



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES



¿CÓMO SE AVANZÓ EN LA REGIÓN EN
SEGURIDAD VIAL EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS Y
QUÉ RETOS TENEMOS?

Claudia Adriazola-Steil

Directora Adjunta de Movilidad Urbana
Directora de Seguridad Vial y Salud
World Resources Institute (WRI)



@cadriazola

Agenda

1. El Contexto Global y Regional
2. El Sistema Seguro



1.

**El Contexto
Global y Regional**

SEGURIDAD VIAL: UN AGUDO PROBLEMA DE SALUD PUBLICA

Muertes en peor ola de
EBOLA (2014-2016)

11,000

Muertes por la Pandemia de
COVID-19 (Nov. 17 2019 – Nov. 16 2020)

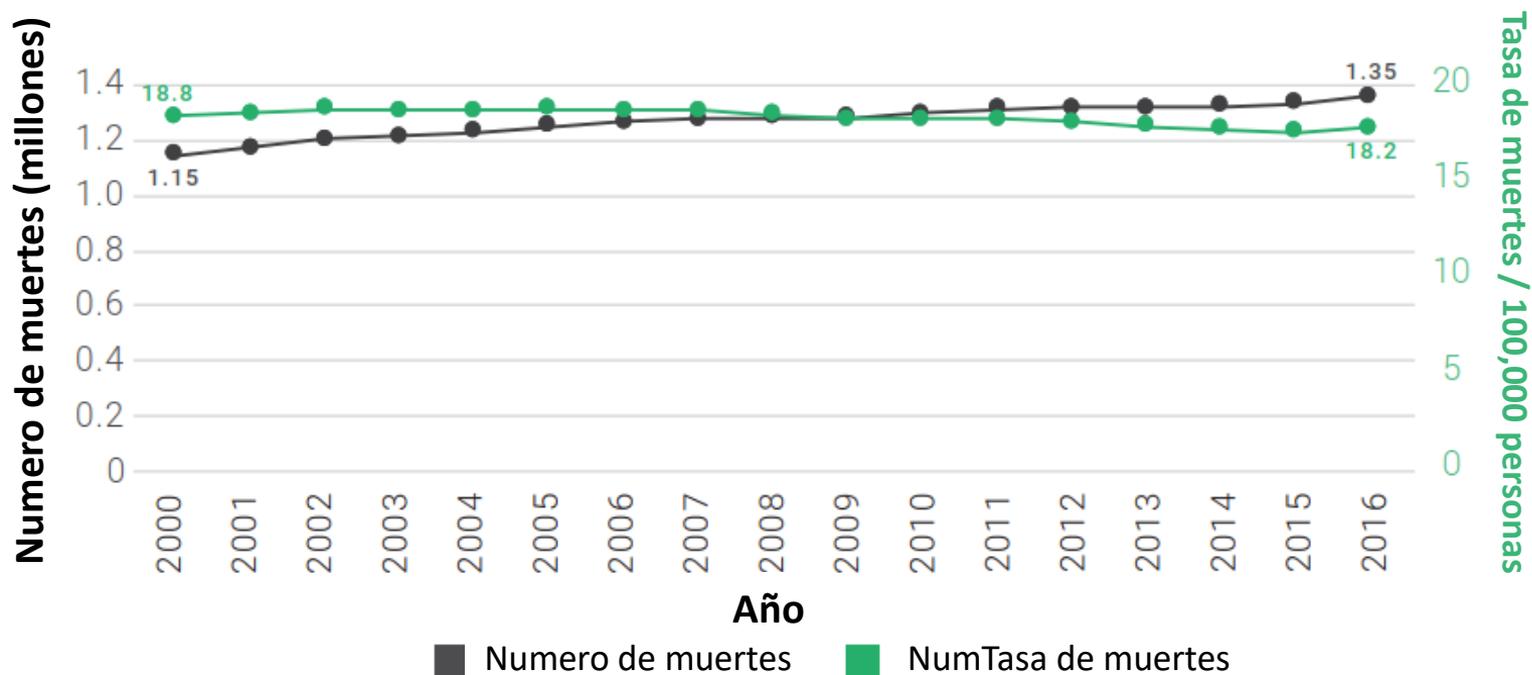
1,333,002

Muertes anuales por
accidentes de tránsito

1,350,000



SEGURIDAD VIAL EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS



TASAS DE MUERTES EN LA REGION Y EL PAIS (2016)

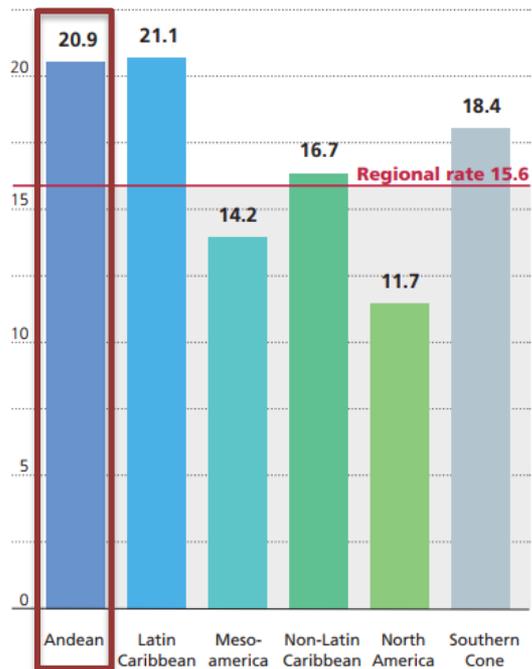
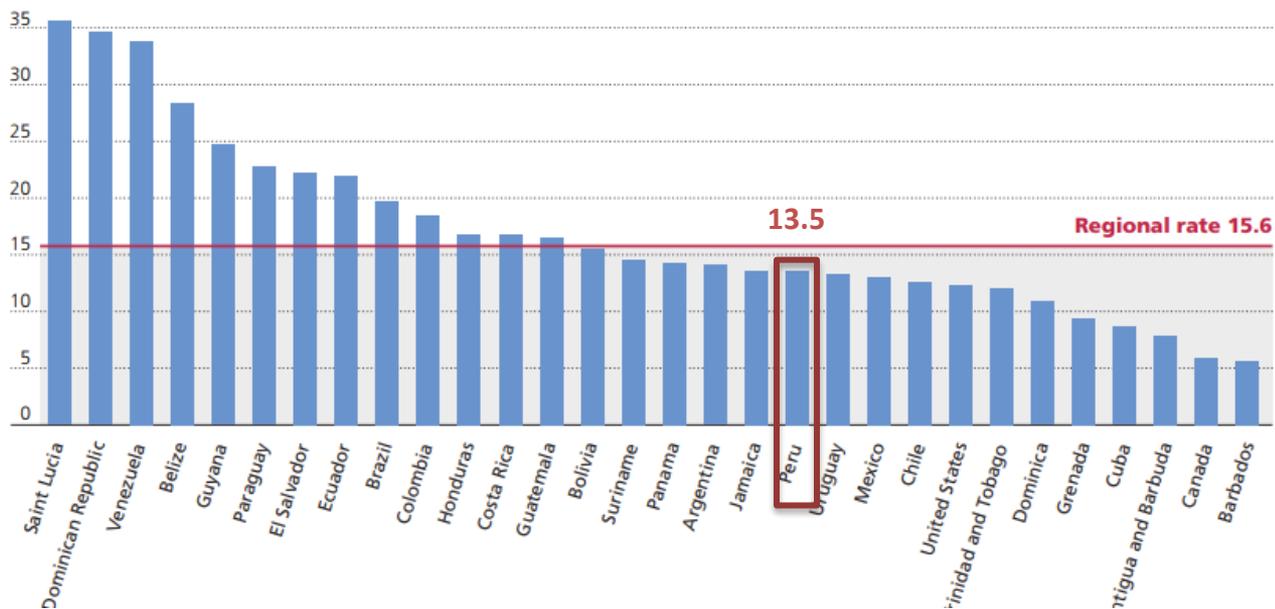


FIGURE 4: Estimated road traffic mortality rate (per 100,000 population) by country, Region of the Americas, 2016



PROBLEMAS CRECIENTES: MOTOCICLISTAS



En Cali, cada viaje en motocicleta es **9 veces mas riesgoso** que uno en carro.

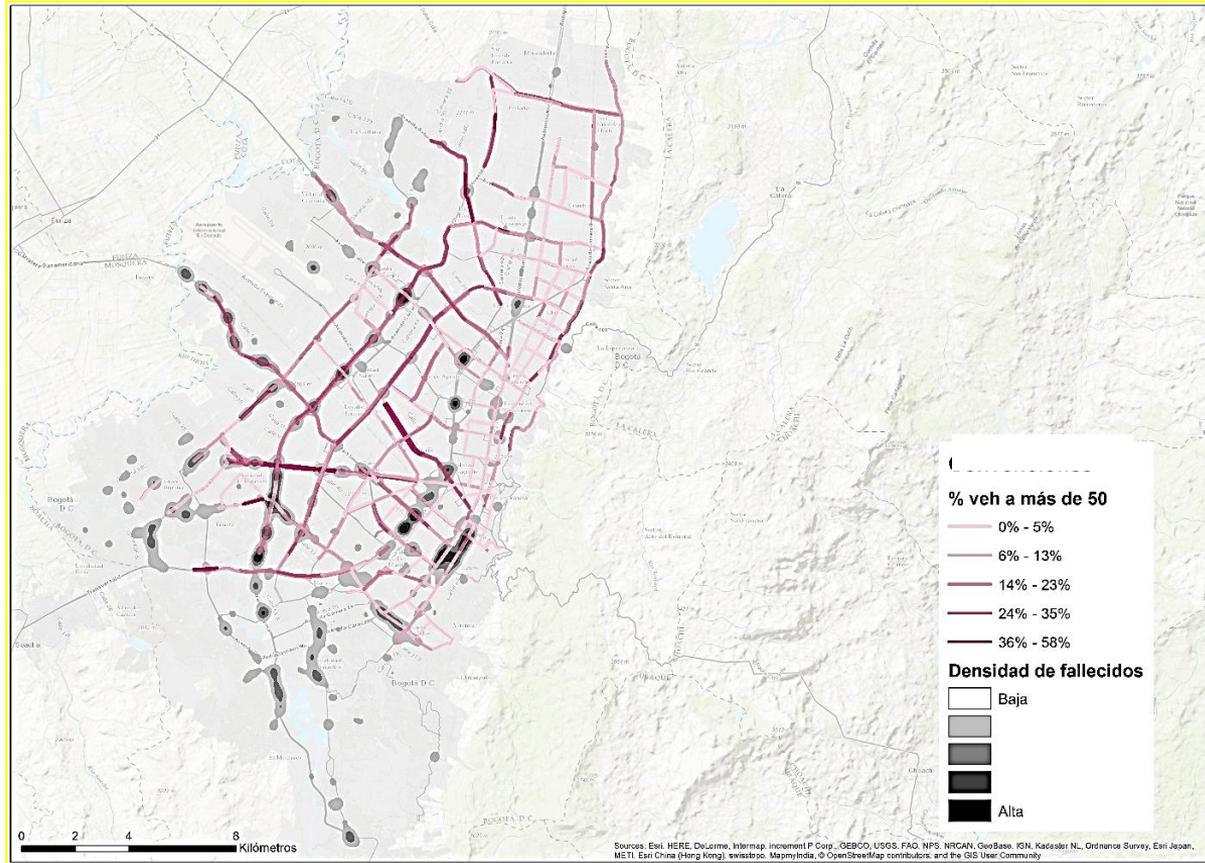
Mientras que en Sao Paulo, cada viaje en motocicleta es **32 veces mas riesgoso** que uno en carro.



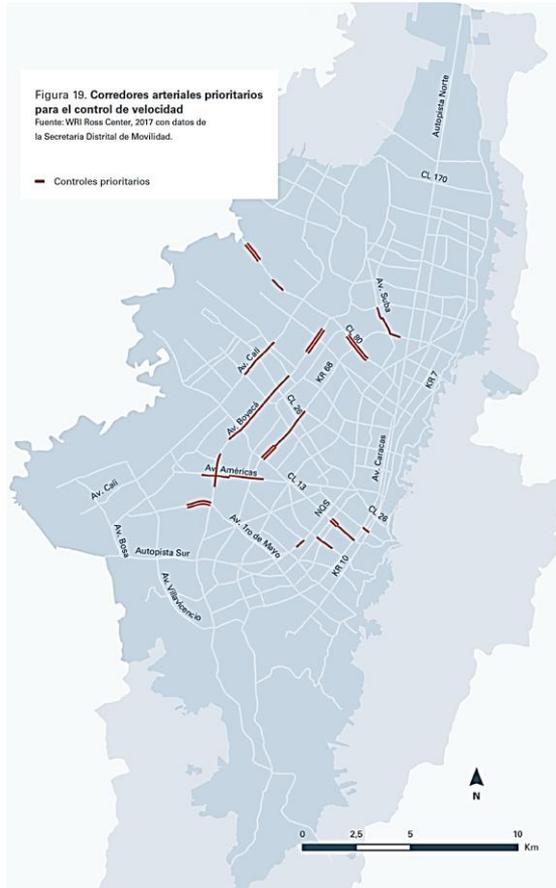
BOGOTÁ Plan de gestión de la velocidad



BOGOTÁ: VELOCIDADES Y MUERTES EN VÍA



VÍAS ARTERIALES, LÍMITES DE VELOCIDAD



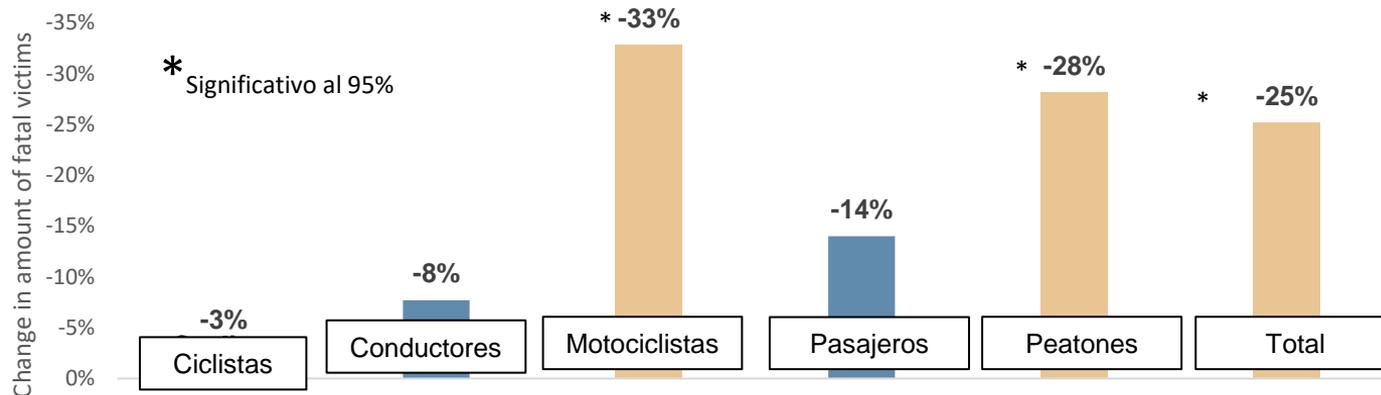
RESULTADOS DE LA REDUCCIÓN EN EL LÍMITE DE VELOCIDAD

58 vidas salvadas (**25% de reducción**) en 6 meses (entre Nov 2018 - May 2019)

Principalmente de peatones y motociclistas

11% de reducción de muertes en la ciudad (meta del plan de seguridad vial: 3,5% anual)

Cambio porcentual en el conteo de muertes por siniestros viales



AVANCES EN LA REGIÓN: REDUCCIÓN DE VELOCIDAD EN CHILE



Gobierno de Chile

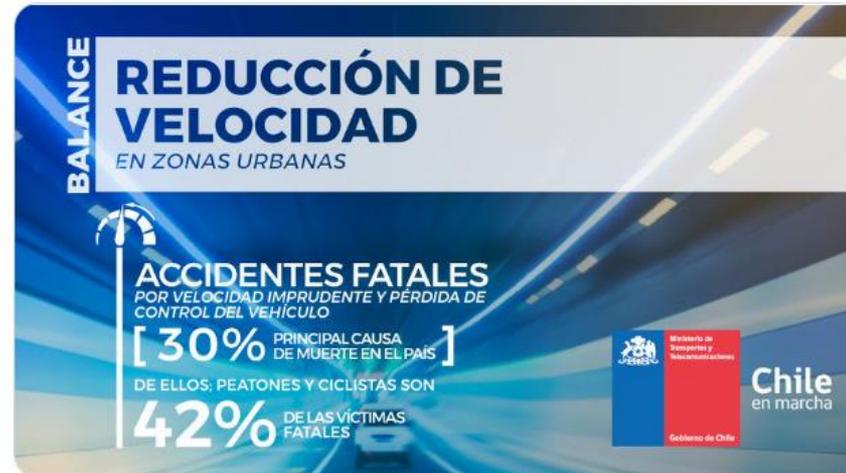
@GobiernodeChile



¡Se cumplió un año de la Reducción de Velocidad en zonas urbanas a 50 km/h!

Las principales causas de siniestros viales están relacionadas a la velocidad y desde su implementación así van las cifras:

- ↓ - 7% accidentes
- ↓ - 10% lesionados
- ↓ - 3% fallecidos



AVANCES EN LA
REGION:

NUEVA LEY DE
MOVILIDAD Y
SEGURIDAD
VIAL EN MEXICO



HACIA UNA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL
DIÁLOGOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LINEAMIENTOS Y TEMAS A LEGISLAR

Invitan



Comvoca



Tras ser aprobado por
24 Congresos Estatales, se lanza la declaratoria de la
constitucionalidad de la Reforma que reconoce el
#Derechoa la Movilidad y #Seguridad Vial

Para hacer efectivo este derecho, seguimos
trabajando en crear lineamientos y temas
que deberán de ser legislados en la
Ley General de Movilidad y Seguridad Vial



Juntas,
podemos
salvar millones
de vidas



www.decadeofaction.org



UNITED NATIONS

2010 – 2020 1^{RA} DECADA DE ACCION

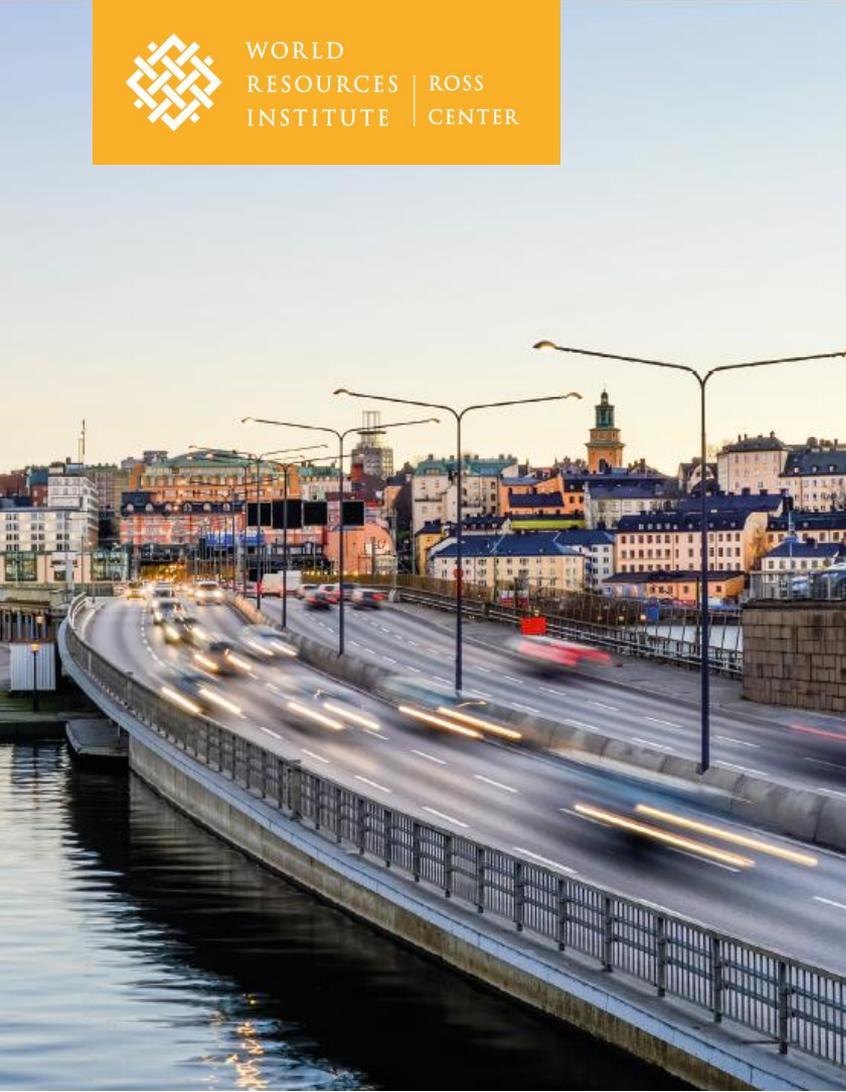
- Proclamada por la Asamblea General de la ONU en 2010 y lanzada oficialmente en 2011 con un plan global para trabajar en **5 actividades o “pilares”**: gestión de la seguridad vial; Vías de tránsito y movilidad más seguras; vehículos más seguros; comportamiento humano; y respuesta de emergencia.
 - Objetivo de reducir muertes y lesiones graves por **50% en el 2020**.
-

2020 – 2030 2^{DA} DECADA DE ACCION

- Reducir muertes y lesiones graves por **50% del 2020 al 2030**.
- Seguridad vial clave para alcanzar los Objetivos Globales de Desarrollo 2030.
- Interdependencia entre la seguridad vial, salud, desarrollo, educación, equidad, sostenibilidad y cambio climático.
- Especial énfasis en peatones, ciclistas y usuarios del transporte masivo, y los niños y jóvenes.



WORLD
RESOURCES INSTITUTE | ROSS
CENTER



ACHIEVING GLOBAL GOALS 2030

3RD GLOBAL MINISTERIAL CONFERENCE ON ROAD SAFETY
WATERFRONT CONGRESS CENTRE - STOCKHOLM 19-20 FEB 2020

PRIORIDADES DE LA DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO

- Conecta la seguridad vial a la implementación de la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**
- Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a **reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos 50% entre 2020 y 2030**
- **Salud Infantil:** abordar con prioridad la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes
- **Políticas y Reglamentos:** Establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial, y garantizar legislación y normas relativas al diseño, los vehículos y el uso de las carreteras sean compatibles con los principios del sistema de seguridad

PRIORIDADES DE LA DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO

- **Usuarios Vulnerables:** Seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas
- **Cambio modal:** Acelerar cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, así como integrar estos modos con el uso del transporte público
- **30 km/h:** Enfoque en la gestión de la velocidad, fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan
- **Vehículos seguros en todo el mundo:** Asegurar que todos los vehículos producidos y vendidos para cada mercado para 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad

PRIORIDADES DE LA DECLARACIÓN SUECA

- **Infraestructura:** Seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del diseño de las calles.
- **Prácticas sostenibles:** Instar a las empresas de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con la seguridad vial aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor.
- **Adquisición:** Instar al sector público en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo.
- **Tecnología:** Fomentar e incentivar el desarrollo, la aplicación y despliegue de tecnologías existentes y futuras para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia.

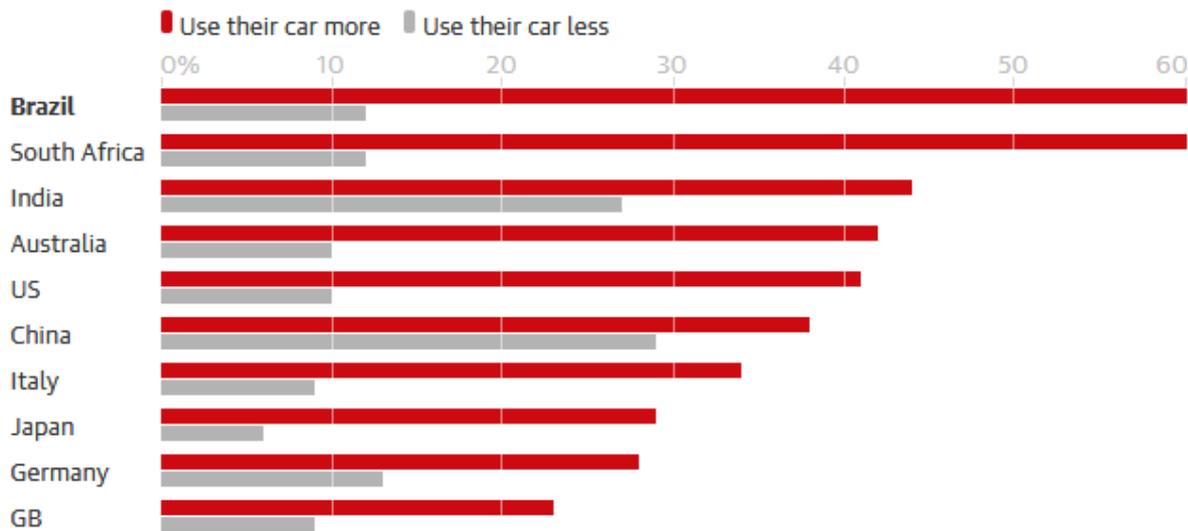
USO DE VEHICULOS PRIVADOS CRECE

“En cuanto a el cambio climatico, lo mas alarmante de la encuesta es la intencion de conducir mas que antes de la pandemia, a pesar de los esfuerzos para crear modos de transporte mas sostenibles y seguros en ciudades.”

-The Guardian, 10
Noviembre 2020

In Brazil, 60% said they would use their car more than before the pandemic, while only 12% said less

Percentage of people who said they will ...



Guardian graphic | Source: YouGov-Cambridge Globalism Project. Note: selected countries shown

Descontrol total: cada día se venden 1.100 motos

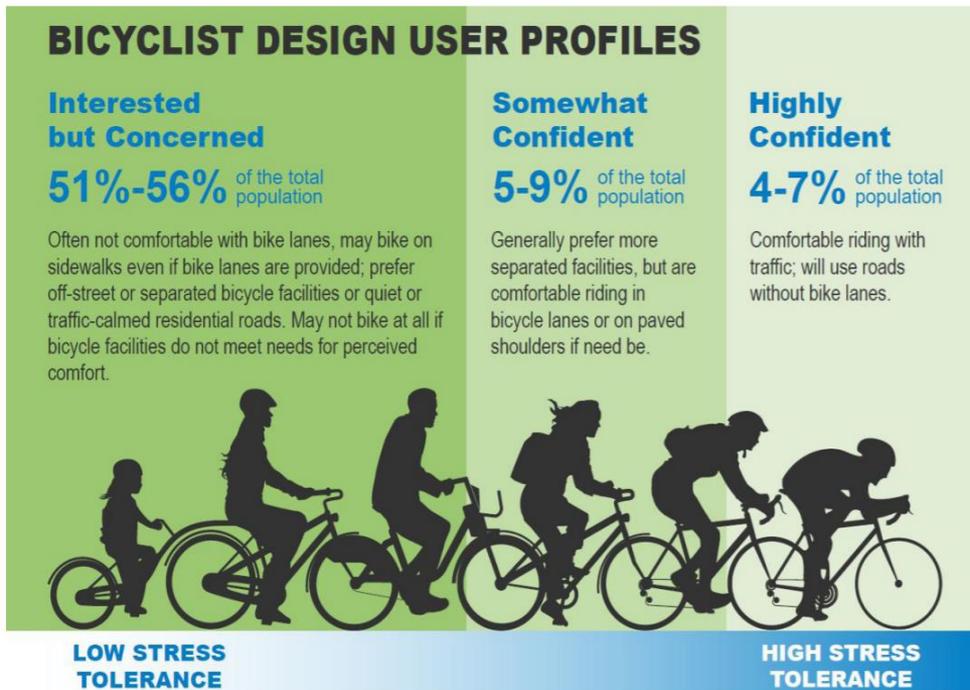




Photo: @ParisBeauAVelo

LA INFRAESTRUCTURA SEGURA ES UNA CONDICIÓN PREVIA SUBSTANCIAL PARA EL CICLISMO

“¡Seguridad vial no es una meta, es una condición previa para el ciclismo urbano!”



POBREZA

92% de la muertes en tránsito ocurren en países de ingreso bajo o medio.

Investigaciones en Corea del Sur han mostrado que **1/3 de las víctimas** de siniestros viales **han perdido su trabajo** por la pérdida de capacidades físicas.

El nivel de ingreso promedio de las víctimas era **40% menor que el promedio nacional**



2.

El Sistema Seguro

A young child wearing a black helmet with red and white accents, a blue and white striped long-sleeved shirt, and blue jeans is riding a white bicycle on a paved path. The child is seen from behind, moving away from the camera. The path is flanked by green grass and some dry brush on the left. The background is slightly blurred, showing a clear sky and some distant structures. A semi-transparent dark grey box is overlaid on the right side of the image, containing white text.

**Ninguna muerte es
aceptable, todas son
prevenibles**

VISIÓN CERO: INNOVACIÓN DE POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

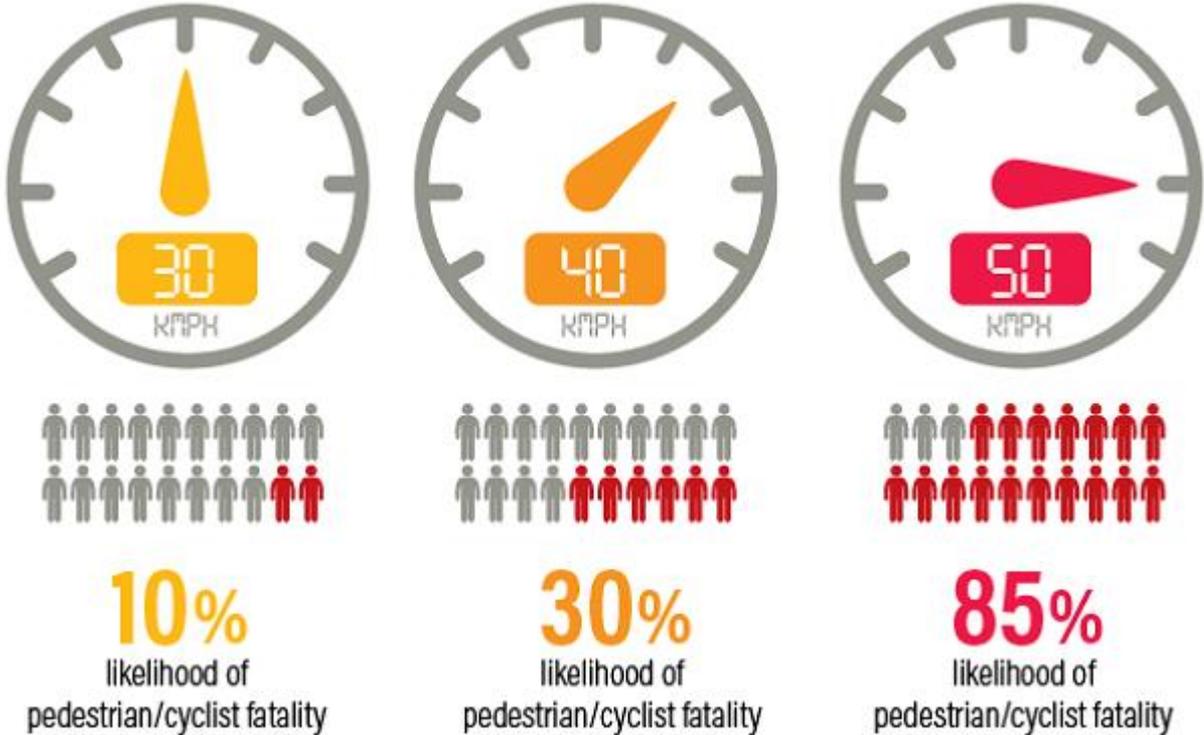
	TRADICIONAL	VISIÓN CERO
¿Cual es el problema?	Riesgo de accidentes	Fatalidades y heridos graves
¿Cuál causa el problema?	Factores humanos	Humanos cometen errores y son frágiles
¿Responsabilidad?	Usuarios de las vías	Diseñadores del sistema
¿Cuál es la meta apropiada?	Número óptimo de fatalidades y heridos graves	Eliminar fatalidades y heridos graves

PRINCIPIOS, ELEMENTOS CLAVE Y ÁREAS DE ACCIÓN DEL ENFOQUE DE UN SISTEMA SEGURO

PRINCIPIOS	ELEMENTOS CLAVE	ÁREAS DE ACCIÓN	
Las personas cometen errores	Análisis económico	Planificación del uso del suelo	Diseño e ingeniería vial
Las personas son vulnerables a ser heridas	Prioridades y planificación	Opciones de movilidad mejoradas	Gestión de la velocidad
La responsabilidad es compartida	Monitoreo y evaluación	Control, leyes y normatividad	Educación y desarrollo de capacidades
Ninguna muerte o lesión grave es aceptable	Gobierno y gestión integral	Diseño y tecnología vehicular	Respuesta a emergencia y asistencia médica
Proactivo vs. reactivo	Metas y datos sólidos		

Nota: los principios están en multicolores, los elementos clave en gris y las áreas de acción en naranja.

A MAYORES VELOCIDADES, MÁS RIESGO DE MUERTE DE PEATONES Y CICLISTAS EN CASO DE CHOQUES



Riesgo de muerte de un peatón o ciclista →



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES

A group of people are riding bicycles on a city street. In the background, there is a large, ornate building with many windows and balconies. The scene is bright and sunny.

MUCHAS GRACIAS!

Claudia Adriazola-Steil

Directora Adjunta Movilidad Urbana
Directora de Seguridad Vial y Salud,
World Resources Institute (WRI)