

# SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA: EL DESAFÍO DE LA REGIÓN PARA ALCANZAR LAS METAS GLOBALES

## JUSTIFICACIÓN

Cada año, el mundo sufre 1.19 millones de muertes prevenibles y aproximadamente 50 millones de lesiones por siniestros de tráfico<sup>1</sup>. Sin una acción seria, los siniestros de tránsito causarán 12 millones más de muertes y 500 millones más de lesiones en la década actual<sup>2</sup>.

Los Estados miembros de la ONU han adoptado la resolución 74/299 para la *"Mejora de la seguridad vial mundial"*<sup>3</sup> bajo los lineamientos del sistema de enfoque seguro, adoptados por el Plan Mundial de Seguridad Vial 2021-2030 y articulado con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible (objetivo 3.6)<sup>4</sup> y, por lo tanto, tienen el mandato de reducir las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% para 2030. Sabemos lo que funciona para lograr este objetivo: las acciones necesarias se establecen en el Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030<sup>5</sup>.

## CONTEXTO REGIONAL

La tasa de mortalidad por siniestros viales en las Américas es cercana a las 16 personas por cada 100.000 habitantes, que es inferior a la de África y Asia, pero superior a la de Europa<sup>6</sup>. Los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte de niños de 5 a 14 años en Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay y Uruguay, y la segunda causa de muerte de niños de 5 a 14 años en Colombia. Para personas de 15 a 49 años, son la principal causa de muerte en Argentina, Costa Rica, Ecuador y Paraguay, la segunda causa de muerte en Brasil, Chile, Colombia, México y Uruguay, y la tercera causa de muerte en Cuba<sup>7</sup>.

Los traumatismos por siniestros de tránsito en la región de América Latina varían de un país a otro. La Subregión Andina (23,4) y el Cono Sur (21,0) muestran tasas de mortalidad considerablemente superiores al promedio regional<sup>8</sup>.



Según el informe “Informe anual de seguridad vial 2020- OECD/ITF 2020”, entre 2010 y 2018, México, Chile y Uruguay han logrado mejores resultados en seguridad vial que Colombia, Costa Rica y Argentina<sup>9</sup>. La tasa de motorización en los países de la región seguirá aumentando en esta década, en particular, el aumento exponencial del número de vehículos motorizados de dos ruedas, debido al aumento de la demanda de transporte individual producto de la pandemia del COVID-19, entre otros factores. Los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas representan en promedio el 45% de las muertes en carretera en la región<sup>10</sup>.

Los países de la región no sólo no lograron los objetivos de la primera Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2021, sino que muchos de ellos están lejos de estabilizar y contener esta crisis. La comunidad internacional de seguridad vial ha realizado múltiples recomendaciones, basadas en la evidencia, y ha identificado las medidas que han demostrado ser efectivas<sup>11</sup>.

## LLAMADO A LA ACCIÓN

*Tras una década de fracaso colectivo, instamos a los gobiernos y poderes públicos de los países de América Latina a hacer de la política de seguridad vial una prioridad nacional, adoptando el enfoque de Sistema Seguro. Los exhortamos a obligar y garantizar el bien jurídico tutelado de una movilidad segura, sostenible e incluyente, que trascienda los plazos gubernamentales e incorpore metas e indicadores de resultados, y a implementar acciones basadas en evidencia, con especial énfasis en la gestión de la velocidad, la seguridad de los vehículos motorizados de dos ruedas, y proveer una atención integral a las víctimas viales y sus familias.*

Hacemos un llamado a todos los gobiernos de América Latina a:

### **1 GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD SEGURA:**

**a. Proyectos de ley o cambios constitucionales y su efectiva fiscalización que consagran el derecho a la movilidad segura, sustentable e incluyente bajo el principio de no repetición, para que trasciendan mandatos de gobierno y prioridades coyunturales.**

- b. Formular objetivos a corto, mediano y largo plazo con indicadores de resultados para monitorear la eficacia con la que se protegen los derechos de las personas a una movilidad segura.**
- c. Promover la participación de la sociedad civil en la formulación de las leyes que busquen mejorar la seguridad vial y promover la movilidad sostenible.**
- d. Promover las formas de movilidad sostenible, sustentable, en condiciones de salud y de equidad, mediante la creación de espacios seguros para desplazamientos en transporte no motorizado.**

## **2 IMPLEMENTAR MEDIDAS BASADAS EN EVIDENCIA QUE PONGAN A LAS PERSONAS EN EL CENTRO:**

**a. Abordar la velocidad, que es el factor principal que agrava todos los demás factores de riesgo (incluyendo la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias psicoactivas, la distracción, el sueño, la fatiga, el uso de un teléfono móvil, la inexperiencia, el comportamiento imprudente, etc.) reduciendo progresivamente los límites máximos de velocidad, incluidos los límites de 30 km/h, en áreas urbanas donde existe una combinación típica y predecible de usuarios de la vía para 2030.-**

**b. Mejorar la seguridad de los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas al:**

- i. Incorporar a los estándares vehiculares requeridos en cada país, sistemas y tecnologías de seguridad que reduzcan y mitiguen el error humano.
- ii. Elevar el nivel exigido para la concesión y expedición de permisos de conducción para conductores noveles de vehículos motorizados de dos ruedas.
- iii. Establecer registros de la topografía de las lesiones para aumentar la comprensión de los siniestros de tránsito e implementar medidas efectivas basadas en la evidencia.

**c. Proporcionar sistemas integrales de apoyo a las víctimas de siniestros viales y sus familias y garantizar su protección mediante:**

- i. Establecer y hacer cumplir protocolos para las víctimas y sus familiares, incluyendo los tiempos de respuesta, para la atención en el lugar del siniestro y en el centro de atención.
- ii. Exigir investigaciones exhaustivas para siniestros que resulten en lesiones graves y fatales, incluida la determinación de la causa y la detección de la culpabilidad. Los datos deben usarse para informar estrategias de prevención y garantizar una respuesta judicial efectiva para las víctimas y sus familias.
- iii. Garantizar disuasivos efectivos, aplicación rigurosa y enjuiciamiento y sentencia de los infractores, según corresponda.

**d. Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial para:**

- i. i. Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC) para prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores novatos y profesionales.
- ii. Restrinja el uso de dispositivos electrónicos de mano mientras conduce y otras distracciones.

## NUESTRO ROL Y COMPROMISO

Nosotros, como sociedad civil, tenemos un rol definido en el Plan Global. Nos comprometemos a desempeñar nuestro papel en la promoción y habilitación de los derechos de las personas a una movilidad segura y lograr una reducción del 50 % en las muertes y lesiones en las carreteras para 2030.

### **1. Establecimiento de una única veeduría regional de responsabilidad ciudadana para el apalancamiento social**

Alentaremos a nuestros gobiernos, pueblos y todas las partes interesadas a adherirse a las políticas públicas de sus países.

Generaremos mecanismos de alerta por incumplimiento de los objetivos que se han establecido.

<sup>1</sup> WHO. (2023). *Global Status Report on Road Safety 2023*. Geneva: World Health Organization.  
<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

<sup>2</sup> WHO & UN Regional Commissions. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*.  
<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>; Job, RFS. (2019).  
*Development of a Safe System Approach*, Transportation Research Board Annual Meeting, 13 January 2019, Washington DC.

<sup>3</sup> United Nations General Assembly. (2020). *Resolution A/74/L86 Improving Global Road Safety*.  
<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement>

<sup>4</sup> United Nations Department of Economic and Social Affairs. (2015). *2030 Agenda for Sustainable Development*.  
<https://sdgs.un.org/goals>

<sup>5</sup> WHO & UN Regional Commissions. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*.  
<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

<sup>6</sup> International Transport Forum. (2017). *Benchmarking Road Safety in Latin America*  
<https://www.itf-oecd.org/benchmarking-road-safety-latin-america>

<sup>7</sup> Institute for Health Metrics and Evaluation. (2016). *Global Burden of Disease Study*.  
<https://ghdx.healthdata.org/record/ihme-data/gbd-2016-cause-specific-mortality-1980-2016>

<sup>8</sup> Pan-American Health Organization. (2016). *Road Safety in the Americas*.  
<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/28564/9789275119129-eng.pdf?sequence=6>

<sup>9</sup> International Transport Forum. (2020). *Road Safety Annual Report 2020*.  
<https://www.itf-oecd.org/road-safety-annual-report-2020>

<sup>10</sup> International Transport Forum. (2017). *Benchmarking Road Safety in Latin America*.  
<https://www.itf-oecd.org/benchmarking-road-safety-latin-america>

<sup>11</sup> 3<sup>rd</sup> Global Ministerial Conference on Road Safety. (2020).  
<https://www.roadsafetysweden.com/>