

LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA DEL BID PARA LOS GOBIERNOS DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

Edgar Zamora
Especialista de Transporte BID

10 de Junio de 2020



SEGURIDAD VIAL EN ALC (2009-2018): AÚN TENDENCIA CRECIENTE

La Década de Acción para la Seguridad Vial en ALC

Desacelerando:

Hemos logrado "**reducir la velocidad**" en la que se produjeron las muertes por lesiones de tráfico en ALC.

Un patrón de crecimiento más estable en ALC:

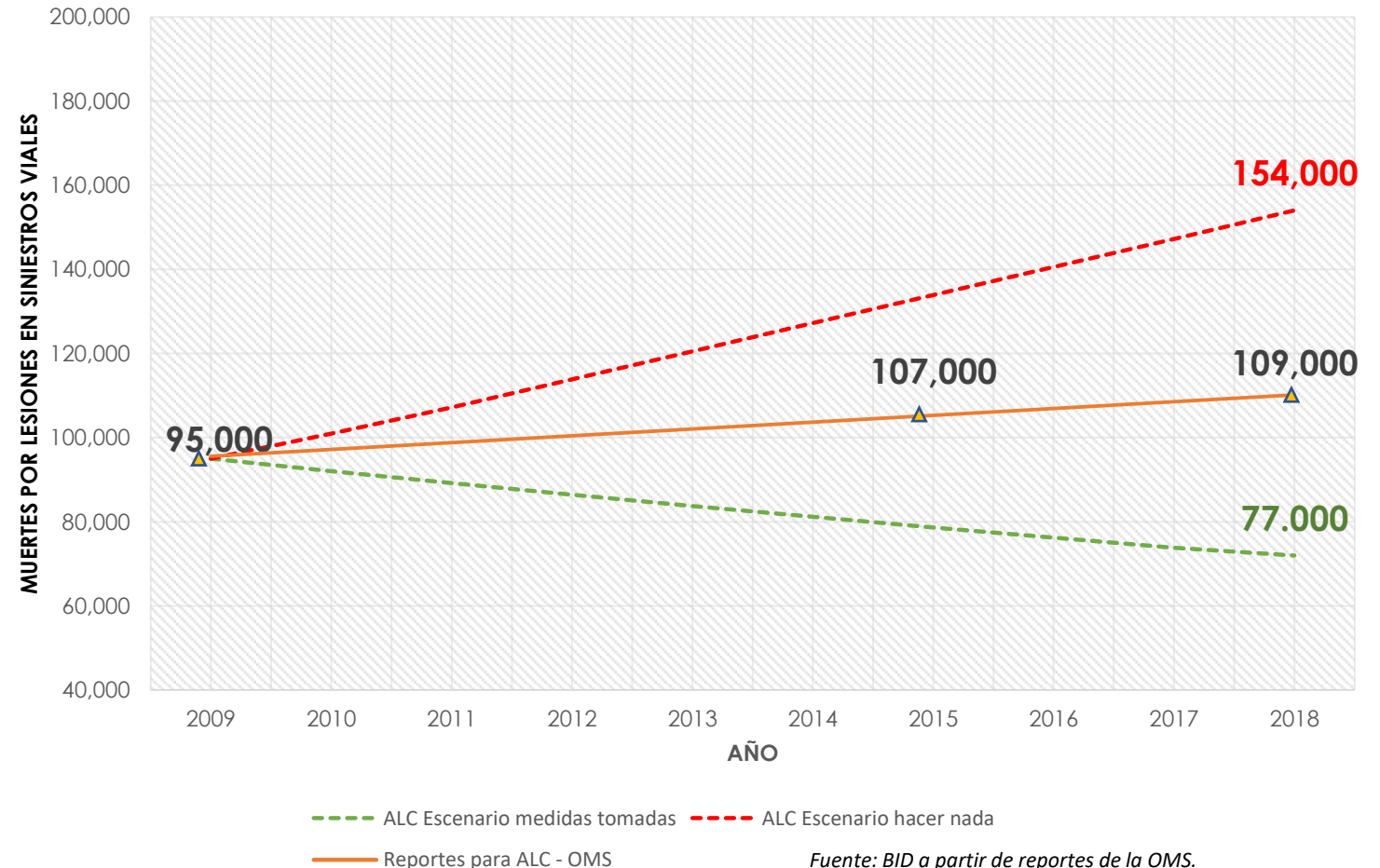
El total de víctimas de ALC en 2018 aumentó un 15,5% en comparación con 2009, **pero sólo un 2,8% frente a 2015.**

Misión no cumplida:

A pesar de los esfuerzos colectivos realizados por los gobiernos nacionales y locales, el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial **no se cumplió en ALC.**

109.000 muertes por tráfico rodado en ALC en 2018 sigue siendo una cifra inaceptable.

EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL - RENDIMIENTO DE ALC*



Las pendientes de los escenarios "No hacer nada" y "Actuar" se adoptaron a partir del objetivo mundial de la Organización Mundial de la Salud para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, debido a la escasez de datos históricos para América Latina y el Caribe.

LA SEGURIDAD VIAL EN ALC: LA NECESIDAD DE REFORZAR LAS MEDIDAS PREVENTIVAS

ALC vs OTRAS REGIONES



Fuente: IADB de los informes de la OMS.

Sigue siendo una tendencia creciente:

Como los países de bajos ingresos, ALC presenta una tendencia creciente, aunque menos marcada en la tasa de muertes por lesiones de tránsito por cada 100.000 habitantes.

Tomando una nueva ruta:

La situación actual en ALC merece redoblar las acciones para seguir el camino de los países de altos ingresos donde las lesiones causadas en el tránsito están disminuyendo.

ALC en cifras:

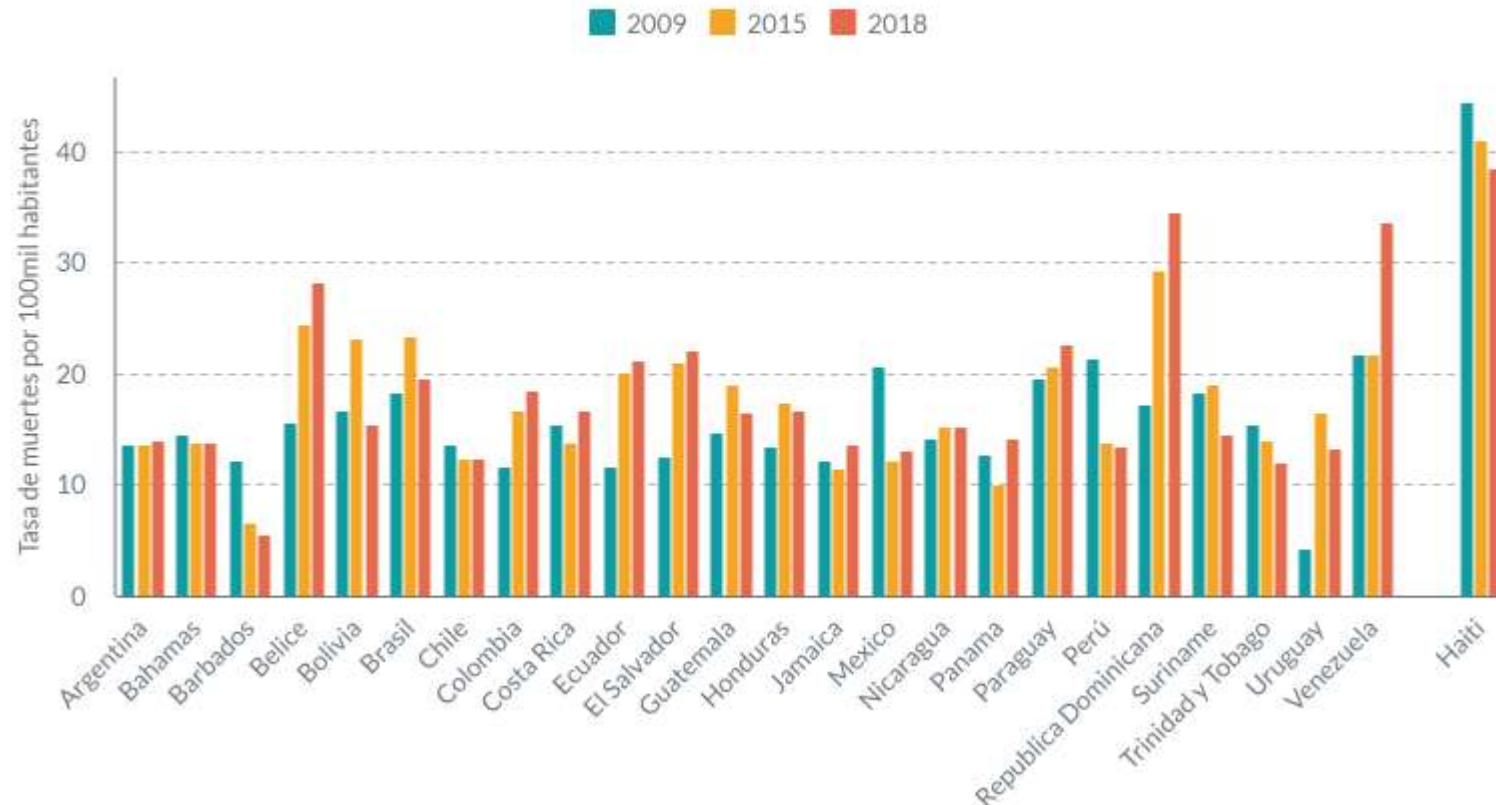
Sólo 9 de los 25 países de América Latina y el Caribe mostraron resultados positivos en la inversión de la tendencia creciente de las muertes por lesiones de tránsito.



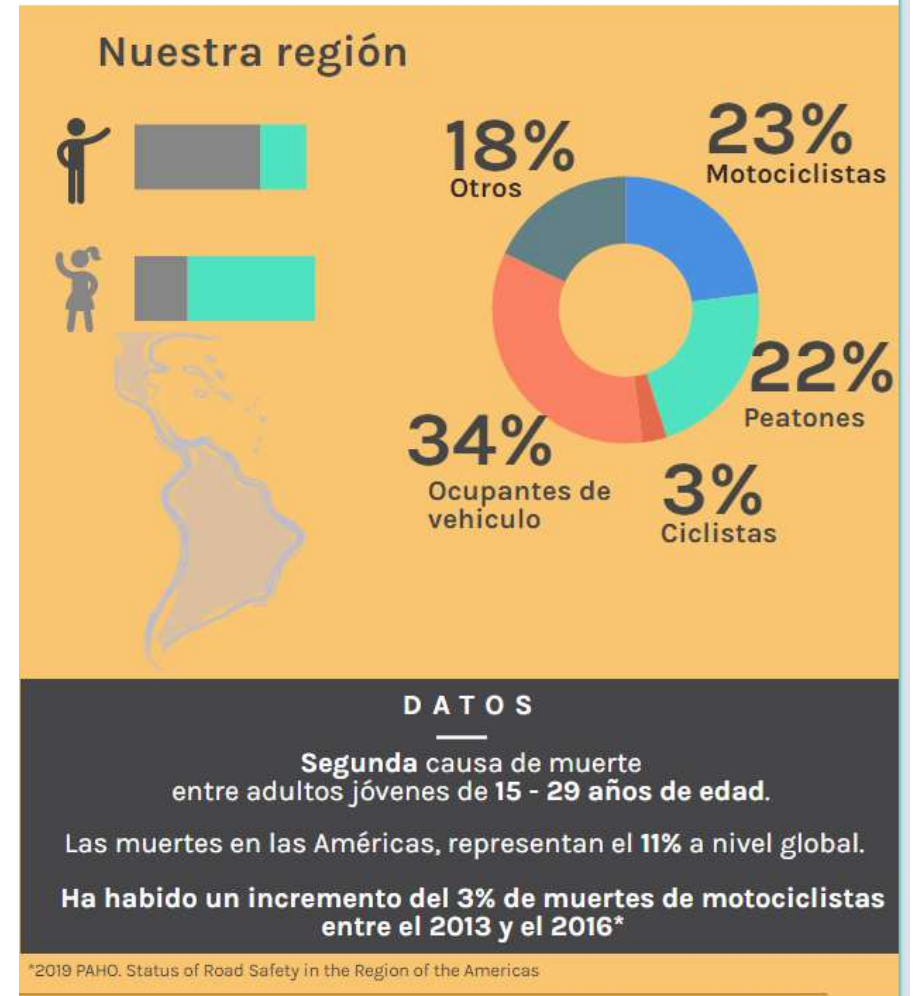
LA SEGURIDAD VIAL EN ALC: LA NECESIDAD DE REFORZAR LAS MEDIDAS PREVENTIVAS

ALC: Desempeño por país

Tasa estimada de fatalidades por cada 100.000 habitantes (2009-2018) - Países LAC



¿Quiénes son los usuarios más vulnerables de ALC?



MEDIDAS AMBICIOSAS Y CONCRETAS PARA MEJORAR LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA DEL BID

I



INFRAESTRUCTURA SEGURA

La **planificación y el diseño** de la red de carreteras y del uso del suelo teniendo en cuenta la seguridad son **necesarios para reducir al mínimo el riesgo de lesiones por siniestros de tráfico.**

II

MOVILIDAD URBANA



Fomentar las medidas necesarias para **promover y facilitar el transporte público** y la movilidad activa: modos de desplazamiento a pie y en bicicleta.

III



POLITICAS PUBLICAS

Consolidar un marco institucional funcional y robusto para el desarrollo y la aplicación efectiva de políticas y programas para prevenir las muertes y lesiones severas por siniestros de tráfico.

ALC: ENORME POTENCIAL PARA DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA SEGURA

Necesitamos más infraestructura, pero también más segura.

ALC está muy atrasada en el desarrollo de su infraestructura en comparación con otras regiones.

El tamaño de la brecha.

Para cerrar la brecha, **los países de ALC deberían invertir 6.2% del PIB anualmente.**

Pero solo llegan a colocar en promedio el 2.34% del PIB de su inversión pública en infra (agua, transporte, energía)

Los países de ALC presentaron un desempeño promedio de 61/100 en el Indicador General de Infraestructura del Informe sobre la Competitividad Mundial. **26% inferior al de los países de altos ingresos (82/100)**



Corredor Pacífico en Honduras

ALC: DISEÑAMOS Y CONSTRUIMOS CARRETERAS SEGURAS?

En 2018 el BID realizó un diagnóstico en 8 países de América Latina y el Caribe para identificar el nivel de conocimiento e implementación de las Auditorías de Seguridad Vial - ASV e inspecciones - ISV.

1. Argentina
2. Brasil,
3. Colombia
4. Chile
5. Costa Rica,
6. Ecuador,
7. México
8. Peru.

Diagnóstico
Regional



SCAN ME

Los resultados evidencian baja capacidad institucional:

- La gran mayoría de países no realizan ASV / ISV
- **Falta de legislación o reglamentación específica** para la aplicación obligatoria de las ASV / ISV sistemáticas y homologadas en los proyectos de carreteras.
- No hay conceptos claros acerca de lo que debe ser un **proceso formal de ASV**
- **Hay una escasez de recursos humanos** entrenados para realizar estas tareas.
- El conocimiento técnico sobre ASV / ISV es limitado

NORMAS DE DISEÑO Y SEGURIDAD VIAL: UN RETO PENDIENTE

Países con normativa adecuada, que necesitan apoyo en guías de ASV/ISV y/o su obligatoriedad.

- ✓ Argentina
- ✓ Colombia
- ✓ Chile
- ✓ Perú

Buen referente en normas y ASV

- ✓ México, con auditorías mandatorias

Países que necesitan apoyo específico para mejorar algunos elementos normativos y ASV/ISV

- ✓ Bolivia
- ✓ Brasil (nivel estados)
- ✓ Costa Rica
- ✓ Ecuador
- ✓ Nicaragua
- ✓ Honduras
- ✓ El Salvador
- ✓ Uruguay
- ✓ Paraguay
- ✓ Guatemala

Países que necesitan apoyo integral para mejorar o crear la normativa

- ✓ Bahamas
- ✓ Barbados
- ✓ Belice
- ✓ Guyana
- ✓ Jamaica
- ✓ Haití
- ✓ Panamá
- ✓ República Dominicana
- ✓ Suriname
- ✓ Trinidad & Tobago

- Guías de Referencia técnica para Diseño Seguro y ASV/ISV con apoyo de entidades regionales y extra-regionales.
 - Incorporación desde las operaciones del BID.
 - Adopción formal
 - Formación de capacidades

INFRAESTRUCTURA MÁS SEGURA: 3 ACCIONES CLAVE

1

PROYECTOS MEJORES Y MÁS SEGUROS

INTERVENCIONES BASADAS EN EVIDENCIA:

Todos los proyectos de infraestructura del BID incorporan las mejores prácticas y altos estándares de diseño, que podrían ser adoptados y replicados por las agencias públicas de ALC.



2

HERRAMIENTAS PRÁCTICAS PARA LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS EN ALC:



Elaboración de **dos guías técnicas** para la aplicación de las ASV, adaptadas a los países de América Latina y el Caribe con el fin de normalizar las prácticas óptimas.



Guía de
Auditorías de
Seguridad Vial



Guía de
Inspecciones de
Seguridad Vial



Programas de capacitación especializada en ASV para funcionarios públicos: En colaboración con socios estratégicos como la Asociación Española de la Carretera (AEC)



3

DATOS INFORMAR INVERSIONES EN SEGURIDAD VIAL

Nueva alianza con iRAP.

- Informar la priorización de las inversiones y los planes de infraestructura, sobre la base de las necesidades y normas de seguridad.
- Aumentar la conciencia regional sobre la urgente necesidad de dar **prioridad a las inversiones para una infraestructura más segura.**
- Alentar y apoyar a los países en la evaluación de su red de carreteras.



MOVILIDAD URBANA: 3 ESTRATEGIAS

1

Reto Vision Cero, de la visión a la acción

1. Los humanos cometen errores
2. Los humanos son vulnerables a las lesiones
3. La responsabilidad es compartida
4. No se acepta ninguna muerte o lesión grave
5. Proactivo vs. Reactivo

2

Planes de movilidad segura y gestión de la velocidad

- Asesoramiento y orientación en la elaboración de planes de movilidad para las ciudades.
- Análisis de datos a nivel de la ciudad: crecimiento y densidad, uso de la tierra, etc.
- Desarrollo de capacidades locales.

3

Creando planes de movilidad segura con un enfoque en nuestros niños

Movilidad segura del niño

POLITICAS PÚBLICAS:



NUESTRAS PUBLICACIONES DISPONIBLES:

Inspecciones y Auditorias



Publicaciones:

Revisa, comparte, usa y baja
nuestras publicaciones!



Curso Online MOOC

Inscríbete al MOOC de seguridad
Vial "Seguridad Vial en América
Latina, de la teoría a la acción"



Caminos Seguros a la Escuela en ALC



Ciudades más Seguras mediante el Diseño



"Movernos Seguros"



Vehicle Safety





SIGANOS EN TWITTER
@BIDtransporte

moviliblog
Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe

VISITE NUESTRO BLOG
blogs.iadb.org/transporte/en