad Vial en América Latina

- Co-autores: Fred Wegman, Sandra Vieira, Véronique Feypell
- Expertos nacionales
- Secretaría de OISEVI
- Revisores
- Consultores
- En total, más de 35 personas contribuyeron a este proyecto
- Apoyo de la FIA y el Banco Mundial



OPERATIVA DE IRTAD LAC

- Cuestionario excel enviado por el Secretariado de ITF/IRTAD (en español)
- Dos veces al año: septiembre y diciembre

- Los países rellenan el cuestionario
- Idealmente, OISEVI apoya en este proceso

- Datos procesados por el Secretariado de ITF / IRTAD, después de comprobar su consistencia. Si es necesario, contacto con los países.

- Base de datos IRTAD LAC disponible en el portal estadístico de la OCDE para todos los miembros del OISEVI

Calles Más Seguras Benchmarking Mundial de Seguridad Vial Urbana

- Calles Más Seguras: red de profesionales de la seguridad vial del ámbito de las ciudades
- Inspirado en el modelo de IRTAD
- 45 ciudades:
 - Barcelona, Buenos Aires, Aguascalientes, Bogotá, Fortaleza, Guadalajara, La Paz, Madrid, Mexico City, Morelia, Rio de Janeiro, São Paulo
- Resultados:
 - Red de profesionales de la seguridad vial
 - Base de datos (31 ciudades)
 - Investigación y análisis conjuntas
- Con apoyo de la FIA



Buenas prácticas y recomendaciones para el abordaje de la situación de seguridad vial de las motos en la Región”.

Anna Ferrer Giménez, Consultora. España.

Hilda María Gómez, Consultora. Colombia.

El uso de la motocicleta.

- La motocicleta es cada vez más popular. A menudo es el único transporte motorizado individual asequible.
- En las grandes ciudades es la alternativa a la congestión, y a la poca eficiencia y alto precio del transporte público.
- La motocicleta es una oportunidad para mejorar la calidad de vida de los más pobres. Es también una forma (vehículo) de trabajo.
- En algunos países, las motocicletas se utilizan como vehículo para las entregas o como taxi, aunque ésta sea una práctica no legal.

ALGUNOS RESULTADOS DE LA OBSERVACIÓN



[Enlace para descargar la guía](#)

Aspectos críticos a tener en cuenta para la seguridad de motociclistas

1. Abordaje de Planes de Seguridad Vial para Motociclistas
2. Educación, control y concientización
3. Vehículo y equipamiento
4. Infraestructura segura
5. El trabajo en moto
6. Recolección de datos y atención post siniestro

Niveles de seguridad por modo de transporte

Dar a conocer la inseguridad de las motos y promover el uso de modos mas seguros

Aspectos urgentes



Compartir la vía de forma segura y sin conflictos.

- Efecto Venturi
- Concientización a todos los actores



Mejora de los esquemas de aprendizaje, entrenamiento y proceso de otorgamiento de licencias



La moto como vehículo familiar, transporte de niños escolar, público y familiar.

- Prohibir transporte de niños en moto
- Tipo de vehículo: motocarro
- Transporte escolar



Reglamentar trabajo en moto.

Responsabilizar al empleador y contratante por la seguridad del motociclista:

- Capacitación
- Control
- Dotación de elementos de seguridad

Acciones efectivas

- Mejorar la fiscalización de motociclistas: prácticas de riesgo asociadas a campañas de concientización
- Regular y promover el uso de cascos seguros y bien abrochados, por parte de todos los usuarios
- Regular la obligatoriedad de frenos ABS o CBS



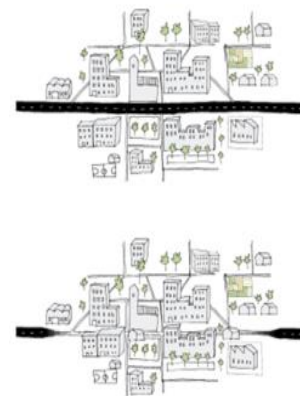
Peatones y Seguridad Vial. Nuevos enfoques. El caso de las travesías Alfonso Sanz, GEA 21. España.

Pedro Tomás. Dirección General de Tráfico. España.

Las travesías

- Espacios de fricción motorizados-vulnerables.
- Espacio de encuentro entre carretera y ciudad.
- ¿Quién pisa a quién?.
- La ciudad que vive de la travesía, pero también muere de la travesía.

- Definiciones heterogéneas.
- Inventariado complejo.
- Tratamientos heterogéneos.
- Competitividad vs Seguridad/Habitabilidad.
- Enfoque metodológico común.
- Multifuncionalidad del espacio.
- Convivencia de modos y usos.
- Ejemplos de tratamientos viarios.
- Enfoque integrado:
 - Modificar la jerarquía viaria.
 - Contemplar todas las funciones.
 - Tratamiento apoyado en institución, participación y evaluación.
- No es sólo un documento.
- Divulgación técnica y formación.
- Proyectos piloto: DGT y resto.
- Evaluación y normativa.



Informe de estado de aplicación de la Carta Iberoamericana de licencias de conducir. Antoni Riu, Consultor. España.

Como nace la carta

Abril, Mayo, Junio de 2019

- Antigua (Guatemala) Curso
- Santa Cruz (Bolivia) Curso
- Santiago de Chile Encuentro de Responsables de Tránsito y SV

Primera decisión:

Proponer que los tipos de licencias para conducir vehículos de motor, las edades para obtenerlas y sus períodos de vigencia sean las mismas para todos los países de Iberoamérica, y en concreto las que se exponen a continuación.

Segunda Decisión:

PROPONER QUE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PARA OBTENER LA LICENCIA DE CONDUCIR SE REALICEN DE LA SIGUIENTE FORMA:

Los nuevos conductores deben demostrar que, además de conocer las normas y señales que regulan el tránsito, tienen un buen conocimiento de seguridad vial.

Tercera decisión:

PROPONER QUE, PARA OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR, ANTES DE CIRCULAR EN PRÁCTICAS POR LAS VIAS PÚBLICAS ABIERTAS AL TRÁNSITO, EL ASPIRANTE DEBA DEMOSTRAR QUE TIENE UN DOMINIO SUFICIENTE DEL VEHÍCULO SUPERANDO LAS PRUEBAS QUE SE DETERMINEN EN UN CIRCUITO CERRADO.

Cuarta Decisión:

PROPONER QUE PARA OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR DEBA DEDICARSE, COMO MÍNIMO, EL SIGUIENTE TIEMPO A REALIZAR UNA PRUEBA DE CIRCULACIÓN POR VIAS ABIERTAS AL TRÁNSITO DE LAS CLASES QUE SE INDICAN.

Licencias de las clases Motociclista 1: 15 minutos, preferentemente vías urbanas.

Licencias de las clases Motociclista 2 y 3: 15 minutos, preferentemente vías interurbanas.

Licencias de la clase auto: 15 minutos, vías urbanas e interurbanas.

Licencias para vehículos profesionales: 20 minutos, preferentemente vías interurbanas.

	MOTO	LIVIANO	MERCANCÍAS	MERCANCÍAS ARTICULADO	COLECTIVO
ARGENTINA	A1*, A2, A3, A4	B1, B2	C	E1, E2, E3	D1, D2, D3
BOLIVIA	Motociclista	Particular	A, B, C	C	A, B, C
BRASIL	ACC*, A	B	C	C+E	D
CHILE	C	B	A4	A5	A2, A3
COLOMBIA	A1, A2	B1, C1	B2, C2	B3, C3	B2, C2
COSTA RICA	A1, A2, A3	B1	B2, B3	B4	C2
CUBA	A1*, A	B	C1, C	C1+E, C+E	D1, D
ECUADOR	A1, A	B	E	E	D
EL SALVADOR	Motociclista (Juvenil)	Particular (Juvenil)	Liviana, Pesada	Pesada T	Liviana, Pesada
ESPAÑA	AM*, A1, A2, A	B	C1, C	C1+E, C+E	D1, D
GUATEMALA	M	B	A	A	A
HONDURAS	Especial Nacional	Liviana Nacional	No articulado nacional	Pesada Articulada.	No articulado. Pesada Artic.
MEXICO	A	A	D	D	C
NICARAGUA	Categorías UNO, DOS	Categoría TRES	Categorías 4A, 5A, 6A, 7A	Categorías 6A, 7A	Categorías 4B, 5B, 6B
PANAMA	B	C	D, F	G	D, E1, E2, E3
PARAGUAY	Motociclista	Particular	B, B SUPERIOR	B SUPERIOR	Profesional A
PERU	B-II-A, B-II-C	A-I, A-II	A-II-B, A-III-A	A-III	A-II, A-III
R.DOMINICANA	Categoría 1	Categoría 2	Cat. 3 C, 3D	Categoría 3D	Cat. 3C, 3D
URUGUAY	G1*, G2, G3	A	B, C, D, E, F	D	C, D, F
VENEZUELA	2A, 2B	3A, 3B	4, 5	5	4, 5

Quinta decisión:

PROPONER QUE PARA GARANTIZAR QUE LA CALIFICACIÓN DE LAS PRUEBAS PRÁCTICAS SE REALIZA DE FORMA RIGUROSA, SE ADOPTEN LAS SIGUIENTES MEDIDAS.

Debe ser la Administración la que cuide, directamente o a través de una Empresa Pública, de la realización y calificación de las pruebas.

Las Autoescuelas o Centros Privados de Formación pueden preparar, pero en ningún caso calificar las pruebas o certificar la capacidad de los alumnos.

Los examinadores deberán recibir una formación suficiente para desarrollar con objetividad y corrección su trabajo, que debe ser evaluado de forma constante.

La sociedad civil hacía oír su voz (apoyando la carta)

1er Encuentro Iberoamericano de Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tránsito, en Medellín, 5-6 de Febrero de 2010, hacen una declaración, en la que: "Exigimos a nuestros gobiernos un sistema riguroso y estricto de otorgamiento de licencias de conducir."

IV Congreso Iberoamericano de Centros de Educación y Formación Vial en Cartagena de Indias 20-22 de octubre de 2010, en sus Conclusiones dicen: "Los Centros de Formación son los encargados de preparar a los alumnos, pero en ningún caso han de calificar y/o certificar la capacidad de los mismos. Debe ser la administración pública, directamente o a través de terceros, la encargada de la realización y calificación de las pruebas".

Avances

Chile marca el camino a seguir. Prepara dos libros:

- Libro del nuevo conductor automovilista.
- Libro del nuevo conductor motociclista.

Paraguay sigue la estela

Colombia apunta en la misma dirección

Costa Rica 2105. Nuevo Manual del Conductor. Las preguntas son extraídas del mismo Ecuador. Prepara nuevo banco de preguntas para todo tipo de licencias y las publica

Paraguay 2016. Todas las intendencias empiezan a utilizar test preparados por la ANSV Uruguay. Base única de preguntas para todo el país.

Motocicletas. Avances

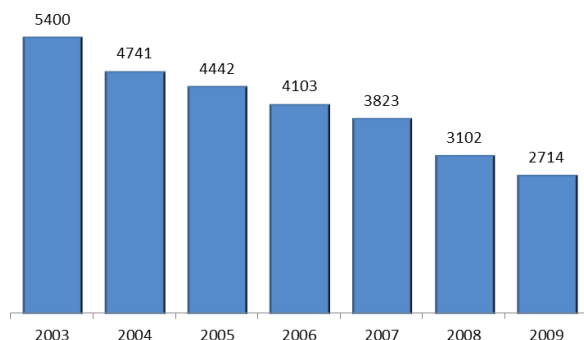
Argentina 2012

Empieza a aplicar la prueba que se propone en la Carta Iberoamericana*. Primero en Buenos Aires. Después se extiende a otras 37 ciudades.

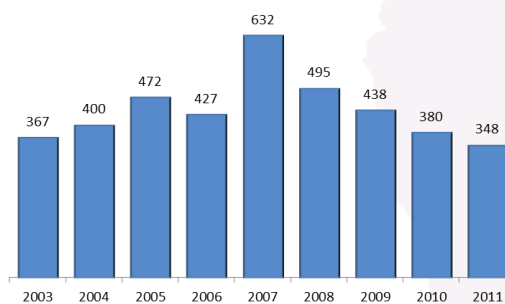
Paraguay 2017

Agentes de 35 municipios reciben formación para poder realizar las pruebas que propone la Carta.

Los beneficios de pruebas rigurosas



TOTAL FALLECIDOS



MOTOCICLISTAS FALLECIDOS



Presentación del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI

Carlos Alberto Pérez y Josefina de los Heros.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Argentina.

Laura Ruiz Jiménez. SEGIB. España

Se presentó la inauguración del programa por parate de la reunión del Consejo de Ministros celebrada en Guatemala en noviembre de 2018.



“El acompañamiento a la región y las propuestas al Programa Iberoamericano. Seguridad Vial/OISEVI de los organismos multilaterales”.

Aurelio Menéndez y Verónica Raffo (Banco Mundial).

- Banco Mundial alberga la secretaria técnica del GRSF
- Alianza con la Iniciativa Bloomberg, en apoyo a la definición de acciones y a la investigación
- Evaluación y definición de políticas bajo programas como el SSATP en África, en apoyo de aquellos países que no cuentan con el menú de políticas y regulaciones adecuada para reducir el número de accidentes y el impacto en el capital humano
- Apoyo al lanzamiento del UN Road Safety Trust Fund, y miembros del Advisory Board, con, entre otros objetivos, atraer mayores recursos para la Seguridad Vial.
- Apoyo al intercambio de experiencias y a la mejora de la recolección de datos, ahora con iniciativas similares al OISEVI para África y Asia, en alianza con el International

Transport Forum (ITF) y la FIA.

“El acompañamiento a la región y las propuestas al Programa Iberoamericano. Seguridad Vial/OISEVI de los organismos multilaterales”.



Posibles colaboraciones con OISEVI/ (ahora ya) Programa Seguridad Vial SEGIB.

María Seguí y Rita Cuypers (FIA/Fundación FIA). España

Movernos Seguros - Seguridad Vial a través del Seguro Automotor

Iniciativa liderada por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que busca el mejoramiento de la seguridad vial en la región (América Latina y Caribe) a través de la colaboración con los gobiernos y el sector asegurador, así como con otros agentes relevantes (automóviles club, asociaciones de víctimas, etc.)

Objetivos

Desarrollo del mercado de seguros de automóviles (y motocicletas) para ayudar a fomentar una conducción más responsable (incorporando, por ejemplo, incentivos *bonus/malus* en el diseño de las primas)

Fundación MAPFRE

“El acompañamiento a la región y las propuestas al Programa Iberoamericano. Seguridad Vial/OISEVI de los organismos multilaterales”.

Jesús Monclús. España

Objetivo estratégico:

Prevenir lesiones no intencionadas de todo tipo, prestando una particular atención a la seguridad vial.

Principales ejes de actuación:

- La educación de niños y jóvenes en la prevención de lesiones.
- La concienciación en general de la sociedad.
- La investigación: estudios, congresos, etc.

Caravana de educación vial

Talleres de conducción segura de bicis (mini-Caravana)

Objetivo cero:

- Cero niños lesionados en el tráfico.
- Cero pasajeros de autobús sin cinturón.
- Cero ciclistas heridos graves o fallecidos





OISEVI 2019

MADRID, DEL 6 AL 8 DE MAYO DE 2019