



OISEVI. Los Coordinadores de Datos de Seguridad Vial del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial se reúnen en Costa Rica.

Los pasados 10 a 12 de junio representantes de un total de 17 países de la región iberoamericana debatieron sobre buenas prácticas y aspectos técnicos en materia de recogida de datos de siniestros viales. Las reuniones han tenido lugar en San José en las dependencias del Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI), país que actualmente ostenta la presidencia, y han estado dirigidas por la Secretaría Técnica del Programa, ejercida por España.

Se trata de un encuentro de expertos nacionales que se celebra anualmente en el seno del Programa OISEVI que pretende consolidar la cooperación técnica en el ámbito de estadísticas sobre siniestralidad viaria, así como homogeneizar indicadores. La finalidad de esta cooperación es obtener datos veraces y de calidad que permitan analizar objetivamente la situación de la seguridad en las vías públicas, sirviendo de base para la elaboración de políticas viales y para la redacción del XI Informe iberoamericano de seguridad vial.

Además de los expertos nacionales de cada uno de los 12 países miembros de OISEVI, en este encuentro también ha participado la presidencia del Programa, la Unidad Técnica y expertos de 5 países invitados. Organismos internacionales como OMS, OPS, Banco Mundial e IRAP también han estado presentes, participando y respaldando los esfuerzos y logros del Programa como herramienta para la mejora de la seguridad vial en toda la región.

El acto inaugural del 10 de junio estuvo a cargo del ministro costarricense de Obras Públicas y Transporte (MOPT), Mauricio Batalla, quien expresamente alabó y agradeció los esfuerzos de los países miembros para luchar contra la lacra de la siniestralidad vial. Por su parte, Cindy Coto, directora ejecutiva de COSEVI y presidenta del Programa, declaró que este encuentro tiene grandes capacidades técnicas y eso es lo que genera seguridad vial, defendiendo así el rol de OISEVI, y manifestó el deseo de querer que todos los datos e insumos se traduzcan en seguridad vial.

En las tres jornadas de duración del encuentro se abordaron diversos temas tales como los sistemas de información, la situación de la región iberoamericana en el marco del Global Status Report on Road Safety 2023 de la OMS, la importancia de la gestión de la velocidad, microdatos, indicadores de desempeño y el intercambio de ejemplos de buenas prácticas nacionales en seguridad vial.





I Conferencia internacional de seguridad vial de la motocicleta. OISEVI

Roy Rojas presentó en la **I Conferencia internacional de seguridad vial de la motocicleta**, celebrada en Zaragoza los días 20 y 21 de marzo de 2024, la ponencia titulada 'Seguridad vial de motocicletas en Latinoamérica'.

Al comienzo de su exposición realizó un análisis del fenómeno de la movilidad en América Latina, haciendo hincapié en el rol que desempeña en la seguridad vial el diseño mismo de las ciudades y en el hecho de que, en la región, el 80% de la población reside en ciudades pequeñas y medianas. Según Rojas, en décadas anteriores la planificación urbanística ha estado enfocada en la movilidad del automóvil y existen casos de fallecimientos y de heridos graves entre el grupo de usuarios de motocicletas por salida de vía porque no se previó en su momento este tipo de usuario.

A lo largo de su intervención presentó datos sobre la tasa de motorización en la región y el incremento del número de motoristas fallecidos desde el año 2009. Rojas señaló que República Dominicana registra la tasa de mortalidad en moto más alta del mundo. En lo referente a la motorización, su índice está creciendo rápidamente: de 2012 a 2020 el número total de motocicletas registradas se incrementó en un 62% en la región de las Américas.

A pesar de no disponerse de unos datos claros de siniestralidad vial en la región, según el Informe Regional sobre el Estado de la Seguridad Vial de la OMS, en 2023 los motoristas representaban el 27% de los fallecidos en siniestro vial. La moto es la principal forma de movilidad de toda la región, especialmente para la última milla, usos familiares y de trabajo. La mayoría de las muertes ocurren fuera de las áreas metropolitanas, lo que representa un riesgo dado que los hospitales suelen estar lejos de las áreas donde se produce el accidente y el tiempo en llegar puede causar la muerte o agravamiento de las lesiones. Asimismo, los jóvenes de entre 18 y 29 años son el grupo de edad que representa mayor siniestralidad debido a sus comportamientos temerarios.

Por otro lado, aunque el uso del casco está legislado, su cumplimiento es deficiente y muchos usuarios carecen de formación adecuada. Además, la mayoría de los viajes en moto son por motivos de trabajo y los usuarios a menudo tienen poca formación y dificultad para entender los manuales de conducción.

Ante la dificultad de aplicar evidencia científica externa, se necesita desarrollar evidencia endógena centrada en la región. Los principales retos señalados por Rojas incluyen mejorar la formación de los motoristas, garantizar el cumplimiento de la normativa, mejorar las características técnicas de las motocicletas, mejorar la circulación urbana y la regulación del trabajo en moto, así como mejorar las infraestructuras para el uso de motociclistas.

Finalmente, se propuso un decálogo de compromisos para abordar el problema de la accidentalidad de los motoristas.



Lanzan MexiRAP para reducir carreteras de alto riesgo. MÉXICO

El Gobierno de México, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y el Programa Internacional de Evaluación Vial (iRAP) anunciaron hoy el lanzamiento de MexiRAP para reducir las carreteras de alto riesgo en el país y reducir las 16,000 muertes viales que ocurren anualmente.

Vinicio Andrés Serment Guerrero, Director General de Servicios Técnicos de la Subsecretaría de Infraestructura, expresó: "Este emocionante desarrollo refleja la prioridad del Gobierno de fortalecer la seguridad vial en las carreteras federales y todos los activos viales para salvar vidas y reducir la carga de lesiones por accidentes de tránsito.

El Programa de Evaluación de Carreteras de México (MexiRAP) será auspiciado por el SICT y reunirá a expertos locales, utilizando investigación y recursos locales, con el apoyo del Programa global iRAP, que incluye socios en más de 125 países.

El Director del Programa Global de iRAP, Greg Smith, dijo: "MexiRAP utilizará la metodología de calificación por estrellas y las herramientas de planificación de inversiones de iRAP, que basadas en la investigación científica y la evidencia, proporcionan una calificación objetiva del nivel de seguridad vial 'incorporado' a la carretera para los ocupantes de vehículos, motociclistas, ciclistas y peatones. Las carreteras de cinco estrellas son las más seguras, mientras que las carreteras de una estrella son las menos seguras.

“El programa reunirá a agencias gubernamentales, socios de movilidad, inversiones, investigación y ONG para adquirir conocimientos e impulsar acciones para eliminar las carreteras inseguras de 1 y 2 estrellas y garantizar que las nuevas carreteras se diseñen y construyan con el estándar mundial de 3 estrellas o mejor para todos los usuarios”, dijo el Sr. Smith.

El desarrollo de MexiRAP se basa en los más de 140,000 km de evaluaciones iRAP lideradas por socios que ya se han completado en el país y que han influido en la seguridad de una inversión de US\$250 millones en infraestructura vial.

MexiRAP se basará en este impacto que salva vidas y desarrollará aún más la capacidad local respaldada por políticas basadas en evidencia, monitoreo del desempeño y herramientas de inversión para ayudar a los gobiernos y a las partes interesadas en la seguridad vial a medir, gestionar y optimizar la seguridad, con el apoyo de las herramientas globales, la capacitación y la conexión con expertos nacionales y globales de iRAP.

El lanzamiento de MexiRAP complementa las alianzas de iRAP con la Fundación Aleatica para la Seguridad Vial y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), uno de los 11 Centros de Excelencia de iRAP que ayudan a dar forma al estándar y las herramientas de seguridad de la infraestructura vial global basadas en evidencia.



[Más información](#)



La cédula azul ya no es documento exigible para la circulación de vehículos en el país. ARGENTINA

A partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Disposición 29/2024 de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor (DNRPA), la cédula de identificación para autorizados a conducir, conocida como cédula azul, quedó sin efecto como documento de identificación obligatorio para la circulación en vehículos por el territorio nacional. A su vez, la cédula verde no tendrá fecha de vencimiento y se podrá presentar tanto en formato físico como en digital (mediante la app Mi Argentina).

El documento oficial de la DNRPA publicado aclara que *“habiéndose establecido en el Decreto de Necesidad y Urgencia N° DNU-2023-70 el no vencimiento de las Cédulas de Identificación, la existencia de la “Cédula de Identificación para autorizado a conducir” carecería de sustento y aplicación prácticos”*.

La nueva normativa también aclara que *“las cédulas azules ya emitidas continuarán vigentes hasta tanto sean revocadas por quien las peticionó”*

De esta manera, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) comunica que los documentos y los elementos de seguridad con los que deberán circular los conductores en todo el territorio nacional son los siguientes:

- Documento Nacional de Identidad (DNI).
- Licencia Nacional de Conducir.
- Cédula verde (o Cédula azul vigente y autorizada por el titular en caso de no contar con la Cédula verde).
- Comprobante de seguro vigente.
- Constancia de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) o Verificación Técnica Vehicular (VTV).
- Chapas patente colocadas visibles, sin alteraciones y en buen estado.
- Matafuegos con fecha vigente y balizas triangulares.



[Más información](#)



Con foco en motos y movilidad activa, MTT lanza nueva estrategia para mantener histórico descenso de siniestros en el país. CHILE

- *Se trata de medidas para fortalecer la seguridad en movilidad activa y motos, especialmente porque estas últimas fueron las únicas que presentaron una leve alza en sus indicadores de fallecidos.*
- *En cuanto a la siniestralidad país, ésta presentó una reducción de 9%, en relación al año pasado. Y un 6% menos de fallecidos. Cifras que, además, se sitúan a niveles similares a 9 años atrás.*

Niveles similares al año 2014 y manteniendo una tendencia a la baja de siniestros y fallecidos. Así cerraron los principales indicadores de seguridad vial del país durante el 2023, y que fueron presentados en el balance realizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), y que es realizado a través de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset) y Carabineros de Chile.

Respecto a las cifras, durante el 2023, ocurrieron 78.238 siniestros, los que representan un 9% menos, respecto al 2022. Por otro lado, fallecieron por diversos eventos 1.635 personas. Vale decir, un 6% menos. En tanto, los lesionados bajaron un 13%. De esta manera, la cifra total de eventos, lesionados y fallecidos es prácticamente similar al 2014. Además, es la segunda cifra más baja, en los últimos 9 años, sólo superada por el año 2020, fecha donde el país presentaba restricciones de movilidad producto de la pandemia del COVID-19.

Participación por modo y tipo de usuarios

Si se analiza las cifras de fallecidos, los automóviles, peatones y motocicletas concentran el 76% de los eventos. Es decir, 3 de cada 4 eventos tienen a estos modos como causante de la pérdida de vidas.

En tanto, las motocicletas fueron las únicas que presentaron un alza específica de los fallecidos, los cuales pasaron de 236 a 241 personas. Estas cifras coinciden con una tendencia: durante la última década, los siniestros de tránsito con participación de usuarios de este tipo de vehículos pasaron de 5.878 siniestros, en 2014, a 7.180 participantes, en 2023. Además, la cifra de fallecidos es la más alta del decenio.

Causas de los siniestros

Imprudencia del conductor, alcohol, desobedecer señales de tránsito y velocidad imprudente concentran 9 de cada 10 siniestros de tránsito ocurridos durante el 2023.

En cuanto a estos siniestros que tuvieron resultado de muerte, las causas cambian. En específico, la imprudencia del conductor concentra la mayor cantidad de fallecidos. No obstante, al desagregarse, es posible identificar que los motivos asociados a las muertes por siniestros de tránsito están más relacionados con la velocidad sumada a la falta de atención que a este tipo de comportamientos.

Nueva estrategia

Para mantener la tendencia a la baja de estos indicadores, pero también, avanzar hacia más seguridad en modos como motocicletas y peatones, desde el MTT se presentó una nueva estrategia, la cual buscará reforzar el trabajo ya realizado a través del Plan Calles Protegidas, lanzado en noviembre de 2022. Para ello, se trabajará en tres ejes: fiscalización al uso de celulares al conducir; plan específico dirigido a motociclistas; y mejores condiciones para los peatones en los alrededores de los colegios.

Para Luz Renata Infante, Secretaria Ejecutiva de la Conaset, dicha decisión se basa en los datos disponibles tanto en causas como en grupos de usuarios más afectados por los siniestros viales: “la estadística muestra que la principal causa de siniestros viales es la imprudencia de los conductores, muy asociada a la distracción y el exceso de velocidad. Por eso es que, en conjunto con Carabineros, se intensificará la fiscalización de la ley No Chat que prohíbe el uso de aparatos electrónicos al conducir. En paralelo, trabajaremos con los usuarios de motos, que han tenido un alza sostenida en la mortalidad, a través de un plan con 16 medidas concretas que apuntan a mejorar las condiciones para evitar que sigan participando en siniestros de tránsito”.



[Más información](#)



EL Gobierno de El Salvador promueve movilidad segura para la niñez. EL SALVADOR

El VMT y el FONAT están trabajando de manera articulada para desarrollar el Plan La seguridad vial de los menores de edad es una de las principales apuestas del Gobierno del presidente Nayib Bukele, por lo que el Viceministerio de Transporte (VMT) y el Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidentes de Tránsito (FONAT) desarrollan el Plan Estratégico de Seguridad Vial Infantil 2024-2030.

De acuerdo con las autoridades, el objetivo es reducir los índices de siniestralidad vial en niños y promover una movilidad segura en carreteras mediante capacitaciones a los padres de familia sobre el uso de silla para niños en vehículos y charlas en centros escolares.

La directora del FONAT, Paola Bardi, detalló que la iniciativa propone reducir las muertes y lesiones en menores de edad ocasionadas por siniestros viales en un 50 % entre 2024 y 2030. Asimismo, busca transformar a niños y jóvenes en agentes de la seguridad vial para que no solo adopten actitudes y conductas ejemplares como conductores, sino que también las transmitan a los demás.



«Este plan se considera uno de los logros más relevantes del Foro Nacional de Seguridad Vial Infantil [Fisevi], pues pone de manifiesto una vez más que la seguridad vial es un eje transversal en la agenda nacional, y evidencia el compromiso por continuar trabajando por la creación de entornos seguros, aumentando la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables, como lo son nuestros niños, adolescentes y jóvenes», dijo Bardi.

También se promueve la responsabilidad de los adultos y, a la vez, se educa, como lineamiento básico, que todo menor de 1.50 metros de estatura debe viajar con un sistema de retención infantil cuando es pasajero en un vehículo.

«Las oficinas del FONAT están a disposición para chequear la seguridad de las sillas que se utilizan en los vehículos, por lo que se ha recibido una serie de capacitaciones. Con todas las acciones que hacemos lo que buscamos es movilizar a nuestros niños de forma segura en todo momento», explicó la directora.

En este sentido, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial llevó a cabo un estudio estadístico sobre la evolución de la seguridad vial en menores de edad durante la última década. Este reveló que en el 71 % de los casos los niños y adolescentes no fueron responsables de que ocurrieran accidentes, mientras que en un 29 % fueron responsables.

De acuerdo con los datos del Ministerio de Salud (MINSAL), en 2023 los jóvenes de 15 a 17 años fueron los que más atenciones registraron por siniestros viales en los centros hospitalarios a escala nacional. Estos les ocasionaron diferentes traumatismos a menores de edad y los traumatismos múltiples y los intracraneales fueron los dos tipos más prevalentes.

El año pasado, el MINSAL brindó 1,732 atenciones a menores afectados en un accidente de tránsito. De ese total, 1,157 fueron del sexo masculino y 575, femenino. El estudio también señaló que en 2014 y 2023, el 88 % de las muertes viales infantiles ocurrieron en carreteras y el 12 % en zonas urbanas. Por lo anterior, el compromiso del Gobierno es promover políticas, impulsar programas y ejecutar acciones que contribuyan a proteger la vida de los salvadoreños en la vía, con especial énfasis en la protección de los niños, adolescentes y jóvenes.

«Estamos haciendo un llamado a los padres de familia, a los cuidadores y adultos en general para proteger a nuestros niños y adolescentes en las calles», reiteró Bardi.



[Más información](#)



MTC presenta Programa Entornos Escolares Seguros en el distrito de Mi Perú para prevenir siniestros viales. PERÚ

En el marco de la campaña “Seguros al cole”, que forma parte del Programa Entornos Escolares Seguros que impulsa el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de la Dirección de Seguridad Vial (DSV), se implementaron mecanismos de control de tránsito en los alrededores de varios colegios.

El objetivo de esta iniciativa es que los alumnos lleguen ‘seguros al cole’ y garantizar que se cumpla el límite de velocidad de 30 km/h en estos espacios para prevenir siniestros viales con consecuencias fatales y heridos graves entre la población estudiantil.

Los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, presididos por el director de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, Víctor Arroyo, inspeccionaron la señalización implementada en los entornos de ambos planteles e invocaron a las municipalidades provinciales y distritales de todo el país a replicar este modelo para salvaguardar la seguridad vial de los más de 9 millones de alumnos que diariamente asisten a clases.

Cabe destacar que, especialistas del MTC brindaron asistencia técnica al equipo de la Municipalidad Distrital de Mi Perú para que la comuna mejore los cruces peatonales y los reductores de velocidad o gibas, e implemente la señalización para regular las velocidades en ambos centros educativos, que albergan, en forma conjunta, a más de 4500 alumnos.

Para concretar estos trabajos se realizaron visitas de campo y reuniones de coordinación con la comuna distrital, así como con las autoridades de ambos colegios de educación básica, y representantes de las Federaciones de Mototaxistas de Mi Perú, ya que esos vehículos son los medios de transporte más usado en esta localidad.

Para concretar estos trabajos se realizaron visitas de campo y reuniones de coordinación con la comuna distrital, así como con las autoridades de ambos colegios de educación básica, y representantes de las Federaciones de Mototaxistas de Mi Perú, ya que esos vehículos son los medios de transporte más usado en esta localidad

Es preciso señalar que, mediante el Programa Entornos Escolares Seguros, se brinda asistencia técnica a los gobiernos locales para que intervengan la infraestructura vial de las zonas circundantes a los centros educativos, en los que generalmente transitan niños y adolescentes.

Dentro de este programa, la iniciativa del MTC “Acciones de control para la disminución de accidentes de tránsito en zonas escolares” fue incluida como un compromiso en el Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal 2024 del Ministerio de Economía y Finanzas, y que beneficiará a, al menos, 750 colegios y más de 600 mil estudiantes.

A través de esta propuesta se orienta a 70 municipios de 19 regiones para que intervengan las vías y calles alrededor de los colegios de sus jurisdicciones, con el objetivo de que se respete el límite de velocidad de 30 km/h.



[Más información](#)



Reunión de Consulta Intersectorial para la Elaboración de la Estrategia de Cooperación de OPS/OMS Paraguay 2024-2028. PARAGUAY

La Dirección de Observatorio Vial, Estadísticas y Registro de Datos (DOVERD), participó en la reunión de Consulta Intersectorial para la Elaboración de la Estrategia de Cooperación de OPS/OMS Paraguay 2024-2028. La Estrategia de Cooperación Técnica de la OPS/OMS (ECP) con el Gobierno de Paraguay tiene como objetivo principal plasmar la visión estratégica de mediano plazo para guiar las acciones de cooperación técnica con el país.

Desde la ANTSV, se propuso fortalecer el Sistema de Información de Accidentes de Tránsito (SIAT) mediante su integración con el sistema del MSPBS y así establecer una cooperación interinstitucional para la recopilación de datos.



[Más información](#)



Uruguay destaca la importancia de la normativa en la baja de las cifras infantiles en materia de siniestralidad. URUGUAY

En El Salvador –con la presencia del ministro de Obras Públicas y de Transporte, Romeo Herrera– quedó inaugurado el Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil, organizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez.

En dicho marco, representantes de diferentes carteras de Estado firmaron el Compromiso por la Movilidad Segura de Niños, Niñas y Adolescentes.

La delegación uruguaya estuvo representada por el Subsecretario de Obras Públicas, Juan José Olaizola, y el Dr. Leonardo Ramos por la Unidad Nacional de Seguridad Vial. Justamente, este último participó en el plenario correspondiente a los Capítulos ‘Chile, Argentina, Colombia y Uruguay’, en el que hizo referencia a la fortaleza del marco normativo con el que cuenta Uruguay con la implementación de leyes específicas para proteger a los niños en siniestros de tránsito.

En el año 2007 se aprobó la Ley 18.191 que, entre otros aspectos, estableció normativas sobre equipamiento de los vehículos automotores, incluyendo el uso obligatorio del cinturón de seguridad para determinadas plazas en distintas categorías de vehículo.

En el 2010 los Decretos 206 y 427 reglamentaron el uso obligatorio del cinturón de seguridad; previendo que los vehículos afectados al servicio de transporte escolar (niños y adolescentes), cuenten con cinturones de seguridad de tres puntas en todos sus asientos.

Ello se fortaleció en 2013 con la ley 19.061 donde específicamente se hace foco en los sistemas de retención infantil, estableciéndolos obligatoriamente para niños de 0 a 12 años, o adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1,50 metros de estatura. Además, se vuelve obligatorio que viajen en el asiento trasero.

Se puso énfasis en la importancia de la normativa en la baja de las cifras infantiles en materia de siniestralidad, señalando que para los años 2022-23 se ha sostenido una participación de 1,4% de niños fallecidos en el global de siniestros de tránsito del país; con un 2,9% de heridos graves y un 5,3% de heridos leves para el año 2023. Obviamente que ello va acompañado del trabajo en otros factores como las campañas publicitarias, la Educación y la Fiscalización, señaló el técnico.

La primera jornada de trabajo, que reunió a representantes de 16 países, culminó con la entrega de reconocimientos a las estrategias dirigidas a la reducción de la mortalidad infantil en siniestros viales.

Esta 5ª edición del Foro internacional de Seguridad Vial Infantil - FISEVI en su capítulo El Salvador- es presentado en calidad de socio principal por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).



[Más información](#)