



# **SITUACION INSTITUCIONAL EN IBEROAMERICA, EN EL AMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL**

**DESDE LA VISIÓN DE LAS VÍCTIMAS VIALES**



**FICVI. Asociación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial**

**Marzo 2020**

# FICVI 10 años

## CONTENIDO

<b>CONTENIDO</b> .....	2
<b>INTRODUCCION</b> .....	3
<b>EL INFORME</b> .....	4
Objetivo .....	4
Objetivos específicos .....	4
Metodología .....	4
<b>SITUACIÓN GLOBAL DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN IBEROAMÉRICA</b> .....	5
<b>DECADA DE ACCION PARA LA SEGURIDAD VIAL</b> .....	6
Marco para el Decenio .....	6
<b>INFORMACIÓN GENERAL</b> .....	7
<b>INFORMACIÓN POR PAÍS RESUMEN F.O.D.A Y DETALLES</b> .....	8
<b>ARGENTINA</b> .....	8
<b>BRASIL</b> .....	16
<b>COLOMBIA</b> .....	23
<b>COSTA RICA</b> .....	27
<b>CHILE</b> .....	31
<b>ECUADOR</b> .....	35
<b>ESPAÑA</b> .....	39
<b>GUATEMALA</b> .....	44
<b>MEXICO</b> .....	48
<b>PANAMA</b> .....	56
<b>PARAGUAY</b> .....	60
<b>REPUBLICA DOMINICANA</b> .....	64
<b>URUGUAY</b> .....	68
<b>CONCLUSIONES</b> .....	73
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	74
<b>SOBRE EL AUTOR</b> .....	80
<b>BIBLIOGRAFÍA Y ENLACES</b> .....	82
<b>ANEXO 1</b> .....	84

# FICVI 10 años



(Fuente: Secretaria de Educación Pública. Gobierno de México)

## INTRODUCCION

Los países desarrollados llevan años aplicando medidas de seguridad vial y gracias a ellas, no solo disponemos de un valioso conocimiento sobre cuáles son las medidas que mejor funcionan, sino también de ejemplos concretos de los que otros países pueden aprender. Aun así, la cifra de defunciones en siniestros viales, se ha mantenido bastante constante desde 2007. El hecho de que todavía no se haya observado un descenso en los siniestros viales de todo el mundo (1) pone de relieve la necesidad de encontrar formas de fortalecer la ejecución de intervenciones eficaces.

**Los siniestros de tránsito son una realidad cotidiana, pero también son predecibles y evitables, tal como demuestra el importante acervo de datos disponibles sobre los principales factores de riesgo y las medidas eficaces de seguridad vial que funcionan en la práctica.**

Los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. Entre las intervenciones eficaces figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito.

Las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley (2).

## EL INFORME

El presente documento aborda la situación institucional en los países de Iberoamérica en materia de seguridad vial, desde la visión de las asociaciones de víctimas. (FICVI)

### Objetivo

Diagnosticar la situación institucional en los países de la región en materia de seguridad vial, que permita identificar fortalezas y debilidades en cada caso y con ello los ámbitos de potencial cooperación.

### Objetivos específicos

1. Identificar el cumplimiento o no cumplimiento de una serie de variables pre definidas.
2. Identificar las oportunidades de acción a partir de la información recabada en cada país.
3. Formalizar una serie de conclusiones y recomendaciones para la adopción de futuras acciones.

### Metodología

1. Análisis de los datos que aportan los sitios web oficiales de las agencias, unidades u organismos responsables con la implementación de las políticas de seguridad vial en los países objeto de este estudio.
2. Validación de los datos obtenidos a través de las asociaciones miembro de FICVI y organizaciones aliadas en aquellos países donde aún no se cuenta con miembros.
3. Análisis F.O.D.A. (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas)<sup>1</sup> de cada una de las instituciones analizadas.

**Notas:** Las variables pre definidas están disponibles en el [ANEXO 1](#) de este documento. Las mismas fueron clasificados en 7 grupos:

- |                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| a. Institucionalidad    | e. Estrategia                   |
| b. Recursos Humanos     | f. Área de Influencia           |
| c. Recursos Financieros | g. Relacionamento Institucional |
| d. Gestión de Datos     |                                 |
2. Países integrantes definidos para este análisis: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.
  3. Todos los datos relativos a población, grupo de ingresos e Ingreso Nacional Bruto Per Cápita, que se consideran para los países, han sido tomados del sitio oficial del Banco Mundial (Datos de libre acceso del Banco Mundial para el año 2018): <https://datos.bancomundial.org/>
  4. Los datos relativos a fallecidos y lesionados, que se consideran para los países, han sido tomado de los sitios oficiales de cada país para el año 2018, salvo en el caso de Costa Rica que son para el año 2017 (VER [BIBLIOGRAFIA](#)).

<sup>1</sup> Por “fortalezas” se entiende un factor interno a la organización y responde a la pregunta, “¿Qué hacemos bien?”. Por “debilidades” se entiende un factor interno a la organización y responde a la pregunta “¿Qué podríamos hacer mejor?”. Por “oportunidades” se entiende un factor externo a la organización y responde a la pregunta, “¿Qué factores externos podrían ayudarnos a funcionar mejor?”. Por “amenazas” se entiende un factor externo a la organización y responde a la pregunta, “¿Qué factores externos podrían obstaculizar nuestro desempeño?”.

## SITUACIÓN GLOBAL DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN IBEROAMÉRICA

El informe sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018, publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) (3) en diciembre de 2018, destaca que el número de muertes anuales causadas por el tránsito ha alcanzado los 1,35 millones.

Las lesiones relacionadas con el tránsito son ahora la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años. La carga la asumen desproporcionadamente los peatones, los ciclistas y los motociclistas, en particular los que viven en países en desarrollo. Las trágicas consecuencias que provoca la movilidad son inadmisibles, especialmente porque existen medidas eficaces para evitar estas muertes. Entre ellas se incluyen estrategias para abordar la velocidad y el consumo de alcohol y la conducción, entre otros comportamientos; creación de infraestructura más segura como carriles dedicados para ciclistas y motociclistas; normas mejoradas para los vehículos, como las que exigen el control electrónico de la estabilidad; y una mejora en la atención médica a las víctimas.

- Se necesita tomar acción de forma drástica para implementar estas medidas para cumplir con cualquier objetivo global que pueda establecerse en el futuro y salvar vidas.

En la Región de las Américas, que incluye también países como Estados Unidos de Norteamérica y Canadá ocurre un 11% del total de las muertes causadas por el tránsito, lo que representa casi 155.000 defunciones. Esta cifra corresponde al 13% del total de la población mundial y al 25% del número total de vehículos registrados. Esta región tiene la segunda tasa de muerte a causa del tránsito más baja de las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por 100.000 habitantes.

Un 34% de las muertes causadas por el tránsito son de ocupantes de automóviles, mientras que otro 23% de ellas son de motociclistas. El porcentaje de muertes de peatones es del 22%, mientras que los ciclistas representan un 3% y el restante 18% de las defunciones corresponden a “otras categorías o no especificadas” (4).

**Los Estados miembros han adoptado medidas para reforzar la legislación, mejorar la recopilación de datos y elaborar estrategias y programas nacionales y locales de seguridad vial.**

**Pese a esto, la seguridad vial sigue siendo una cuestión de salud pública y de desarrollo desatendida y cada vez más importante. En este contexto, las víctimas de siniestros de tránsito han sido ignoradas y siguen siendo las víctimas olvidadas por el poder político en muchos países de la región.**

## DECADA DE ACCION PARA LA SEGURIDAD VIAL

### Marco para el Decenio

Los principios rectores en que se basó el Plan para el Decenio de Acción (5) son los que se incluyen en el enfoque sobre un “sistema seguro”, que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano.

La finalidad general del Decenio fue estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se lograría mediante:

- la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los siniestros de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
- el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- el seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

En el marco de este estudio, podríamos enfocar la propuesta realizada por el Plan de la Década de Acción para la Seguridad Vial en relación al **Pilar 1 Gestión de la Seguridad Vial**:

*“Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia”.*

## INFORMACIÓN GENERAL

### 1. Identificación de fuentes nacionales

PAIS	DENOMINACION
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
Brasil	Departamento Nacional de Transito (DENATLAN)
Brasil_Rio Grande do Sul	Departamento Nacional de Transito (DENATLAN_RS)
Colombia	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
Chile	Consejo Nacional Seguridad Vial (CONASET)
Costa Rica	Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
Ecuador	Agencia Nacional de Transito (ANT)
España	Direccion General de Trafico (DGT)
Guatemala	Departamento de Transito de la Policia Nacional Civil
Mexico	Consejo Nacional para la Prevencion de Accidentes (CONAPRA)
Mexico_Nuevo Leon	Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPRA)
Mexico_Jalisco	Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPRA)
Mexico_Sonora	Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPRA)
Panama	Autoridad de Transito y Transporte Terrestre (ANTT)
Paraguay	Agencia Nacional de Transito y Seguridad Vial (ANTSV)
Portugal	Autoridad Nacional de Seguridad Vial (ANSR)
Republica Dominicana	Instituto Nacional de Transito y Transporte Terrestre (INTRANT)
Uruguay	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

Fuente: Elaboración propia

**Nota:** por su característica federal, en el caso de Argentina el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y Rosario en la Provincia de Santa Fe; en el caso de Brasil, plantearemos también la situación de Rio Grande del Sur; y por último en México, los casos de Nuevo León, Jalisco y Sonora.

### ARGENTINA



Población: 44.492.502

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 12.370

Fallecidos: 5.493 (6); Heridos: 113.805 (graves y lesionados) (7)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

#### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)</b>, fue creada por la Ley 26.363 del año 2008. Depende funcionalmente del <b>Ministerio de Transporte de la Nación</b>. Sus <b>funciones</b> están descritas en el artículo 4 de la Ley 26.363<sup>2</sup>.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Sus <b>autoridades son designadas por el Poder Ejecutivo Nacional</b> (en este caso a través del Ministerio de Transporte de la Nación) de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 26.363. Las mismas permanecen en funciones hasta su remoción. La ANSV <b>cuenta con organigrama</b><sup>3</sup>.</p> <p>Actualmente la ANSV <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>, desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.</p> <p>La ANSV <b>no participa del WP29</b>.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>La ANSV <b>cuenta con recursos financieros propios</b> y su procedencia está establecida en el artículo 12 de la Ley 26.363: "La contribución obligatoria del UNO POR CIENTO (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros". Anualmente la ANSV, <b>presenta auditorías de gestión</b><sup>4</sup>.</p>
GESTION DE DATOS
<p>La ANSV <b>cuenta con un Observatorio de Seguridad Vial</b>, cuyas funciones están descritas en el artículo 18 de la Ley 23.363. El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en el siguiente enlace: <a href="https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional">https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional</a>.</p> <p>La <b>f fuente de datos es la Dirección de Estadística Vial (DEV)</b> dependiente de la Dirección Nacional de Observatorio Vial (DNOV). NOTA: A partir de la información facilitada por los concentradores de datos oficiales de las distintas jurisdicciones del país, y bajo criterios y herramientas propuestos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendientes a la normalización estadística, es que ha sido posible</p>

<sup>2</sup> <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/norma.htm>

<sup>3</sup> <https://mapadestado.jefatura.gob.ar/organigramas/ansv.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/transparencia/auditorias>

construir la información que se presenta<sup>5</sup>. Los **datos de fallecidos/heridos con que se cuenta son a 30 días**<sup>6</sup>. Los **datos que maneja la ANSV son auditados en forma externa**<sup>7</sup>.

La ANSV **cuenta con un software propio** para la gestión de los datos el SIGISVI<sup>8</sup>.

**Anualmente** la ANSV **presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>9</sup>.

## ESTRATEGIAS

La ANSV **cuenta con un plan de seguridad vial** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional>; lamentablemente **el mismo no especifica marco temporal de aplicación**.

El mismo **define una estrategia nacional**. **No especifica** si la estrategia **tiene un presupuesto asignado** ni si la misma tiene un sistema de evaluación definido.

## AREA DE INFLUENCIA

En la **medida que sus funciones** otorgadas por la Ley 26.363 **se lo permiten**, la ANSV **gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, la Ley 26.363, le faculta en su artículo 4 literal f, a: "Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas..."<sup>10</sup>.

Si bien **existe un proceso unificado a nivel nacional** para la emisión de las licencias de conducir, el trámite depende de cada Municipio<sup>11 12</sup>, lo que implica que la expedición de las licencias de conducir recae en la autoridad municipal.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir, las mismas **se realizan en la jurisdicción provincial, municipal o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires** que corresponda al domicilio del solicitante.

Si bien **existe un registro único de conductores**, no se especifica si la ANSV tiene la custodia, aunque si sabemos que accede a la consulta.

**No existe una policía nacional de tránsito** ya que cada provincia tiene autonomía para su nombramiento.

La ANSV **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**.

En cuanto al **proceso sancionador** la Ley 26.363, solo le faculta en su artículo 4 a: "g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial; las direcciones de tránsito de cada provincia tienen autonomía para ejecutar el proceso".

Tanto las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, **son realizadas por la policía en cada jurisdicción** (incluyendo: fuerzas de seguridad nacionales, provinciales y cuerpo de agentes de tránsito).

<sup>5</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/estadisticas-observatorio>

<sup>6</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_dnov\\_anuario\\_2018\\_preliminar.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_anuario_2018_preliminar.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/transparencia/auditorias>

<sup>8</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/sistemas-0>

<sup>9</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional>

<sup>10</sup> <https://www.argentina.gob.ar/sacar-la-licencia-nacional-de-conducir>

<sup>11</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/municipios-licencia-nacional>

<sup>12</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/licencianacional>

**Existe un registro único de sanciones**, el cual depende del Sistema Nacional de Administración de Sanciones (SINAI) que **se encuentra en la órbita de la ANSV**<sup>13</sup>, por tanto, la ANSV tiene la custodia del mismo y accede a consultarlo.

La ANSV **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico. Tampoco tiene capacidad de intervenir en el diseño de las vías, ni de intervenir en la señalización**. En relación a estos tres temas, la Ley 26.363, solo le faculta en su artículo 4 literal v) a: “Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación...”.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control, la ANSV autoriza y homologa la colocación y el uso de radares** sobre rutas nacionales de todo el país conforme con las leyes 24.449 y 26.363<sup>14</sup>.

Si bien **existe un registro único de vehículos**, el cual incluye motocicletas, este depende de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios<sup>15</sup>, lo que implica que la ANSV no tiene la custodia, solo accede a la consulta.

La **regulación del transporte colectivo, no es competencia de la ANSV**; esta tarea está en manos del Ministerio de Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)<sup>16</sup>.

La **regulación del transporte de mercancías, tampoco es competencia de la ANSV**; esta tarea depende del Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional<sup>17</sup>.

La **regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, no es competencia de la ANSV**. En el caso de los aplicativos operan en distintos puntos del territorio nacional, aun no tienen regulación por parte de ningún organismo público.

La **regulación del transporte escolar, tampoco es competencia de la ANSV**; la misma es una atribución de cada jurisdicción municipal/provincial.

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, esa potestad **es del Ministerio de Transportes y del Ministerio de Industrias**.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Argentina **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**.

En cuanto a si la ANSV cuenta con un **comité interministerial asesor**, la Ley 26.363, en su artículo 21 declara: “Modificase el artículo 6º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera: Artículo 6º: CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina...”. Sus **funciones están descritas** en el artículo 7 de la referida Ley<sup>18</sup>.

Por otra parte, **la ANSV no tiene ni capacidad legislativa, ni normativa o de reglamentación**; la Ley 26.363, solo le faculta en su artículo 4 a: “b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial; c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país...”

Es importante destacar que **la ANSV cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, los cuales están establecidos en los artículos 7 y 11 de la Ley 23.363<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/licencianacional/infracciones>

<sup>14</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/radares>

<sup>15</sup> [https://www.dnrpa.gov.ar/portal\\_dnrpa/](https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/)

<sup>16</sup> <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt>

<sup>17</sup> <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/transporte-de-cargas>

<sup>18</sup> <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

<sup>19</sup> <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Recientemente (febrero 2019), la ANSV puso en marcha un proyecto de atención a víctimas, la **Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Sinistros Viales**<sup>20</sup>.

Por su parte, la ANSV **cuenta con un programa de apoyo a los municipios** el cual incluye: campañas, capacitación de agentes de tránsito, capacitación de operadores de datos, materiales y equipos, entre otros.

Finalmente podemos decir que la ANSV **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, con presupuesto asignado**, potestades que se desprenden de las funciones que le asigna la Ley 23.364.

## Argentina – Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)

Fallecidos: 159 (8); Heridos: 11.750 (graves y lesionados) (9)

### GESTION DE DATOS

**Cuenta con un Observatorio de Seguridad Vial, creado** por la Ley 4.511 de 2013<sup>21</sup>. Sus funciones están descritas en el artículo 3 de referida Ley. El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en el siguiente enlace: <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/compromiso-ciudadano/observatoriovial>.

La **f fuente de datos** se basa en los aportes de la Policía, Hospitales, Servicio de Emergencias (SAME)<sup>22</sup>.

Los **datos de fallecidos/heridos con que se cuenta son a 30 días**. Los **datos que maneja la ciudad no son auditados en forma externa**.

La agencia líder **cuenta con un software propio** para la gestión de los datos.

**Anualmente CABA presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>23</sup>.

### ESTRATEGIAS

La ciudad **cuenta con un plan de seguridad vial** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/plan-de-seguridad-vial-de-la-ciudad>; el mismo establece el periodo **2016-2019**.

El mismo **define una estrategia para CABA**. **No especifica** si la estrategia **tiene un presupuesto asignado** y el sistema de evaluación definido es reducir en un 30% los fallecidos en el tránsito.

## Argentina – Santa Fe

Fallecidos: 510 (10); Heridos: 14.660 (graves y lesionados) (11)

### INSTITUCIONALIDAD

La **Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV), fue creada** por la Ley 13.133 de 2010, en su artículo 4 declara: "PERSONERÍA. Créase la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) como organismo descentralizado en la órbita del **Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado**, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y privado. Corresponderá a ese Ministerio la dirección estratégica de la Agencia Provincial de Seguridad Vial y la evaluación de los resultados en la materia, debiendo coordinar con los demás ministerios y organismos del Estado Provincial, todo lo referente a la seguridad del sistema vial. La Agencia Provincial de Seguridad Vial, valorará y aplicará las políticas públicas y medidas de seguridad

<sup>20</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal>

<sup>21</sup> [http://www.ciudadyderechos.org.ar/derechosbasicos\\_l.php?id=23&id2=130&id3=9104](http://www.ciudadyderechos.org.ar/derechosbasicos_l.php?id=23&id2=130&id3=9104)

<sup>22</sup> <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/observatorio-de-seguridad-vial-de-la-ciudad>

<sup>23</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional>

vial provinciales y coordinará, asimismo, la ejecución de las políticas con las autoridades nacionales, y dentro de la esfera de sus competencias le corresponderán las potestades administrativas para el cumplimiento de sus fines, en los términos que prevea la legislación aplicable”<sup>24</sup>.

Sus **funciones** se describen en el artículo 7 de la Ley 13.333.

La **APSV depende** jerárquicamente del Gobierno de la provincia de Santa Fe.

## RECURSOS HUMANOS

Sus **autoridades son designadas** de acuerdo al artículo 10 de la Ley 13.133, **por el Poder Ejecutivo**.

Al ser cargos designados por el Ejecutivo, **la permanencia y / o cambios** en el nombramiento, está **sujeto a la coyuntura**. La APSV **cuenta con organigrama** que no está publicado.

Actualmente la APSV por la Ley 13.133, en su artículo 1 declara: "ADHESIÓN. La Provincia adhiere, en cuanto no se oponga a las disposiciones de la presente, a la ley Nacional de Tránsito N°24.449 Títulos I a VIII con las modificaciones introducidas por las leyes Nacionales N° 24.788, 25.456, 25.857, 25.965 y en el Capítulo 11 de la ley Nacional N°26.363", desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.

La APSV **no participa del WP29**.

## RECURSOS FINANCIEROS

La APSV **cuenta con recursos financieros propios**. El artículo 4 de la Ley 13.133, le otorga "autarquía económica financiera" y el artículo 12, establece: "La Agencia Provincial de Seguridad Vial elaborará anualmente su presupuesto, el que será remitido al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado para su consideración de conformidad a las pautas establecidas por la Ley Provincial N° 12.510. Hasta tanto no se sancione el primer presupuesto de la Agencia Provincial de Seguridad Vial como organismo descentralizado, la misma funcionará con los fondos que le fueran asignados a su anterior estructura".

El artículo 13 de la Ley 13.133 especifica de **donde provienen los fondos** con los que la APSV ha de funcionar.

La APSV emite informes anuales, publicados. Pero **no tiene auditorías externas** de su gestión.

## GESTION DE DATOS

La APSV **cuenta con la Dirección Provincial del Observatorio Vial (DPOV)**.

El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en el siguiente enlace: [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/(subtema)/93816)

La **fuentes de datos es la Policía de la Provincia**<sup>25</sup>. También la información se releva de los Centros de Atención públicos (Hospitales/ SAMCO) que integran una red Provincial que brinda datos de ingresos y egresos, derivaciones. Otra fuente de información es la Morgue de la ciudad de Rosario.

Los **datos de fallecidos/heridos con que se cuenta son a la hora 0, de las 24 horas y hasta los 90 días** de ocurrido el siniestro.

Los **datos que maneja la APSV no son auditados en forma externa**.

La APSV **cuenta con un software propio** para la gestión de los datos el Sistema de Datos de Hechos de Tránsito de la Provincia de Santa Fe (SIDAHTFE).

**Anualmente** la APSV **presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>26</sup>.

<sup>24</sup><https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/98293/484234/file/Ley%2013.133.%20Adhesi%C3%B3n%20y%20Reservas.pdf>

<sup>25</sup>[https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/252781/1329170/file/Informe\\_SiniestralidadVial\\_datos2017.pdf](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/252781/1329170/file/Informe_SiniestralidadVial_datos2017.pdf)

<sup>26</sup> [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/(subtema)/93816)

## ESTRATEGIAS

La APSV **cuenta con un plan de seguridad vial**. El documento – de carácter anual – plantea objetivos generales y específicos en relación a la provincia de Santa Fe y en convenio o adhesión a algunas acciones o planes del gobierno nacional.

**No especifica** si la estrategia **tiene un presupuesto asignado**, ni si la misma tiene un **sistema de evaluación definido**.

## AREA DE INFLUENCIA

En la **medida que sus funciones** otorgadas por la Ley 13.133 **se lo permiten**, la APSV **gestiona** directamente **áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, la Ley 13.133 en su artículo 21 establece: "UNICIDAD PROVINCIAL Y UNIFORMIDAD NACIONAL. Para conducir cualquier categoría o tipo de vehículo, toda persona con domicilio en la Provincia deberá obtener una Licencia de Conducir Provincial única la que deberá respetar los estándares mínimos de exigencia y uniformidad establecidos en la Ley Nacional N° 24.449, sin perjuicio de otros requisitos que prevea esta ley. La APSV dispondrá un **modelo único de documento para la Licencia de Conducir** que contemple estándares técnicos y de seguridad, en armonía con el diseño y los criterios previstos en la normativa nacional vigente". Una observación importante es saber que si bien existe la Ley que indica la uniformidad en la obtención de la Licencia, es importante reconocer que esta es una Ley de adhesión en el territorio, por lo cual algunas Provincias no han adherido y esta condición irregular genera que en diferentes ciudades la licencia tiene diferentes requisitos, duración, restricciones, etc.

Si bien **existe un proceso unificado a nivel nacional** para la emisión de las licencias de conducir, el trámite depende de cada Municipio<sup>27 28</sup>, lo que implica que la expedición de las licencias de conducir recae en la autoridad municipal. En tal sentido cabe destacar que, para la obtención de la licencia de conducir, la Ley 13.133 en su artículo 22 establece: "CENTROS DE HABILITACIÓN DE CONDUCTORES. La Licencia de Conducir Provincial será otorgada por Municipios y Comunas autorizados por la APSV a funcionar como Centros de Habilitación de Conductores mediante convenios de delegación de facultades...".

NOTA: El proceso existe, pero con serias dificultades de aplicación y regularización ya que, primero se encuentra la dificultad ante la adhesión o no de la Ley nacional. Otra es que, a nivel de implementación, todo se resume a los recursos económicos para enfrentar y desarrollar un plan integral sobre esta temática. Finalmente podemos decir que **existe un cruzamiento de datos, pero esto es incompleto** ya que en la generación de datos y la obtención de los mismos son diferentes.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** de acuerdo al Decreto 2570 que reglamenta la Ley 13.133, se establece: "4. Formación vial obligatoria. Exámenes teóricos y prácticos. a) El Centro de Habilitación de Conductores deberá contar con un área dedicada en forma exclusiva a la Educación y/o Formación vial de los aspirantes a obtener la licencia de conducir"<sup>29</sup>.

**Existe un registro único de conductores**; la Ley 13.133 en su artículo 20 numeral 1, establece la "creación del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Provincial de Seguridad Vial...1. La totalidad de datos de conductores particulares y profesionales habilitados en la Provincia, incluida la asignación de puntos"<sup>30</sup>. Esta información o base de datos es incompleta y es parcial ya que arrastra el error antes mencionado. No existe un cruce de antecedentes de inhabilitados administrativa y judicialmente; son ámbitos diferentes y sanciones diferentes.

<sup>27</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/municipios-licencia-nacional>

<sup>28</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/licencianacional>

<sup>29</sup> <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/221111/1154582/file/D0257015.pdf>

<sup>30</sup> [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/192964/\(subtema\)/93816https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/98293/484234/file/Ley%2013.133.%20Adhesi%C3%B3n%20y%20Reservas.pdf](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/192964/(subtema)/93816https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/98293/484234/file/Ley%2013.133.%20Adhesi%C3%B3n%20y%20Reservas.pdf)

Si bien **no existe una policía nacional de tránsito**, en Santa Fe la Policía de Seguridad Vial se viene gestando desde el año 2010. Con el objetivo de tener el personal más idóneo para desempeñarse en la nueva dependencia, el Ministerio de Seguridad, a través de la gestión directa de la Secretaría de Seguridad Pública, desarrolló un proceso de selección interna. Éste, estuvo a cargo de un equipo de trabajo integrado por miembros de la Policía de Santa Fe, la APSV y de la propia Secretaría<sup>31</sup>.

La APSV **tiene capacidad de indicar actuaciones** a su cuerpo de agentes de tránsito (Ley 13.133 artículo 7 numeral 15. Promover la creación de un nuevo cuerpo de agentes de fiscalización provincial con competencia exclusiva en materia de ordenamiento, prevención y fiscalización del tránsito y la seguridad vial). Recientemente y a través de gestiones que se iniciaron hace 4 años aproximadamente, en el 2020 se desarrollará una capacitación entre Policía Científica y Vial en la UNR (Facultad de Ingeniería) para capacitar y dotar de herramientas técnicas, metodológicas, etc. para accionar e intervenir de manera más profesional ante un siniestro vial.

En cuanto al **proceso sancionador** la provincia de Santa Fe, a través de la APSV es la autoridad competente en todo aquello inherente a la fiscalización y juzgamiento de conductas infractoras a las leyes de tránsito y seguridad vial, cometidas en tramos de rutas nacionales y provinciales que atraviesan el territorio provincial. La APSV tiene la potestad de delegar la fiscalización y juzgamiento en Municipios y Comunas<sup>32</sup>.

Tanto las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest, son realizadas por la policía en cada jurisdicción** (incluyendo: fuerzas de seguridad nacionales, provinciales y cuerpo de agentes de tránsito). Las pruebas que se realizan son escasas ya que no hay suficientes alcoholímetros y dispositivos de control de sustancias narcóticas.

**Existe un registro único de sanciones**, la Ley 13.133 en su artículo 20 numeral 2, establece la "creación del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito de la APSV ...2. Las imputaciones y las sanciones firmes por infracción a las leyes de tránsito y seguridad vial dispuestas en sede administrativa local y judicial de la Provincia y de otras jurisdicciones<sup>33</sup>".

La APSV **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico**.

En relación a la **capacidad de intervenir en el diseño de las vías y de intervenir en la señalización**, de acuerdo al artículo 7, numeral 23, **la APSV, puede realizar recomendaciones**.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control**, en la Provincia de Santa Fe, todo sistema de control de infracciones a las normativa de tránsito y seguridad vial mediante la utilización de cinemómetros (exceso de velocidad) y/o equipos de medición y/o de captación de imágenes con dispositivos electrónicos, que se efectúen en rutas nacionales o provinciales aun los que atraviesen ejidos urbanos municipales o comunales, **están sujetos a las condiciones establecidas en las Leyes Provinciales 13.133 y 13.169**, en el Decreto Provincial 2570/15, y en las Resoluciones que establezca la APSV al efecto, ya sean ejecutados directamente por la Provincia, por Municipalidades o Comunas, como también por empresas concesionarias del servicio<sup>34</sup>.

Si bien **existe un registro único de vehículos**, la Ley 13.133 en su artículo 20 numerales 7 y 8, establece la "creación del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Provincial de Seguridad Vial...7. La totalidad de datos vinculados a los automotores inscriptos en la Provincia, al parque automotor asegurado y a los vehículos habilitados técnicamente para circular. 8. Los vehículos afectados al servicio de transporte de cargas y pasajeros en general, habilitados por la Nación, la Provincia y los Municipios<sup>35</sup>".

<sup>31</sup> [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/192964/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/192964/(subtema)/93816)

<sup>32</sup> [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119883/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119883/(subtema)/93816)

<sup>33</sup> <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/98293/484234/file/Ley%2013.133.%20Adhesi%C3%B3n%20y%20Reservas.pdf>

<sup>34</sup> [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/121460/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/121460/(subtema)/93816)

<sup>35</sup>

<https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/98293/484234/file/Ley%2013.133.%20Adhesi%C3%B3n%20y%20Reservas.pdf>

La **regulación del transporte colectivo y de mercancías, no es competencia de la APSV**. La misma es **competencia del Ministerio de Infraestructura y Transporte** que es el organismo que legisla, regula y controla el transporte público de pasajeros, transporte de cargas, etc. conjuntamente con nación.

La **regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, así como el transporte escolar, no es competencia de la APSV**. La regulación, control, licencias, etc. **son de cada Municipio y/o comuna**.

Finalmente, y en relación a la **responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, operan diferentes organismos nacionales, provinciales y municipales tanto para la habilitación como regulación, aplicación impositiva, etc.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Santa Fe **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**, ni tampoco cuenta con un **comité interministerial asesor**.

Por otra parte, **la APSV si bien no tiene ni capacidad legislativa, ni normativa o de reglamentación, la puede ejercer a través de la presentación de iniciativas a la gobernación de la Provincia**.

Es importante destacar que **la APSV cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, los cuales están establecidos en la Ley 13.133 en su artículo 15, el cual define la conformación de dos gabinetes: uno científico y uno consultivo. El consultivo, en el artículo 17 liberal b, contempla: "b) Representantes de instituciones oficiales, instituciones barriales o vecinales, organizaciones no gubernamentales, centros comunitarios, escuelas, Organizaciones de empresas industriales, comerciales, profesionales, cuyo ámbito de actividad se vincule directa o indirectamente con la seguridad vial". Opera en todo el territorio provincial, reuniones periódicas de comité consultivo agrupados de acuerdo a cercanía territorial. En estas reuniones participa el área de gestión pública local, grupos operativos, referentes educativos, ONG, asociaciones, etc.

Si bien existe la **Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales**: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal>, la Provincia de Santa Fe no adhirió a la misma: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal/provincias-adheridas>. Existe una Oficina de Atención a las víctimas orientada a todo tipo de víctimas (violencia de género, abandono de persona, etc.) también incorpora atención a las víctimas de siniestros viales. La dificultad mayor es que el asesoramiento y atención no es legal, no es asistencia jurídica. Eso dificulta muchísimo el esclarecimiento y seguimiento de la etapa procesal penal.

Finalmente podemos decir que la APSV **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala**, aunque no disponemos de información sobre si cuenta o **no con presupuesto asignado**.

## BRASIL



Población: 209.469.333

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 9.140

Fallecidos: 38.281 (12); Heridos: 289.861 (graves y lesionados) (13)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> ➤ RECURSOS HUMANOS	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> ➤ INSTITUCIONALIDAD ➤ AREA DE INFLUENCIA
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> ➤ RECURSOS HUMANOS ➤ GESTION DE DATOS ➤ ESTRATEGIA ➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> ➤ RECURSOS FINANCIEROS ➤ AREA DE INFLUENCIA ➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
El <b>Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN)</b> <sup>36</sup> , fue creado por el Decreto-Ley 237 del 28 de febrero de 1967 <sup>37</sup> . Depende funcionalmente del <b>Ministerio de Infraestructura</b> . Sus <b>funciones</b> están descritas en el artículo 19 del Código de Transito Brasileño <sup>38</sup> .
RECURSOS HUMANOS
Sus <b>autoridades son designadas por el Presidente de la República</b> de acuerdo a lo establecido en el Decreto-Ley 237 artículo 7, numeral 2. <b>No hay límite de tiempo para el mandato</b> . Este es un puesto de nominación política. La DENATRAN <b>cuenta con organigrama</b> , aunque el mismo no está disponible al público.  Actualmente la DENATRAN <b>no forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b> , desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.  DENATRAN <b>no participa del WP29</b> .
RECURSOS FINANCIEROS
La DENATRAN <b>no cuenta con recursos financieros propios</b> ; su procedencia es del Ministerio de Infraestructura.  Las cuentas de DENATRAN son públicas y, por lo tanto, <b>son objeto de una auditoría constante</b> .
GESTION DE DATOS
Si bien el Decreto Ley 237 en su artículo 19, numerales 10 y 11 establece que es competencia de la DENATRAN el: “organizar las estadísticas generales de tránsito en el territorio nacional, definiendo los datos a suministrar por los demás organismos y promoviendo su difusión; establecer un modelo estándar para la recolección de información sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito y las estadísticas de tránsito...”, <b>el observatorio como tal nunca se puso en funcionamiento</b> .  La <b>fuentes de datos es el Ministerio de Salud</b> <sup>39</sup> .

<sup>36</sup> <https://portalservicios.denatran.serpro.gov.br/#/>

<sup>37</sup> [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del0237.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0237.htm)

<sup>38</sup> [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm)

<sup>39</sup> <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>

Los **datos de fallecidos/heridos con que se cuenta** no son producidos por DENATRAN. El Ministerio de Salud considera **30 días**, pero esta norma aún no ha sido adoptada definitivamente por todos los estados/municipios.

Los **datos que maneja la DENATRAN no son auditados en forma externa**.

La DENATRAN **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos, aunque el Ministerio de Salud cuenta con un software propio: DATASUS.

**Anualmente DENATRAN presenta un balance de siniestralidad vial.**

## ESTRATEGIAS

DENATRAN **cuenta con un plan de seguridad vial; el mismo abarca del periodo 2011-2020**. El mismo **define una estrategia nacional**. No es claro si la estrategia **tiene un presupuesto asignado y tampoco si cuenta con un sistema de evaluación definido**.

## AREA DE INFLUENCIA

En la **medida que sus funciones** otorgadas por la Ley 9.503 **se lo permiten**, la DENATRAN **gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, la Ley 9.503, le faculta en su artículo 19 numerales VII y VIII a: "Emitir el Permiso de Conducir, la Licencia Nacional de Conducir, los Certificados de Registro y el Certificado Anual de Licencia por delegación a las agencias ejecutivas de los Estados y del Distrito Federal; Organizar y mantener el Registro Nacional de Licencias de Conducir - RENACH..."

**Existe un proceso unificado a nivel nacional** para la emisión de las licencias de conducir, Ley 9.503, artículo 140: "La habilitación para conducir un vehículo motorizado y eléctrico se determinará mediante exámenes que deberán realizarse en la agencia o entidad ejecutiva del Estado o Distrito Federal, en el domicilio o residencia del candidato, o en la sede estatal o distrital de la propia agencia"

La **expedición de la licencia** de conducir la realiza DENATRAN.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir: "El candidato a la cualificación se someterá a los exámenes realizados por la agencia ejecutiva de tránsito, en el orden que se indica a continuación: aptitud física y mental; escrito, sobre la legislación de tránsito; nociones de primeros auxilios, según el reglamento del CONTRAN; conducción de vehículos, realizada en la vía pública, en un vehículo de la categoría para la que está cualificado", de acuerdo a la Ley 9.503, artículo 147.

**Existe un registro único de conductores**; la Ley 9.503, faculta a DENATRAN en su artículo 19 numeral VIII a: "Organizar y mantener el Registro Nacional de Licencias de Conducir – RENACH...". La custodia es de DENATRAN, así como la consulta, la cual también es de público acceso.

**Existe una policía nacional de tránsito**: el Departamento de Policía Rodoviaria Federal<sup>40</sup>, el cual depende del Ministerio de Justicia y Seguridad Pública.

De acuerdo a la Ley 9.503, le faculta en su artículo 12 numeral DENATRAN **tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito** dado que puede: "establecer las normas reglamentarias a que se refiere el presente Código y las directrices de la Política Nacional de Tránsito".

En cuanto **al proceso sancionador** la Ley 9.503, faculta a DENATRAN en su artículo 19 numeral XIII a: "Coordinar la administración del registro de las infracciones de tránsito, de las puntuaciones y sanciones aplicadas en los registros médicos del infractor, del cobro de las multas y de la transferencia a que se refiere el Párrafo 1 del Artículo 320"; (Redacción dada por la Ley N° 13.281 de 2016) (Vigencia). Además, el artículo 20 de la misma Ley, faculta a la Policía Rodoviaria Federal en su numeral III a: "aplicar y cobrar las multas impuestas por infracciones de tránsito, las medidas administrativas resultantes y las cantidades derivadas de la permanencia y traslado de vehículos, objetos, animales y escolta de vehículos con cargas sobredimensionadas o peligrosas..."

<sup>40</sup> <https://portal.prf.gov.br/>

Las **pruebas de espirometría (alco-test)** en las carreteras federales, lo realiza la Policía Federal de Carreteras. En las carreteras estatales, el Comando de Carreteras de la Policía Militar. En las ciudades, puede ser la agencia municipal de tráfico o la policía.

En cuanto a las **pruebas de narcotest**, sólo es necesario cuando se solicitan tipos específicos de habilitación. El responsable es el DENATRAN de cada estado.

**Existe un registro único de sanciones**, el cual depende de la Policía Rodoviaria Federal<sup>41</sup>; la custodia no la tiene DENATRAN, aunque si accede a la consulta, la cual también es de público acceso.

Si bien la DENATRAN **tiene competencias sobre la gestión del tráfico** otorgadas por la Ley 9.503, le faculta en su artículo 19 numeral III a: "Articular con los órganos de los Sistemas Nacionales de Tránsito, Transporte y Seguridad Pública, con el objetivo de combatir la violencia en el tránsito, promoviendo, coordinando y ejecutando el control de las acciones para la preservación de la planificación y seguridad del tránsito", el artículo 20 de la misma Ley, faculta a la Policía Rodoviaria Federal en sus numerales I y II a: "Cumplir y hacer cumplir la legislación y las normas de tráfico, en el ámbito de sus atribuciones; llevar a cabo patrullaje extensivo, llevando a cabo operaciones relacionadas con la seguridad pública, con el objetivo de preservar el orden, la seguridad de las personas, los bienes de la Unión y los de terceros..."

Sobre la capacidad de **intervenir en el diseño de las vías**, la Ley 9.503, en su artículo 91: "El CONTRAN establecerá las normas y reglamentos a adoptar en todo el territorio nacional para la implementación de las soluciones adoptadas por la Ingeniería de Tránsito, así como las normas a practicar por todos los organismos y entidades del Sistema Nacional de Tránsito".

Finalmente, en cuanto a la **capacidad de intervenir en la señalización** la Ley 9.503, en su artículo 80 establece: "Siempre que sea necesario, se colocará a lo largo de la carretera, la señalización prevista en este Código y en la legislación complementaria, destinada a los conductores y peatones, prohibiendo el uso de cualquier otro. El CONTRAN podrá autorizar, a título experimental y por un plazo determinado, el uso de signos no previstos en este Código".

En cuanto a **los sistemas automáticos de control** si bien existe hoy está siendo cuestionado por las autoridades nacionales y no se sabe si se han de renovar todas las concesiones otorgadas y vigentes.

**Existe un registro único de vehículos**, el Registro Nacional de Vehículos Automotores (RENAVAM). Este código es como el certificado de nacimiento, la identificación, el CPF, el certificado de matrimonio y el certificado de defunción de su vehículo, en un solo documento. Esto se debe a que, con este sencillo código, es posible conocer toda la historia del vehículo, desde su producción hasta su eliminación. Con este código se almacena información sobre las características del vehículo, multas, licencias, cambio de propietario, etc., que se encuentran en poder de DENATRAN y de los DETRANS de cada estado. El RENAVAM se imprime en la parte superior del CRLV - Certificado de Registro y Licencia del Vehículo, emitido por DETRAN, o en el documento de Transferencia del Vehículo<sup>42</sup>. La custodia es de DENATRAN, así como la consulta, la cual también es de público acceso.

La **regulación del transporte colectivo**, así como la **regulación del transporte de mercancías**, **no es competencia de DENATRAN**; esta tarea está en manos de la AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (ANTT). NOTA: Art. 1 La Agencia Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, instituida por la Ley No. 10.233, de 5 de junio de 2001, y regulada por el Decreto No. 4.130, de 13 de febrero de 2002, es una entidad integrante de la Administración Federal indirecta, sometida al régimen autárquico especial, con personalidad jurídica de derecho público, independencia administrativa, autonomía financiera y funcional y mandato fijo de sus directores, vinculada al Ministerio de Transportes, Puertos y Aviación Civil, con calidad de ente regulador de la actividad de exploración de la infraestructura ferroviaria y viaria federal y de la actividad de servicios de transporte terrestre, con sede y jurisdicción en el Distrito Federal, y puede instalar unidades administrativas regionales<sup>43</sup>.

<sup>41</sup> [https://nadaconsta.prf.gov.br/nada\\_consta/index.jsf](https://nadaconsta.prf.gov.br/nada_consta/index.jsf)

<sup>42</sup> <https://www.gov.br/pt-br/servicos/consultar-dados-de-veiculo-na-base-renavam>

<sup>43</sup> <http://anexosportal.datalegis.inf.br/arquivos/1298231.pdf>

La **regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, no es competencia de la DENATRAN**; las leyes son municipales.

La **regulación del transporte escolar, no es competencia de la DENATRAN**.

Finalmente y en relación a la **responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, esa potestad la tiene DENATRAN otorgada por la Ley 9.503, en su artículo 19 numeral XIX donde le mandata a: “Organizar, elaborar, complementar y alterar los manuales y normas de los proyectos de implementación de la señalización, de los dispositivos y equipos de tránsito aprobados por el CONTRAN”. Cabe destacar que las competencias en cuanto a normativa de calidad para los elementos mencionados, corresponde a INMETRO; a modo de ejemplo presentamos las referencias sobre cascos o capacetes<sup>44</sup>:

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Brasil **existe el Frente Parlamentario por el Tránsito Seguro**<sup>45</sup>.

DENATRAN **no cuenta** con un **comité interministerial asesor**.

Por otra parte, **DENATRAN no tiene ni capacidad legislativa, ni normativa o de reglamentación**.

Es importante destacar que la **DENATRAN no cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**. El organismo que cuenta con cámaras temáticas para estas discusiones es el Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN).

DENATRAN **no tiene un programa de atención a víctimas**.

Si bien la DENATRAN **no cuenta con un programa de apoyo a los municipios**, existen materiales como la Guía Básica para la Gestión del Tráfico Municipal<sup>46</sup>, aunque no hay conocimiento de programas estructurados de apoyo y monitoreo para las municipalidades.

Finalmente podemos decir que la DENATRAN **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, aunque no cuenta con presupuesto asignado** para ejecutarlas.

<sup>44</sup>[http://www.inmetro.gov.br/legislacao/resultado\\_pesquisa.asp?num\\_ato=N%FAmero&ano\\_assinatura=Ano&pala\\_vra\\_chave=CAPACETE&imageField.x=29&imageField.y=7&nom\\_classe=&seq\\_classe=&sig\\_classe=](http://www.inmetro.gov.br/legislacao/resultado_pesquisa.asp?num_ato=N%FAmero&ano_assinatura=Ano&pala_vra_chave=CAPACETE&imageField.x=29&imageField.y=7&nom_classe=&seq_classe=&sig_classe=)

<sup>45</sup> <https://www.camara.leg.br/noticias/375704-frente-parlamentar-do-transito-seguro-lanca-site-para-informacao-e-debate/>

<sup>46</sup> [https://www.infraestrutura.gov.br/images/arquivos-denatran/Gestao\\_Municipal\\_do\\_Transito\\_-\\_atualizado\\_-\\_20.4.2017.pdf](https://www.infraestrutura.gov.br/images/arquivos-denatran/Gestao_Municipal_do_Transito_-_atualizado_-_20.4.2017.pdf)

## Brasil – Rio Grande del Sur

Fallecidos: 1.774 (14); Heridos: 16.700 (graves y lesionados) (15)

### INSTITUCIONALIDAD

El **Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN)**<sup>47</sup>, fue creado por el Decreto-Ley 237 del 28 de febrero de 1967<sup>48</sup>.

El **DETRAN RS**, fue creado por la Ley 10.847 DEL 20 DE AGOSTO DE 1996. (Actualizado a la Ley N° 15.246, del 2 de enero de 2019)<sup>49</sup>.

Depende funcionalmente del **Ministerio de Infraestructura/Secretaría Nacional de Transportes Terrestres/Departamento Nacional de Tránsito RS**.

NOTA: En Brasil, la legislación de tráfico es un asunto Federal, por lo que DENATRAN es la máxima autoridad. Sin embargo, cada estado tiene su propio Departamento de Tránsito (DETRAN) para inspeccionar y hacer cumplir lo determinado a nivel nacional.

Departamento Estatal de Tránsito – DETRAN RS es una autarquía que tiene como atribuciones gestionar, supervisar, controlar y ejecutar las actividades de tránsito en todo el territorio de Rio Grande do Sul, en los términos del Código de Tránsito Brasileño (CTB). Las **funciones** de la DETRAN RS están de acuerdo con el Art. 22 del Código de Tránsito Brasileño<sup>50</sup>.

### RECURSOS HUMANOS

En cuanto a sus **autoridades**, la Ley 10.847, artículo 4 numeral 1 establece que: “La Junta Directiva del Departamento estará compuesta por un Director General, un Director General Adjunto, un Director Administrativo y Financiero, un Director Institucional y un Director Técnico”. (Redacción dada por la Ley no. 14.479/14). El **Director General** del Departamento Estatal de Tráfico - DETRAN/RS - **será nombrado** por el Secretario de Seguridad Pública y nombrado por el **Gobernador del Estado**. (Redacción dada por la Ley N° 15.246/19)<sup>51</sup>.

**No hay límite de tiempo para el mandato**. Este es un puesto de nominación política. La DETRAN/RS **cuenta con organigrama**: <https://www.detrans.rs.gov.br/organograma>.

Actualmente la DETRAN/RS **no forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)**, desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.

DETRAN/RS **no participa del WP29**.

### RECURSOS FINANCIEROS

DETRAN/RS **cuenta con recursos financieros propios** y su **procedencia** está establecida en el la Ley 10.840, artículo 19: “De los ingresos procedentes de los servicios prestados por la Autarquía instituida por esta Ley, será asignado el porcentaje mínimo del diez por ciento (10%) para el Fondo Especial de Seguridad Pública, según se establece en la Ley 10.839 del 24 de julio de 1996, incluyendo la transferencia del saldo restante. (modificada por la Ley 15.104/18). Párrafo único: “Los ingresos de los servicios prestados por la Autarquía instituida por ésta. La ley puede ser utilizada para pagar los gastos de remuneración del personal de la Seguridad Pública de Rio Grande do Sul. (Incluido por la Ley 11.001/97) Artículo 20: Los gastos derivados de la ejecución de esta Ley se cargarán a la cuenta de créditos de sus propios presupuestos”<sup>52</sup>.

Las cuentas de DETRAN son públicas y, por lo tanto, **son objeto de una auditoría constante**.

<sup>47</sup> <https://portalservicos.denatran.serpro.gov.br/#/>

<sup>48</sup> [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del0237.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0237.htm)

<sup>49</sup> <http://www.al.rs.gov.br/legiscomp/arquivo.asp?Rotulo=Lei%20n%C2%BA%2010847&idNorma=233&tipo=pdf>

<sup>50</sup> <https://www.detrans.rs.gov.br/sobre-o-detrans-5bdd0ceb5d4f59>

<sup>51</sup> <http://www.al.rs.gov.br/legiscomp/arquivo.asp?Rotulo=Lei%20n%C2%BA%2010847&idNorma=233&tipo=pdf>

<sup>52</sup> <http://www.al.rs.gov.br/legiscomp/arquivo.asp?Rotulo=Lei%20n%C2%BA%2010847&idNorma=233&tipo=pdf>

## GESTION DE DATOS

DETRAN RS cuenta con un **Observatorio** de datos<sup>53</sup>. Para el año 2018: **La información presentada en este informe** proviene del Sistema Integrado de Consultas (CSI) de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), donde las bases de datos de los órganos subordinados a la SSP (Brigada Militar, Policía Civil, Superintendencia de Servicios Penitenciarios e Instituto General de Pericias) se ensamblan de manera estandarizada<sup>54</sup>.

Para el año 2018: La recogida de **datos** sobre accidentes de tráfico con víctimas mortales se obtiene a través de la investigación y la investigación de los sucesos por parte de la policía registradas en el CSI. La investigación se lleva a cabo de manera exhaustiva, teniendo en cuenta las muertes causadas por accidentes de tráfico que no exceda los **30 días entre el accidente y la muerte**. Fueron necesarios algunos cambios para adaptar esta documentación a la encuesta sobre accidentes de tráfico con víctimas mortales realizada por el DETRAN/RS<sup>55</sup>.

Los **datos que maneja DETRAN/RS no son auditados en forma externa**.

DETRAN/RS **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos, aunque el Ministerio de Salud cuenta con un software propio: DATASUS.

**Anualmente DETRAN/RS presenta un balance de siniestralidad vial.**

## ESTRATEGIAS

DETRAN/RS **no cuenta con un plan de seguridad vial**.

Solo se cuenta con el siguiente enlace: <https://relatorio2018.detrان.rs.gov.br/>

## AREA DE INFLUENCIA

En la **medida que sus funciones** otorgadas por la Ley 10.847 **se lo permiten**, la DETRAN **gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, la Ley 9.503, le faculta en su artículo 19 numerales VII y VIII a: "Emitir el Permiso de Conducir, la Licencia Nacional de Conducir, los Certificados de Registro y el Certificado Anual de Licencia por delegación a las agencias ejecutivas de los Estados y del Distrito Federal; Organizar y mantener el Registro Nacional de Licencias de Conducir - RENACH..."

**Existe un proceso unificado a nivel nacional** para la emisión de las licencias de conducir, Ley 9.503, artículo 140: "La habilitación para conducir un vehículo motorizado y eléctrico se determinará mediante exámenes que deberán realizarse en la agencia o entidad ejecutiva del Estado o Distrito Federal, en el domicilio o residencia del candidato, o en la sede estatal o distrital de la propia agencia"

La **expedición de la licencia** de conducir la realiza DETRAN/RS<sup>56</sup>.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir las mismas son realizadas por DETRAN.

**Existe un registro único de conductores** el cual es administrado y custodiado por DENTRANRS; la consulta es pública<sup>57</sup>.

**Existe una policía nacional de tránsito:** el Departamento de Policía Rodoviaria Federal<sup>58</sup>, el cual depende del Ministerio de Justicia y Seguridad Pública. En las carreteras estatales de Rio Grande do Sul, la autoridad policial responsable es el Comando de Carreteras de la Brigada Militar.

**DETRAN-RS no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito.**

<sup>53</sup> <https://www.detrان.rs.gov.br/acidentalidade>

<sup>54</sup> <https://detrان-admin.rs.gov.br/upload/arquivos/201906/18093022-diagnostico-acidentalidade-dez-18.pdf>

<sup>55</sup> <https://detrان-admin.rs.gov.br/upload/arquivos/201906/18093022-diagnostico-acidentalidade-dez-18.pdf>

<sup>56</sup> <https://www.detrان.rs.gov.br/habilitacao-cnh>

<sup>57</sup> [https://www.detrان.rs.gov.br/dados-rs \(CONDUTORES\)](https://www.detrان.rs.gov.br/dados-rs (CONDUTORES))

<sup>58</sup> <https://portal.prf.gov.br/>

En cuanto al **proceso sancionador** el mismo es **gestionado por DETRAN/RS**.

Las **pruebas de espirometría (alco-test)** en las carreteras federales, lo realiza la Policía Federal de Carreteras. En las carreteras estatales, el Comando de Carreteras de la Policía Militar. En las ciudades, puede ser la agencia municipal de tráfico o la policía.

En cuanto a las **pruebas de narcotest**, sólo es necesario cuando se solicitan tipos específicos de habilitación. El responsable es el DETRAN de cada estado.

**Existe un registro único de sanciones**, el cual es administrado y custodiado por DETRAN-RS; la consulta es pública<sup>59</sup>.

DETRAN-RS **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico, ni capacidad de intervenir en el diseño de las vías, ni capacidad de intervenir en la señalización o en la gestión de los sistemas automáticos de control.**

**Existe un registro único de vehículos**, el cual es administrado y custodiado por DETRAN-RS; la consulta es pública<sup>60</sup>.

DETRAN/RS **no posee competencias sobre la regulación del transporte colectivo, la regulación del transporte de mercancías, la regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, o la regulación del transporte escolar.**

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, **esa potestad tampoco corresponde a DETRAN/RS.**

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Rio Grande **existe un Frente Parlamentario de Tránsito Seguro en la Asamblea Legislativa de Rio Grande do Sul.**

DETRAN/RS **cuenta con un comité interministerial asesor**, definido en el artículo 10 de la Ley 10.847. Sus **funciones** están definidas en el artículo 11 de la Ley 10.847.

Por otra parte, **DETRAN-RS no tiene ni capacidad legislativa, ni normativa o de reglamentación.**

Es importante destacar que **DETRAN/RS cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, los cuales están definidos en el artículo 10 de la Ley 10.847.

DETRAN-RS **no tiene un programa de atención a víctimas.**

DETRAN/RS **cuenta con un programa de apoyo a los municipios.**

Finalmente podemos decir que la DETRAN/RS **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, aunque no cuenta con presupuesto asignado para ejecutarlas.**

<sup>59</sup> <https://www.detran.rs.gov.br/dados-rs> (INFRCOES)

<sup>60</sup> <https://www.detran.rs.gov.br/dados-rs> (FROTA)

## COLOMBIA



Población: 49.648.685

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 6.190

Fallecidos: 6.850 (16); Heridos: 39.517 (graves y lesionados) (17)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)</b>, fue creada por la Ley 1.702 del año 2013. Depende funcionalmente del Ministerio de Transporte. Sus <b>funciones</b> están descritas en el artículo 9 de la Ley 1.702<sup>61</sup>.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Sus <b>autoridades son designadas por el Poder Ejecutivo Nacional</b> (en este caso a través del <b>Presidente de la República</b>) de acuerdo a lo establecido en el artículo 13 de la Ley 1.702<sup>62</sup>. Las mismas permanecen en funciones hasta su remoción, la cual la define el Presidente de la República. La ANSV <b>cuenta con organigrama</b><sup>63</sup>.</p> <p>Actualmente la ANSV <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>, desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.</p> <p>La ANSV <b>solo ha participado del WP29</b> en 2017.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>La ANSV <b>cuenta con recursos financieros propios</b> (artículo 7 de la Ley 1.702) y su procedencia está establecida en los artículos 7 y 8 de la mencionada Ley. Anualmente la ANSV, <b>presenta auditorías de gestión</b><sup>64</sup>.</p>
GESTION DE DATOS
<p>La ANSV <b>cuenta con un Observatorio de Seguridad Vial</b>, cuyas funciones están descritas en el artículo 16 de la Ley 1.702. El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en los siguientes enlaces:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="https://ansv.gov.co/public/documentos/Ejemplo%20Observatorio.pdf">https://ansv.gov.co/public/documentos/Ejemplo%20Observatorio.pdf</a> //</li> <li>2. <a href="https://ansv.gov.co/observatorio/">https://ansv.gov.co/observatorio/</a>.</li> </ol> <p>La <b>f fuente de datos es el Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses - INMLCF</b><sup>65</sup>.</p>

<sup>61</sup><http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201702%20DEL%2027%20DE%20DICIEM%20BRE%20DE%202013.pdf>

<sup>62</sup> <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

<sup>63</sup> <https://ansv.gov.co/Estructura>

<sup>64</sup> <https://ansv.gov.co/Transparencia>

<sup>65</sup> <http://www.medicinalegal.gov.co/>

Si bien los **datos de fallecidos/heridos con que se cuenta** no figuran ni en la página web de la ANSV, ni en la de INMLCF, en el informe de OMS 2018, en la ficha de Colombia, figura como nota (a) en la página 123 que se, "Contempla fallecidos hasta 1 año después de ocurrido el siniestro"<sup>66</sup>.

Los **datos que maneja la ANSV no son auditados en forma externa**.

La ANSV **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos.

**Anualmente** la ANSV **presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>67</sup>.

## ESTRATEGIAS

La ANSV **cuenta con un plan de seguridad vial** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>; **el mismo abarca el período 2011-2021**.

El mismo **define una estrategia nacional**. La **estrategia cuenta con un presupuesto asignado**<sup>68</sup>. Las **acciones propuestas cuentan con fichas de técnicas** que detallan - entre otros - la escala de actuación; el período de realización y el o los indicadores asociados

## AREA DE INFLUENCIA

En la medida **que sus funciones** otorgadas por la Ley 1.702 **se lo permiten**, la ANSV **gestiona directamente áreas de seguridad vial**. Actualmente se limitan básicamente a campañas de concientización.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, si bien la Ley 1702 en su artículo 4, numeral 4.6, establece que la ANSV ha de, "Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, re categorizar o revalidar una licencia de conducción", quien define las competencias en los hechos es el Ministerio de Transporte.

Si bien **existe un proceso unificado a nivel nacional** el trámite puede ser realizado por los organismos públicos y privados autorizados por el ministerio de transporte

La **expedición de la licencia de tránsito la realiza el Ministerio de Transporte**; de acuerdo al Decreto 289 de 2009 en su artículo 1, establece que "El Ministerio de Transporte implementará todas las medidas que fueren necesarias para lograr la adquisición, impresión, distribución, custodia y control de los insumos y equipos que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad para la expedición de la Licencia de Conducción y de la Licencia de Tránsito con un Formato Único Nacional"<sup>69</sup>.

Actualmente **no se realizan pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir, está en proceso de definirse quien los hará.

**Existe un registro único de conductores**, el cual depende del Ministerio de Transporte<sup>70</sup>; si bien la ANSV no tiene la custodia, si sabemos que accede a la consulta.

**Existe una policía nacional de tránsito** la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional - DITRA<sup>71</sup>

La ANSV **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**, aunque se hacen convenios entre la ANSV y la DITRA, en los cuales la ANSV le trasfiere recursos y se acuerdan en general el tipo de actuaciones, pero no es formal.

En cuanto al **proceso sancionador** la DITRA, hace los comparendos (multas), pero la gestión la hacen las Secretarías de Tránsito.

<sup>66</sup> [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)

<sup>67</sup> <https://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=59>

<sup>68</sup> <https://ansv.gov.co/Transparencia>

<sup>69</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=34949>

<sup>70</sup> <https://www.runt.com.co/registros-runt/rna>

<sup>71</sup> <https://www.policia.gov.co/direccion/transito>

Tanto las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest, las mismas son realizadas por la DITRA.**

**Existe un registro único de sanciones**, el cual administra y custodia el SIMIT<sup>72</sup>, aunque la ANSV accede a la consulta.

La ANSV **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico**. De manera informal, **tiene capacidad de intervenir en el diseño de las vías, ni de intervenir en la señalización**. En relación a estos tres temas, el artículo 5 de la Ley 1702, establece: “Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas”.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial** son quienes establecen los criterios que deben cumplir estos elementos, de acuerdo a la Ley 1.843 de 2017, la cual regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones<sup>73</sup>.

**Existe un registro único de vehículos**, el cual administra y custodia el Ministerio de Transporte<sup>74</sup>, aunque la ANSV accede a la consulta.

La **regulación del transporte colectivo, así como la de los servicios de taxis y aplicativos móviles**, es competencia de acuerdo al Decreto 170 de 2001<sup>75</sup>, tal cual establece en el artículo 10: “AUTORIDADES DE TRANSPORTE. Son autoridades de transporte competentes las siguientes: - En la Jurisdicción Nacional: El Ministerio de Transporte. - En la Jurisdicción Distrital y Municipal: Los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. - En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada”.

La **regulación del transporte de mercancías**, de acuerdo al Decreto 173 de 2001 artículo 8, así como la **regulación del transporte escolar**, de acuerdo al Decreto 348 de 2015 artículos 6 y 13, **es competencia del Ministerio de Transporte**.

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad**, la Ley 1702 en su artículo 9, numeral 2.6 establece: “Definir, con los **Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores**, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley”.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Colombia **existe la Comisión Sexta tanto del Senado como de la Cámara de Representantes**<sup>76</sup>.

En cuanto a si la ANSV cuenta con un comité interministerial asesor, la Ley 1702, en su artículo 12 establece la creación de un Consejo Directivo; Adicionalmente, se definieron otros comités complementarios. Sus **funciones están descritas** en el artículo 14 de la referida Ley.

<sup>72</sup> [www.simit.gov.co](http://www.simit.gov.co)

<sup>73</sup> <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/ley%201843%20del%2014%20de%20julio%20de%202017.pdf>

<sup>74</sup> <https://www.runt.com.co/registros-runt/rna>

<sup>75</sup> [file:///C:/Users/Rosa/Downloads/Decreto\\_170\\_2001.pdf](file:///C:/Users/Rosa/Downloads/Decreto_170_2001.pdf)

<sup>76</sup> <http://www.senado.gov.co/index.php/comisiones/constitucionales/comision-sexta>

# FICVI 10 años

La ANSV **cuenta con la facultad de contar con un Comité Interministerial** el cual puede convocar a través del Ministerio de Transporte, pero depende de la gestión.

**La ANSV no tiene ni capacidad legislativa, ni normativa o de reglamentación**; la Ley 1702 de acuerdo al artículo 9, en su apartado 2.1. establece: "Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente"; por su parte en el mismo artículo en su apartado 2.2. establece: "Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República".

Es importante destacar que **la ANSV cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, los cuales están establecidos en el artículo 15, numeral 15.4, parágrafos 1 y 2 de la Ley 1702.

Si bien la ANSV **no tiene un programa de atención a víctimas** se ha publicado en julio de 2019, que "la Agencia Nacional de Seguridad Vial pondrá a disposición un grupo de profesionales que velarán por los derechos y brindarán alternativas de atención posterior a un siniestro vial. Entre ellas están un acompañamiento psicosocial y una asesoría legal"<sup>77</sup>.

La **ANSV cuenta con un programa de apoyo a los municipios** establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial, pág. 109, punto 4.4.4.4. "Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial". El mismo está disponible en el siguiente enlace:

<https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>.

Para esto se hacen convenios con los municipios y departamentos

Finalmente podemos decir que la ANSV **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, con presupuesto asignado**. Esta afirmación se desprende de las funciones que le asigna la Ley 1702 y de la información disponible en <https://ansv.gov.co/Videos>, aunque depende de la línea que establezca el gobierno central.

<sup>77</sup> <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7566/gobierno-nacional-implementara-atencion-integral-a-victimas-en-siniestros-viales/>

## COSTA RICA



Población: 4.999.441

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 11.510

Fallecidos: 488 (18); Heridos: 19.302 (graves y lesionados) (19)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ AEREA DE INFLUENCIA</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>El <b>Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)</b><sup>78</sup>, fue creada por la Ley 6.324 de 4 de mayo de 1979<sup>79</sup>.</p> <p>Depende funcionalmente del <b>Ministerio del Ministerio de Transportes</b>, de acuerdo al artículo 4 de la Ley 6.324. Sus <b>funciones</b> están descritas en el artículo 9 de la Ley 6.324.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Sus autoridades son designadas por la Junta Directiva, por el plazo que este órgano establezca y no podrá ser superior al máximo equivalente al nombramiento del presidente de la República. Sin embargo, expirado ese período, podrá ser nuevamente nombrado. Para los efectos del nombramiento y la remoción, el director ejecutivo será considerado un funcionario de confianza. de acuerdo a lo establecido en la Ley 8696 de 17 de diciembre del 2008.</p> <p><b>Solo el máximo jerarca (Director Ejecutivo y Junta Directiva) cambian de acuerdo al gobierno de turno, cada 4 años.</b> En lo referente a las Directores de Área, Jefaturas de Departamento y Unidades, así como el resto de los colaboradores están respaldados por las leyes de empleado público, Ley 1.581 que regula las relaciones entre el Poder Ejecutivo y sus servidores, a fin de protegerlos con el propósito de garantizar la eficiencia de la Administración Pública. El COSEVI <b>cuenta con organigrama</b><sup>80</sup>.</p> <p>Actualmente el COSEVI <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>, el IRTAD y el CITA.</p> <p>El COSEVI <b>no participa del WP29.</b></p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>El COSEVI <b>cuenta con recursos financieros propios</b> y su procedencia está establecida en el artículo 10 de la Ley 6.324. Anualmente el COSEVI, <b>presenta auditorías de gestión</b><sup>81</sup>.</p>

<sup>78</sup> <https://www.csv.go.cr/inicio>

<sup>79</sup> <https://www.csv.go.cr/documents/10179/19830/Ley+de+Administraci%C3%B3n+Vial.pdf/a3fb5c57-9fa1-4fb2-b85f-e70f0231b814>

<sup>80</sup> <https://www.csv.go.cr/organigrama>

<sup>81</sup> <https://www.csv.go.cr/auditoria-interna>

## GESTION DE DATOS

El COSEVI cuenta con un **Observatorio Costarricense de Seguridad Vial**<sup>82</sup>. El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en el siguiente enlace: <http://datosabiertos.csv.go.cr/dashboards/19737/informacion-general-de-costa-rica/>.

La **fuentes de datos son los partes oficiales de tránsito** que realiza la Dirección General de Policía de tránsito al presentarse un accidente, los cuales ingresan a la base de datos de dos formas (hand held y papel). Los **datos con que se cuenta son los de fallecidos en sitio como las muertes ocurridas en el lugar de los hechos o durante el traslado**<sup>83</sup>.

Los **datos que maneja el COSEVI no son auditados en forma externa**.

El **COSEVI cuenta con un software propio** para la gestión de los datos (Sistema de Accidentes de Tránsito).

**Anualmente el COSEVI presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>84</sup>.

## ESTRATEGIAS

El COSEVI cuenta con un **plan de seguridad vial** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.csv.go.cr/plan-estrategico-en-seguridad-via>; **abarca el periodo 2015-2020**.

El mismo **define una estrategia nacional**. La estrategia **tiene un presupuesto asignado**<sup>85</sup>.

**No se cuenta con información** sobre si la estrategia **cuenta con un sistema de evaluación definido**.

## AREA DE INFLUENCIA

El COSEVI **no gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, la misma está regulada por la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y de Seguridad Vial 9.078, cuya competencia es del **Ministerio de Obras Públicas y Transportes mediante la Dirección General de Educación Vial**<sup>86</sup>. **No se cuenta con información** sobre si existe cruzamiento de datos a nivel nacional.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir, se hacen en la Dirección General de Educación Vial (DGEV)<sup>87</sup> del MOPT (conocida también como «licencias del MOPT»). Ahí solamente se presentan exámenes (y cursos). El trámite del plástico de la licencia, una vez que tenga ganado el examen, es en COSEVI. Los exámenes y cursos se matriculan por internet o por teléfono al call center de COSEVI, y todos los pagos se hacen en bancos (se puede pagar por internet).

**Existe un registro único de conductores** y las bases de Datos están ubicadas y son administradas por el COSEVI, por medio de la Dirección General de Educación Vial; COSEVI no tiene la custodia y accede a la consulta.

**Existe una policía nacional de tránsito:** Dirección General de Policía de Tránsito de Costa Rica<sup>88</sup>

El COSEVI por medio del Plan Operativo y el financiamiento de proyectos a la Dirección General de Policía de Tránsito, **puede re direccionar el accionar de la Policía**, sin embargo, esta Dirección tiene su propia organización y mandos de gestión.

El COSEVI **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**.

<sup>82</sup> <http://datosabiertos.csv.go.cr/home>

<sup>83</sup> <http://datosabiertos.csv.go.cr/dashboards/19669/fallecidos-en-sitio-datos-provisionales>

<sup>84</sup> <https://www.csv.go.cr/estadisticas>

<sup>85</sup> <https://www.csv.go.cr/documents/10179/38161/2019+presupuesto+consolidado+%28oficio+c.g.r.%29>

<sup>86</sup> [http://www.pgrweb.go.cr/scij/busqueda/normativa/normas/nrm\\_norma.aspx?param1=nrm&nvalor1=1&nvalor2=73504&nvalor3=90232&strtipm=fn](http://www.pgrweb.go.cr/scij/busqueda/normativa/normas/nrm_norma.aspx?param1=nrm&nvalor1=1&nvalor2=73504&nvalor3=90232&strtipm=fn)

<sup>87</sup> <https://www.educacionvial.go.cr/paginas/default.aspx>

<sup>88</sup> <https://www.transito.go.cr/administrativo/paginas/default.aspx>

En cuanto al **proceso sancionador** de acuerdo a la Ley 9.078, artículo 16: “La Dirección General de Policía de Tránsito de Costa Rica... tendrá plena responsabilidad sobre el control y vigilancia de las operaciones de tránsito en todo el país. Para el cumplimiento de sus funciones deberá acatar las disposiciones formuladas por las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito y de Transporte Público, en cuanto a los aspectos técnicos, operacionales y legales del tránsito”.

Tanto las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest, las mismas son realizadas por la Dirección General de Policía de Tránsito de Costa Rica.**

**Existe un registro único de sanciones**, el cual depende del COSEVI quien tiene la custodia y consulta del mismo. Este registro contempla: Consulta infracciones (pública); Consulta Infracciones (privada); Consultar Certificación de Infracciones; Consulta Infracciones Flotilla; Consulta Histórico Infracciones; Registro/Cambio Dirección Electrónica - Formulario; Solicitar Certificación de Infracciones; Solicitar cita devolución placas y vehículos; Cancelar cita de devolución de placas y vehículos; Consultar cita de devolución de placas y vehículos<sup>89</sup>.

El COSEVI **tiene competencias sobre la gestión del tráfico** tal cual establece la Ley 9.078, en su artículo 14 numerales 1, 2 y 3: “Estudiar y analizar los problemas de tránsito y formular las políticas de administración de tránsito; Estudiar y analizar las consecuencias ambientales y sociales del tránsito, tales como contaminación y accidentes, y formular estrategias para resolverlas; Elaborar normas, especificaciones y procedimientos, así como preparar diseños y planos operacionales, para resolver los problemas de tránsito, reducir al máximo, sus consecuencias ambientales y resolver los problemas de seguridad vial...”

En cuanto a la **capacidad de intervenir en el diseño de las vías**, la Ley 9.078, en su artículo 14 numeral 5 **otorga a COSEVI la facultad** de: “Revisar los programas, planos y diseños para la construcción o mejoramiento de la infraestructura del transporte vial, para garantizar su conformidad con las políticas y estrategias de la administración del tránsito y con las normas técnicas de la Ingeniería de Tránsito...”.

En relación a la **señalización** la Ley 9.078, en su artículo 14 numeral 4 **otorga a COSEVI la facultad** de: “Diseñar y poner en ejecución programas referentes a la instalación de semáforos, señales viales, marcas sobre el pavimento y otros dispositivos para el control del tránsito, así como programas de operación de tránsito para incrementar la capacidad y la seguridad viales...”.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control**, el COSEVI, **tiene facultad sobre su regulación**. Los mismos están contemplados en el artículo 160 de la Ley 9.078: “Equipos de registro y detección de infracciones por medio de sistemas de control automatizado”.

**El registro e inscripción** de vehículos lo tiene por Ley el Registro Público de Costa Rica. Dependencia del Ministerio de Hacienda<sup>90</sup>. El COSEVI no cuenta con la custodia, pero si accede a la consulta (la información se encuentra accesible en la plataforma del Observatorio de Seguridad Vial).

La **regulación del transporte colectivo, del transporte escolar**, así como de los **servicios de taxi y aplicativos móviles**, **no es competencia del COSEVI** sino del **Consejo de Transporte Público (CTP)**, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

**No se cuenta con información** sobre si COSEVI tiene competencias en materia de regulación de transporte de mercancías.

En relación a la **responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, esa potestad **corresponde al Ministerio de Hacienda**.

<sup>89</sup> <https://www.csv.go.cr/servicios-cosevi>

<sup>90</sup> <https://www.hacienda.go.cr/tica/web/hcivarveh2.aspx>

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

No se cuenta con información sobre la **existencia de una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo en Costa Rica.**

El COSEVI cuenta con un **comité interministerial asesor**, el mismo está definido en la Ley 6.324, art. 5. Sus **funciones están descritas** en el artículo 9 de la Ley 6.324.

Por otra parte, **el COSEVI si bien no tiene ni capacidad legislativa, si tiene capacidad normativa y de reglamentación**; la Ley 9.078, en su artículo 9 establece: “El Consejo tendrá las siguientes atribuciones: c) Proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores”.

Es importante destacar que el COSEVI **cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, por medio de los Programas: Centros Educativos Seguros, Asistencia Municipal Vial y Empresas Seguras<sup>91</sup>.

El COSEVI **cuenta con el Programa de Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito y sus Familiares**, cuyo objetivo consiste en brindar apoyo a las personas que han sufrido un accidente de tránsito o que han perdido a un ser querido, producto del mismo. Para ello se realiza una valoración para determinar el tipo de asistencia a brindar: psicológica, social o legal. Por otra parte, el Ministerio Público de Costa Rica cuenta con la Oficina de Atención y Protección a la Víctima entre las que se encuentran las de tránsito<sup>92</sup>.

Por su parte, el COSEVI **cuenta con un programa de apoyo a los municipios** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.csv.go.cr/programa-de-asistencia-municipal>

El COSEVI **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, con presupuesto asignado.**

<sup>91</sup> <https://www.csv.go.cr/web/guest/programas>

<sup>92</sup> <https://ministeriopublico.poder-judicial.go.cr/index.php/es/servicios-a-la-ciudadania/atencion-y-proteccion-a-la-victima>

## CHILE



Población: 18.729.160

Grupo de Ingresos: Ingreso alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 14.670

Fallecidos: 1.507 (20); Heridos: 57.939 (graves y lesionados) (21)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)</b><sup>93</sup>, fue creada por el Decreto 223 de 1993<sup>94</sup>.</p> <p>Depende funcionalmente del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (artículo 5 del Decreto 223). Sus <b>funciones</b>: “Asesorar al Presidente de la República en materias referidas a disminuir la elevada tasa de accidentes de tránsito que ocurren en el país. Para ello el ámbito de competencia abarca todas aquellas materias asociadas a la seguridad de tránsito<sup>95</sup>.”</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Según el artículo 8 del Decreto 223: “<b>La Secretaría Ejecutiva</b> estará radicada administrativamente en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y funcionará con recursos que con tal propósito serán asignados al presupuesto de dicho Ministerio”. Al ser un cargo político no técnico de concurso público, el mismo cambia según disposición interna del gobierno (ese es uno de sus grandes problemas). La CONASET <b>cuenta con organigrama</b><sup>96</sup>.</p> <p>Actualmente la CONASET <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>. Adhieren a los objetivos de la ONU y la OCDE al ser país miembro, pero es instancia de gobierno por lo tanto puede cambiar.</p> <p>La CONASET <b>no ha participado del WP29</b>.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>CONASET cuenta, con una <b>partida presupuestaria</b> del Ministerio de Transporte, de hecho, tienen partida para difusión etc. Es un presupuesto exiguo, pero existe.</p> <p>Los <b>recursos preferentemente provienen</b> de la subsecretaría de Transportes, dependiente del Ministerio de Transporte. Está en la partida presupuestaria anual y en la Dirección de Presupuestos (DIPRES)<sup>97</sup>. Anualmente CONASET, <b>presenta auditorías de gestión</b> ante la DIPRES.</p>

<sup>93</sup> <https://www.conaset.cl/>

<sup>94</sup> [https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/DTO-223\\_22-MAR-1994-1.pdf](https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/DTO-223_22-MAR-1994-1.pdf)

<sup>95</sup> <https://www.conaset.cl/que-hacemos/>

<sup>96</sup> <https://www.conaset.cl/organigrama/>

<sup>97</sup> <https://www.dipres.gob.cl/598/w3-channel.html>

## GESTION DE DATOS

El **Observatorio de Seguridad Vial**<sup>98</sup> publica las cifras estadísticas, indicadores, estudios de comportamiento, análisis geoespacial y otros temas de interés relativos a los accidentes de tránsito en el país. Para ello utiliza como fuente principal los **datos provenientes** de la base de datos de accidentes de tránsito que **registra Carabineros de Chile**. Las **cifras recopiladas corresponden a las primeras 24 horas** de ocurrido el siniestro.

Los **datos que maneja la CONASET no son auditados en forma externa**; de hecho, ninguna agencia de datos de Chile se audita externamente.

La CONASET **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos.

**Anualmente Carabineros presenta un balance de siniestralidad vial** y CONASET lo replica<sup>99</sup>.

## ESTRATEGIAS

La CONASET **cuenta con un plan de seguridad vial** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/>; el mismo tiene **formato anual**.

El mismo **define una estrategia nacional**. La estrategia **no cuenta con un presupuesto asignado** (como nota de color, el mismo se ha cambiado tres veces en cuatro años). Las **acciones propuestas no cuentan** con un sistema de evaluación definido.

## AREA DE INFLUENCIA

La CONASET **no gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, no cuenta con competencias, éstas corresponden a los municipios que son quienes las entregan (Ley 18.290 artículo 9<sup>100</sup>). La CONASET solo genero el Manual del Conductor<sup>101</sup>.

**No existe un proceso unificado a nivel nacional**; según la Ley 18.290 artículo 23: “Los Departamentos de Tránsito y Transporte Público Municipal deberán conservar archivados, en la forma que determine el reglamento, todos los antecedentes requeridos para otorgar una licencia de conductor y toda modificación que en ella se produzca”. El sistema no está unificado. Cada Municipalidad emite licencias sin poner en línea, por lo tanto, se producen entregas de licencia a imputados usando el concepto de pérdida de licencia de conducir. Tampoco está enlazado con el sistema penal.

La **expedición de la licencia de tránsito** les compete a los municipios (gobiernos locales) autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La supervisión la ejerce el mismo Ministerio (Decreto 94, artículo 1<sup>102</sup>).

De acuerdo al Decreto 94, artículo 2: “**Las pruebas teórico-prácticas** para la obtención de la licencia de conductor **les compete a los municipios** (gobiernos locales) autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”. La supervisión la ejerce el mismo Ministerio.

**Existe un registro único de conductores**, el cual fue creado por el Decreto 739 artículo 1: “La organización y funcionamiento del Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados se regirá por las disposiciones de la Ley N° 18.290 y del presente reglamento, sin perjuicio de lo contemplado en la ley que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local”<sup>103</sup>. CONASET **tiene acceso a la consulta, pero no lo custodia**.

Carabineros de Chile cumple las funciones de **policía nacional de tránsito**.

<sup>98</sup> <https://www.conaset.cl/observatorio-datos-estadisticas/>

<sup>99</sup> <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/>

<sup>100</sup> <http://iura.cl/18290/9.html>

<sup>101</sup> [https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/09/LNC-AUTOMOVILISTAS\\_actualizaci%C3%B3n-22-07-2019.pdf](https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/09/LNC-AUTOMOVILISTAS_actualizaci%C3%B3n-22-07-2019.pdf)

<sup>102</sup> <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=9156&idParte=>

<sup>103</sup> <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=15363>

CONASET, **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**; según la Ley 18.290, artículo 4: “Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere la presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan”<sup>104</sup>.

En cuanto al **proceso sancionador** Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados son los responsables por tal accionar.

Tanto para **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, la Ley 18.290, artículo 182 establece que: “Carabineros podrá someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria o de otra naturaleza destinada a detectar la presencia de alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas”. También el Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA) puede hacer esos exámenes. En el caso de Narcotest los instrumentos solo los tiene el Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA), radicado en el Ministerio del Interior y Seguridad Pública<sup>105</sup>.

**El registro único de sanciones** esta unificado con el registro único de conductores **bajo los mismos términos**.

La CONASET **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico**.

El **diseño de las vías**, corresponde al Ministerio de Obras Públicas<sup>106</sup>, la competencia en cuanto a la **señalización** está en manos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Ley 18.290, artículo 93<sup>107</sup>.

**Los sistemas automáticos de control**, el Programa CATI este actualmente en etapa de legislación<sup>108</sup>.

**Existe un registro único de vehículos**, el cual administra y custodia el Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo a la Ley 18.290 artículo 39<sup>109</sup>. Si bien CONASET accede a la consulta, no tiene la custodia de los datos.

La **regulación del transporte colectivo, así como la de los servicios de taxis y aplicativos móviles, no es competencia de CONASET**; según la Ley 18.290, artículo 85: “Los servicios de locomoción colectiva de pasajeros y de taxis, deberán ajustarse en su operación a las normas que para los efectos determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

La **regulación del transporte de mercancías, tampoco es competencia de la CONASET**; esta tarea depende el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Obras Públicas (Ley 18.290 artículo 64).

La **regulación del transporte escolar, tampoco es competencia de la CONASET**; la misma corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Decreto 38 de 2015<sup>110</sup>.

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad**, la tiene el **Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**.

<sup>104</sup> [https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma\\_plana?org=&idNorma=1007469](https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=1007469)

<sup>105</sup> <https://www.senda.gob.cl/>

<sup>106</sup> <https://www.mop.cl/Paginas/default.aspx>

<sup>107</sup> [https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma\\_plana?org=&idNorma=1007469](https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=1007469)

<sup>108</sup> <https://www.mtt.gob.cl/cat>

<sup>109</sup> [https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma\\_plana?org=&idNorma=1007469](https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=1007469)

<sup>110</sup> <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=210737&idVersion=2015-12-31>

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Chile **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**; en el Congreso Bicameral, **existen en ambas cámaras comisiones de Transporte**<sup>111</sup>.

La CONASET **cuenta con un comité interministerial asesor**, la propia CONASET coordina las labores en materia de seguridad vial de los siguientes diez ministerios: Interior y Seguridad Pública, Educación, Justicia y Derechos Humanos, Obras Públicas, Salud, Vivienda y Urbanismo, Transportes y Telecomunicaciones, Trabajo y Previsión Social, Secretaría General de Gobierno, Secretaría General de la Presidencia; además de Carabineros de Chile<sup>112</sup>. Las funciones **no están descritas**.

La CONASET **no cuenta con la facultad de contar con un Comité Interministerial**.

La CONASET **no tiene ni capacidad legislativa, ni normativa o de reglamentación**; solo puede apoyar iniciativas del Poder Ejecutivo.

Destacar que **la CONASET no cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, convoca a reuniones, pero no son espacios formales.

La CONASET **no tiene un programa de atención a víctimas**; existen agencias que en su catálogo tienen la línea, como los Centros de Atención a Víctimas del Delito de la Subsecretaría de Prevención del Delito<sup>113</sup>.

La **CONASET no cuenta con un programa de apoyo a los municipios**, hacen inducciones junto a Carabineros.

a CONASET **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, con presupuesto asignado**, la cual realizan una vez al año con un presupuesto aproximado de 150 millones de pesos.

<sup>111</sup> [https://www.camara.cl/trabajamos/comision\\_pley.aspx?prmlD=402](https://www.camara.cl/trabajamos/comision_pley.aspx?prmlD=402)

<sup>112</sup> <https://www.conaset.cl/que-hacemos/>

<sup>113</sup> <http://www.seguridadpublica.gov.cl/programa-apoyo-a-victimas-de-delito/>

## ECUADOR



Población: 17.084.357

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 6.120

Fallecidos: 2.151 (22); Heridos: 19.858 (graves y lesionados) (23)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Agencia Nacional de Tránsito</b> del Ecuador (ANT)<sup>114</sup>, <b>fue creada</b> por la Ley 1 de 2008 (LOTTTSV)<sup>115</sup>.</p> <p>Depende funcionalmente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas<sup>116</sup>. Sus <b>funciones</b> de acuerdo al artículo 16 de la Ley 1 son: "... regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADS y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito".</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Las <b>autoridades</b> son definidas por su Directorio y su <b>permanencia no tiene un tiempo definido</b>, por ser cargos de libre remoción. La ANT <b>cuenta con organigrama</b><sup>117</sup>.</p> <p>Actualmente la ANT <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial</b> (OISEVI).</p> <p>La ANT <b>ha participado esporádicamente del WP29</b>.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>De acuerdo al artículo 16 de la Ley 1: "... La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una <b>entidad autónoma</b> de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, <b>presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios</b>", aunque en los hechos el presupuesto del que disponen no es propio, es designado a través de la planificación presupuestaria anual del gobierno.</p> <p>Aunque la Ley 1, (LOTTTSV) en su artículo 30 establece una <b>serie de fuentes de las cuales provienen los recursos</b>, en los hechos, estos provienen de la cuenta única del gobierno nacional.</p> <p>Aualmente la ANT, <b>presenta auditorías de gestión</b>.</p>

<sup>114</sup> <https://www.ant.gob.ec/>

<sup>115</sup> <https://ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformativa-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>

<sup>116</sup> <https://www.obraspublicas.gob.ec/>

<sup>117</sup> <https://ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2019/octubre/file/6781-literal-a1-organigrama-de-la-institucion>

## GESTION DE DATOS

La ANT cuenta con un **área estadística**, cuya **f fuente de datos proviene** de la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador y los agentes de tránsito de los gobiernos autónomos descentralizados

Las **cifras recopiladas corresponden al momento** de ocurrido el siniestro. Los **datos que maneja la ANT no son auditados en forma externa**.

La ANT **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos, pero está trabajando en su implementación. La ANT **presenta mensual y anualmente un balance de siniestralidad vial**<sup>118</sup>.

## ESTRATEGIAS

La ANT **cuenta con un plan de seguridad vial** el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/12/Plan-Operativo-de-Seguridad-Vial.pdf> el mismo tiene **abarca un periodo de 5 años**.

El mismo **define una estrategia nacional**. La **estrategia no cuenta con un presupuesto asignado**. Las **acciones propuestas cuentan** una métrica para evaluar los resultados.

## AREA DE INFLUENCIA

La ANT **gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, el Reglamento de la LOTTTSV<sup>119</sup>, en su artículo 20, numeral 5 establece como competencia de la ANT: “Emitir licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales, maquinaria agrícola y equipo caminero...”.

**Existe un proceso unificado a nivel nacional**; el mismo está establecido en el artículo 16, numeral 3 del Reglamento de la LOTTTSV: “4. Emitir los reglamentos que establezcan los parámetros técnicos para el manejo y la información que deba constar en los siguientes registros, que serán administrados por la ANT: Registro Nacional de Títulos Habilitantes, Registro Nacional de Conductores, Registro Nacional de Licencias de Conducir y Permisos Provisionales y de Aprendizaje, Registro Nacional de Vehículos, y Registro Nacional de Estadísticas de Accidentes y de Seguros...”. Si bien el mismo es administrado y custodiado por la ANT, no se cuenta con acceso público.

La **expedición de la licencia de tránsito** corresponde a la ANT<sup>120</sup>.

El Reglamento de la LOTTTSV, en su artículo 126, establece que: “Para obtener la licencia de categoría no profesional tipo B, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá como requisito único la rendición y **aprobación de las pruebas psicosenométricas, teóricas y prácticas**, que serán tomadas por los servidores públicos de la misma entidad.

En cuanto a si **existe un registro único de conductores**, el mismo está establecido en el artículo 16, numeral 3 del Reglamento de la LOTTTSV: “4. Emitir los reglamentos que establezcan los parámetros técnicos para el manejo y la información que deba constar en los siguientes registros, que serán administrados por la Agencia Nacional de Tránsito: Registro Nacional de Títulos Habilitantes, *Registro Nacional de Conductores*, Registro Nacional de Licencias de Conducir y Permisos Provisionales y de Aprendizaje, Registro Nacional de Vehículos, y Registro Nacional de Estadísticas de Accidentes y de Seguros...” La ANT **tiene acceso a la consulta y a lo custodia**.

En Ecuador no existe una **policía nacional de tránsito**; las competencias están divididas entre la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador y los Agentes de Tránsito de los gobiernos autónomos descentralizados.

<sup>118</sup> <https://www.ant.gob.ec/index.php/estadisticas>

<sup>119</sup> <https://ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/reglamento-general-para-la-aplicacion-de-la-lotttsv>

<sup>120</sup> <https://www.ant.gob.ec/index.php/licencias>

ANT, **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía de tránsito**; puede instar ante sus directores un pedido para que se ejecute, pero no puede indicar acciones directamente.

En cuanto al **proceso sancionador** el mismo lo ejerce el municipio del distrito metropolitano de Quito y la Policía Nacional.

Tanto para **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, las pueden realizar Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador y los Agentes de Tránsito de los gobiernos autónomos descentralizados. En el caso puntual del narcotest, a pesar de que está previsto en la Ley, los mismos no se realizan en el país.

En cuanto al **registro único de sanciones** la ANT, a través de la Dirección de Secretaría General, realiza el trámite de emisión de certificado de historial de infracciones del conductor, con la finalidad de certificar el total de los puntos de la licencia de conducir, cursos en escuelas de conducción e infracciones pendientes de pago que tienen los usuarios a nivel nacional<sup>121</sup>.

Si bien la ANT tiene la custodia y el acceso, el mismo no es abierto al público.

La ANT **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico**.

Según el Reglamento de la LOTTTSV, en su artículo 102 en relación al **diseño de las vías y señalización**: “En los proyectos de vías nuevas, construidas, rehabilitadas o mantenidas, se exigirá estudios técnicos de impacto ambiental, señalización y seguridad vial de acuerdo a las directrices establecidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Agencia Nacional de Tránsito”.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control**, su presencia en el país es muy incipiente.

**Existe un registro único de vehículos**. La ANT, gestiona en línea el trámite de emisión de certificado único vehicular<sup>122</sup>

La **regulación del transporte colectivo, compete a la ANT** tanto en lo internacional como lo urbano, aunque el urbano es de competencia municipal, pero puede regular todo a través de normativa propia

**La regulación del transporte de mercancías, compete a la ANT.**

**La regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, así como el transporte escolar, es competencia de la ANT**, en lo que hace a la regulación general, pero las regulaciones específicas son competencia de los municipios.

En relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad**, la ANT tiene competencias en el tema.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Ecuador no existe una **comisión de seguridad vial en la asamblea nacional**. Existe una comisión ocasional creada internamente.

La ANT cuenta con un **comité interministerial**, pero el mismo no está creado por ley ni reglamento.

Sus **funciones** son asesorar y recomendar.

Por su parte, la ANT **no tiene ni capacidad legislativa**; puede enviar recomendaciones y pedidos, pero no tiene capacidad legislativa en sí.

La Ley 1, establece en su artículo 16 que: “La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la **regulación...**”

Destacar que **la ANT a través del Pacto Nacional por la Seguridad Vial<sup>123</sup> cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos.**

La ANT **no tiene un programa de atención a víctimas**.

<sup>121</sup> <https://www.gob.ec/ant/tramites/emision-certificado-informacion-conductor#description>

<sup>122</sup> <https://www.gob.ec/ant/tramites/emision-certificado-unico-vehicular-persona-natural-juridica>

<sup>123</sup> [https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/noticias-nacionales/1779-pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-avanza-con-la-participacion-de-instituciones-transportistas-y-sociedad-civil#.XbMM\\_UUzai4](https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/noticias-nacionales/1779-pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-avanza-con-la-participacion-de-instituciones-transportistas-y-sociedad-civil#.XbMM_UUzai4)

# FICVI 10 años

**Cuenta con un programa de apoyo a los municipios**, a través del cual realiza charlas, capacitaciones y campañas:

<https://www.ant.gob.ec/index.php/transporte-seguro>,

<https://www.ant.gob.ec/index.php/programas/pasajero-seguro>,

<https://www.ant.gob.ec/index.php/programas/delegacion-para-escuelas-no-profesionales>

Finalmente podemos decir que la ANT **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, aunque no cuenta con presupuesto asignado**, ya que los mismos tienen que salir del presupuesto anual.

## ESPAÑA



Población: 46.723.749

Grupo de Ingresos: Ingreso alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 29.450

Fallecidos: 1.806 (24); Heridos: 8.935 (graves y lesionados) (25)

MATRIZ F.O.D.A.	
<p><b>FORTALEZAS (INTERNO):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ PRESUPUESTO Y RECURSOS HUMANOS PROPIOS Y ESTABLES.</li> <li>➤ REGISTROS NACIONALES DE ACCIDENTES, CONDUCTORES, PERMISO POR PUNTOS Y VEHÍCULOS.</li> <li>➤ EJECUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE VIGILANCIA EN VÍAS INTERURBANAS.</li> <li>➤ DIVERSAS ÁREAS DE INFLUENCIA.</li> <li>➤ ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL.</li> </ul>	<p><b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ AGENDA 2030. SINERGIAS CON OTRAS POLÍTICAS, COMO LAS MEDIOAMBIENTALES.</li> <li>➤ PAPEL DE LA UNIÓN EUROPEA EN LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL.</li> <li>➤ COMPROMISO E IMPLICACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL EN ESPAÑA.</li> </ul>
<p><b>DEBILIDADES (INTERNO):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ AUSENCIA DE UNA COMISIÓN INTERMINISTERIAL.</li> <li>➤ AUSENCIA DE PRESUPUESTO GLOBAL DE LA ESTRATEGIA.</li> </ul>	<p><b>AMENAZAS (EXTERNO):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ DISPERSIÓN DE COMPETENCIAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD VIAL.</li> <li>➤ PÉRDIDA DE PRIORIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA AGENDA POLÍTICA.</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS DEPENDIENTES DE CONDICIONES MACROECONÓMICAS.</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Dirección General de Tráfico (DGT)</b><sup>124</sup> fue creada en 1959, mediante la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional<sup>125</sup>. Es un organismo autónomo adscrito al <b>Ministerio del Interior</b>. Sus <b>funciones</b> están definidas en el artículo 5 de la <b>Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial</b><sup>126</sup> y pueden resumirse del siguiente modo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La elaboración de los <b>planes y estrategias</b> en el ámbito de las políticas viales.</li> <li>2. El secretariado del <b>Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible</b>.</li> <li>3. La realización de <b>campañas de concienciación</b> y la comunicación y divulgación.</li> <li>4. La <b>expedición, renovación y canje de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor</b>.</li> <li>5. La realización de acciones en el ámbito de la <b>educación vial</b>.</li> <li>6. La gestión del sistema nacional del <b>permiso por puntos</b>.</li> <li>7. La <b>matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos a motor</b>.</li> <li>8. La <b>gestión del tráfico y la vigilancia, denuncia y sanción en vías interurbanas</b>.</li> <li>9. La gestión del <b>Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico</b>.</li> <li>10. La gestión de los <b>registros de vehículos, conductores e infractores</b>, entre otros.</li> </ol>

<sup>124</sup> <http://www.dgt.es/>

<sup>125</sup> <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1959/182/A10371-10372.pdf>

<sup>126</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6\\_2015.-TR-LSV.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf)

## RECURSOS HUMANOS

El **Director General de Tráfico** (máxima autoridad) es nombrado por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro del Interior. Los **Subdirectores Generales** son nombrados por el Subsecretario del Ministerio del Interior, a propuesta del Director General de Tráfico. El Director y los Subdirectores Generales son cargos de libre designación y permanecen en sus cargos hasta su cese. **El resto del personal de la Dirección General de Tráfico es, con carácter general, inamovible**, y no se ve afectado por cambios en el gobierno o en las autoridades.

La Dirección General de Tráfico cuenta con organigrama<sup>127</sup>. Forma parte del **Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial** (OISEVI) y participa en Grupos de Trabajo de la Unión Europea, la Organización de las Naciones Unidas (**WP1 y WP29 de UNECE**), el Foro Internacional del Transporte (**IRTAD**) y el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (**ETSC**).

## RECURSOS FINANCIEROS

La **Dirección General de Tráfico** está constituida como **organismo autónomo** adscrito al Ministerio del Interior, por lo que **cuenta con presupuesto propio**. Su presupuesto anual se establece en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Los ingresos proceden de **dos fuentes: sanciones de tráfico y tasas por la realización de trámites** como la obtención y renovación del permiso de conducir, y la matriculación, transferencia y baja de vehículos. La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial<sup>128</sup> establece que **el importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a la ley se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas**.

Las cuentas anuales de la Dirección General de Tráfico son **auditadas por la Intervención General del Estado**. Tanto las cuentas como el informe de auditoría son publicados en el Boletín Oficial del Estado.

## GESTION DE DATOS

La Dirección General de Tráfico cuenta con un **Observatorio Nacional de Seguridad Vial**. Sus funciones se establecen en el Real Decreto de estructura del Ministerio del Interior<sup>129</sup> y pueden resumirse del siguiente modo:

- La **gestión del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico** y la elaboración de la estadística nacional de accidentes de tráfico. La planificación, elaboración y divulgación de las **estadísticas, indicadores y datos** sobre accidentes de tráfico y el resto de materias incluidas en el ámbito de las competencias del organismo
- La **elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial** y el resto de planes y estrategias en el ámbito de la seguridad vial.
- El **impulso de la investigación en materia de seguridad vial**, factores influyentes e impacto de medidas específicas.
- La coordinación, participación y **representación en organismos nacionales e internacionales** en materia de seguridad vial y gestión de la movilidad.
- Los procesos de consulta y participación, a través del **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**.

Las **fuentes utilizadas en la estadística de accidentes de tráfico** son las siguientes:

- Policías de tráfico.
- Registros vitales.
- Institutos de Medicina Legal.
- Hospitales.

<sup>127</sup> <http://www.dgt.es/es/la-dgt/quienes-somos/estructura-organica/>

<sup>128</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6\\_2015.-TR-LSV.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf)

<sup>129</sup> <http://www.dgt.es/es/la-dgt/quienes-somos/estructura-organica/servicios-centrales/observatorio-nacional-de-seguridad-vial.shtml>

Los datos publicados finales son a **30 días**.

La base de datos de accidentes completa es enviada anualmente a la Comisión Europea, para su integración en la base de datos europea CARE (Community Road Accident Database). Por tanto, **se cumple con los estándares definidos por la Comisión Europea. Los datos forman también parte de la base de datos de IRTAD.**

La aplicación informática utilizada para la recogida de datos de accidentes se denomina ARENA II<sup>130</sup>. El informe anual se denomina "Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial en España"<sup>131</sup>.

## ESTRATEGIAS

Actualmente, está en vigor la **Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020**<sup>132</sup>. La estrategia es de **ámbito nacional**. Existen también planes autonómicos y urbanos.

La Estrategia 2011-2020 **no cuenta específicamente con un presupuesto**, pero las políticas nacionales seguridad vial sí tienen un programa presupuestario específico<sup>133</sup>.

Anualmente, se realiza el **seguimiento de los trece indicadores estratégicos** de la Estrategia 2011-2020. En 2015 se realizó una **evaluación intermedia**, consistente en el análisis del estado de ejecución de las acciones de la estrategia<sup>134</sup>. En 2020 y 2021 está prevista la realización de la evaluación final.

## AREA DE INFLUENCIA

La Dirección General de Tráfico tiene competencias sobre varias áreas de gestión relacionadas directamente con la seguridad vial. En primer lugar, **emite todos los permisos y licencias de conducción** en el territorio nacional<sup>135</sup>. Las pruebas teóricas y prácticas para la obtención de permisos y licencias son realizadas mediante **funcionarios examinadores** de la Dirección General de Tráfico.

La Dirección General de Tráfico **custodia el Registro de Conductores e Infractores**, registro único de conductores en España.

En España **no existe una policía nacional de tránsito unificada**. La Dirección General de Tráfico tiene **capacidad para indicar actuaciones a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**, principal policía de tráfico del país que actúa en las vías interurbanas de todo el territorio nacional, excepto las de Cataluña y el País Vasco<sup>136</sup>. Dentro de las ciudades actúan, con carácter general, las **policías locales**. Junto con la coordinación directa de las actuaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Dirección General de Tráfico también realiza labores de coordinación con las autoridades de tráfico autonómicas y locales, con el fin de unificar los criterios de actuación de todas las policías de tráfico.

En cuanto al control de los excesos de velocidad, la Dirección General de Tráfico **dispone de 750 puntos fijos de control de la velocidad**. Las policías autonómicas y locales disponen también de sus propios equipos de control de la velocidad.

Las pruebas de alcohol y de otras drogas son realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y el resto de policías de tráfico (policías autonómicas y locales).

La Dirección General de Tráfico **gestiona los procedimientos sancionadores** de las denuncias efectuadas por sus equipos automáticos de control de la velocidad y por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En 2019, **gestionó 4,7 millones de procedimientos**. Las autoridades de tráfico de Cataluña

<sup>130</sup> [https://sede.dgt.gob.es/es/movilidad/comunicacion\\_accidentes\\_trafico\\_ARENA/](https://sede.dgt.gob.es/es/movilidad/comunicacion_accidentes_trafico_ARENA/)

<sup>131</sup> <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/>

<sup>132</sup> [http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estrategias\\_y\\_planes/estrategicos\\_2011-2020/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estrategias_y_planes/estrategicos_2011-2020/)

<sup>133</sup> [http://www.congreso.es/docu/pge2019/pge\\_2019-web/PGE-ROM/doc/1/3/15/3/2/6/N\\_19\\_A\\_R\\_31\\_116\\_1\\_2\\_3\\_1132B\\_C\\_1.PDF](http://www.congreso.es/docu/pge2019/pge_2019-web/PGE-ROM/doc/1/3/15/3/2/6/N_19_A_R_31_116_1_2_3_1132B_C_1.PDF)

<sup>134</sup>

<http://www.interior.gob.es/documents/10180/2894648/INFORME+EVALUACI%C3%93N+ESTRATEGIA+SEGURIDAD+VIAL+2011-2016.pdf>

<sup>135</sup> <https://sede.dgt.gob.es/es/permisos-de-conducir/obtencion-renovacion-duplicados-permiso/permiso-conducir/index.shtml>

<sup>136</sup> Las policías de tráfico de Cataluña y País Vasco se denominan Mossos de Esquadra y Ertzaintza, respectivamente. En Navarra, la Agrupación de Tráfico actúa en coordinación con la Policía Foral.

y el País Vasco y los municipios gestionan los procedimientos sancionadores de las denuncias efectuados por las policías de tráfico autonómicas y locales.

En España **no existe un registro único de todas las sanciones**, pero sí **existe un registro único de todas las sanciones que provocan pérdida de puntos**. Este registro es **custodiado por la Dirección General de Tráfico**.

Las competencias de gestión del tráfico **no son únicas**. Corresponden a la Dirección General de Tráfico, las autoridades de tráfico de Cataluña y el País Vasco y los municipios.

La Dirección General de Tráfico **no tiene las competencias indicadas a continuación, aunque colabora con las administraciones competentes**:

- Diseño de las vías. La competencia corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las autoridades autonómicas y locales.
- Transporte colectivo, transporte de mercancías, transporte escolar y transporte en servicios de taxi y vehículos de transporte con conductor. La competencia corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las autoridades autonómicas y locales.

Las competencias sobre las normas de calidad que se establecen para la importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, etc., son compartidas con el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

La DGT **gestiona el Registro General de Vehículos, registro único de vehículos de España** con datos de todos los vehículos de motor, incluidas motocicletas.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

El Congreso de los Diputados cuenta con una **Comisión sobre Seguridad Vial**.

En España **no existe una Comisión Interministerial** que coordine las actuaciones de todos los ministerios con competencias relacionadas con la seguridad vial. La coordinación entre administraciones se realiza a través del **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**. El Consejo es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible, y para promover la concertación de las distintas Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos. Ejerce las siguientes funciones:

- a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial o movilidad sostenible para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación.
- b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.
- c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial o movilidad sostenible antes de la prestación del consentimiento del Estado en obligarse por ellos.
- d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial o movilidad sostenible.
- e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
- f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
- g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

La iniciativa legislativa es ejercida por el Consejo de Ministros. La Dirección General de Tráfico no puede ejercerla, pero **sí propone iniciativas legislativas** (en particular, reformas y modificaciones de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) **al Ministro del Interior** para su consideración y elevación al Consejo de Ministros.

Los reglamentos de circulación, vehículos y conductores son **aprobados por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro del Interior, y previa propuesta de la Dirección General de Tráfico**.

En el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, cuya presidencia corresponde al Ministro del Interior, **están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas** directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Existe un programa de atención a víctimas <sup>137</sup>.

En relación con el ámbito urbano, son numerosas las actuaciones de apoyo a los municipios, **elaborando guías y material que fomente una movilidad urbana segura y sostenible**. En el seno del Consejo Superior de Tráfico **existe un grupo constituido por representantes de la Administración y sociedad civil de "Políticas Urbanas"**. Cada dos años, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincial **se celebra el "Encuentro de Ciudades", congreso a nivel nacional con una participación de asistentes de hasta 300 expertos, cuya finalidad es promover, impulsar y difundir el intercambio de experiencias y buenas prácticas en movilidad urbana**.

La Dirección General de Tráfico **tiene autonomía para tratar con los medios de comunicación y para lanzar campañas de comunicación y sensibilización a gran escala**. Estas campañas son financiadas con recursos propios.

---

<sup>137</sup> <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-trafico/>

## GUATEMALA



Población: 17.247.807

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 4.410

Fallecidos: 2.058 (26); Heridos: 9.803 (graves y lesionados) (27)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>En Guatemala <b>no existe una agencia líder</b> en materia de seguridad vial en la forma en que se viene manejando a lo largo de este informe, aunque el Decreto 132-96, establece en su artículo 4: “Competencia. Compete al <b>Ministerio de Gobernación</b><sup>138</sup>, por intermedio del <b>Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública</b>, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los artículos 8 y 9”<sup>139</sup>. NOTA: muchas de las competencias otorgadas por la Ley, han sido delegadas en otras 60 municipalidades.</p> <p>El <b>Departamento de Tránsito</b>, históricamente ejecutó sus funciones como ente rector de la coordinación y regulación del tránsito en todo el territorio nacional, como un departamento de la antigua Dirección General de la Policía Nacional, dentro de la cual operaba la Policía Nacional de Tránsito. El <b>Departamento de Tránsito</b>, en la actualidad depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil: <b>Decreto 11-97</b>, de fecha <b>04 de febrero de 1997</b><sup>140</sup>. <b>Depende</b> del Ministerio de Gobernación (o del Interior)</p> <p>Sus <b>funciones</b> están reguladas por el Decreto 132-96, en su artículo 5.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>El Decreto 132-96, establece en su artículo 6: “Organización. El Ministerio de Gobernación mediante acuerdo gubernativo <b>organizará el Departamento de Tránsito</b>, el que será dirigido por un Jefe y un Subjefe nombrados por el titular del ramo, <b>a propuesta del Director General de la Policía Nacional</b>, contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la Ley”.</p> <p><b>No hay un periodo definido para la permanencia</b> de sus autoridades, el Ministro de Gobernación puede removerlo cuando así lo consideren, no hay causales de remoción. La autoridad de tránsito <b>cuenta con organigrama</b><sup>141</sup>.</p> <p>Actualmente la autoridad de tránsito <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>.</p> <p>La autoridad de tránsito <b>ha participado esporádicamente del WP29</b>.</p>

<sup>138</sup> <https://transito.gob.gt/>

<sup>139</sup> <http://transito.gob.gt/wp-content/uploads/2015/06/Ley-y-Reglamento-Transito.pdf>

<sup>140</sup> <https://transito.gob.gt/historia/>

<sup>141</sup> <https://uip.mingob.gob.gt/wp-content/uploads/2017/02/Numeral-1-Estructura-Org%C3%A1nica-Septiembre-2019.pdf>

## RECURSOS FINANCIEROS

La autoridad de tránsito **cuenta con recursos** del Presupuesto General de Ingreso y Egresos de la Nación. Los fondos provistos por el Estado de Guatemala, **proviene de los impuestos**.

La autoridad de tránsito **es auditada** por la Contraloría General de Cuentas, los periodos pueden ser anuales o por denuncia o sospecha de malos usos.

## GESTION DE DATOS

La autoridad de tránsito **cuenta con el Observatorio Nacional de Tránsito (ONSET)**<sup>142</sup>.

La **fuerza de datos proviene** de los reportes de la Policía Nacional Civil, reportes del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF) y cuerpos de socorro.

Las **cifras recopiladas corresponden al momento del siniestro**. Existe dificultad de registrar a las personas que mueren atropelladas pues muchos conductores se van en sus vehículos y al no estar presente, el registro no lo reportan como muerte en hecho de tránsito.

Los **datos que maneja la autoridad de tránsito no son auditados en forma externa**. Hay una duda constante y también incoherencia de los datos. Se sospecha que hay un sub registro de hechos, muertes y lesionados por hechos de tránsito.

La autoridad de tránsito **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos; los datos se manejan en planillas de Excel.

Se emite **un informe mensual** mediante un boletín de seguridad vial a través del ONSET<sup>143</sup>.

## ESTRATEGIAS

En Guatemala **no existe un plan de seguridad vial** en el sentido que hemos manejado a lo largo de este informe; si bien existe una política de seguridad vial que oficia como un **guía a largo plazo** y es de carácter **nacional**, el mismo no se sigue.

Esta política de seguridad vial **cuenta con un presupuesto asignado**, pero no se usa para su ejecución presupuestaria.

Las **acciones propuestas no cuentan con un sistema de evaluación** y cuando se cuestionan decisiones en base a datos, no dan seguimiento a las inquietudes presentadas.

## AREA DE INFLUENCIA

La autoridad de tránsito **gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión y expedición de licencias de conducir**, el Decreto 132-96, establece en su artículo 14: "Licencia de conducir. La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida".

**Existe un proceso unificado a nivel nacional.**

De acuerdo al Decreto 132-96 en su artículo 14 literal g, se establece: "Presentar constancia de haber aprobado los **exámenes teóricos y prácticos** que determine el reglamento, emitida por las entidades aprobadas para el efecto por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación".

En cuanto a si **existe un registro único de conductores**, el mismo está establecido en el artículo 5 del Decreto 132-96 literal e: "Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores". La autoridad de tránsito **tiene acceso a la consulta y a lo custodia**.

<sup>142</sup> <https://transito.gob.gt/category/estadistica-nacional-de-transito/>

<sup>143</sup> <https://transito.gob.gt/category/estadistica-nacional-de-transito/>

En cuanto a la existencia de una **policía nacional de tránsito nacional**, el Decreto 132-96, establece en su artículo 6: “Organización...También mediante acuerdo ministerial **se creará y organizará la Policía de Tránsito, como parte integrante de la Policía Nacional**, y con funciones especializadas de tránsito, a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley”.

El Decreto 132-96, establece en su artículo 5, literal a: “Facultades. **Corresponderá al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación aplicar la presente ley y para el efecto está facultado Ley de Tránsito y su Reglamento 7 para lo siguiente: a. Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional**”

En cuanto al **proceso sancionador** el mismo lo ejerce el Departamento de Tránsito y los Juzgados de Tránsito. El Decreto 132-96, establece en su artículo 5, literal i. “Aplicar las sanciones previstas en esta ley”.

En relación a las **pruebas de espirometría (alco-test) las mismas no se hacen**. Solamente hay exámenes de la vista cuyo proceso está privatizado.

En relación a las **pruebas de narcotest, las mismas no se hacen**.

No existe un **registro único de sanciones**; las sanciones se emiten y cobran en cada municipalidad (más de 70), las cuales no tienen capacidad de cruzamiento de datos y otros tres entes con capacidad de sanción. Si bien **se puede tener acceso a las sanciones emitidas**, el proceso es muy engorroso.

La autoridad de tránsito **tiene competencias sobre la gestión del tráfico**. De acuerdo al Decreto 132-96, el cual establece en su artículo 11: “Autoridad de Tránsito en carreteras y caminos. El Ministro de Gobernación, por intermedio del Departamento de Ley de Tránsito y su Reglamento 9 Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, ejercerá la autoridad de tránsito en todas las carreteras nacionales y departamentales, así como en las carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades”.

En cuanto al **diseño de las vías**, esta corresponde al **Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda**. Funciones: formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; a la obra pública...<sup>144</sup>.

En cuanto a las competencias sobre **señalización**, el Decreto 132-96, establece en su artículo 5, literal g: “Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos”. Por su parte en el artículo 28 establece: “Señalización y semaforización. Las señales, signos y semaforización para normar el tránsito, se establecerán respetando los tratados y convenciones internacionales”.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control, no hay reglamentación prevista al respecto**.

En cuanto a si **existe un registro único de vehículos**, el mismo está establecido en el artículo 5 del Decreto 132-96 literal f: “Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos”. Por su parte en el artículo 22 establece: “Registro de vehículos. El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía organizará, llevará y actualizará un registro de vehículos que comprenda todos los que circulen en el país, basado en el registro de vehículos del Ministerio de Finanzas”.

La **regulación del transporte colectivo, el transporte de mercancías, los servicios de taxis y aplicativos móviles y el transporte escolar**, la autoridad de tránsito, **sí la tiene en términos de la Ley de Tránsito, no así en lo relacionado a su registro administrativo** para prestar servicio de transporte público **que lo regula la Dirección General de Transporte dependiente del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda**.

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad, la competencia** en el tema **lo maneja** otra instancia en el **Ministerio de Finanzas Públicas**, sin coordinación con las demás instituciones.

<sup>144</sup> <http://www.civ.gob.gt/web/guest/127>

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Guatemala no existe una **comisión de seguridad vial en la asamblea nacional**. Existe la Comisión de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas del Congreso de la República<sup>145</sup>.

La autoridad de tránsito **no cuenta** con un **comité interministerial**.

La autoridad de tránsito, **no tiene capacidad de convocar a los ministerios implicados**; hay conflicto entre las instituciones a niveles de las más altas jerarquías.

Por su parte, la autoridad de tránsito **no tiene ni capacidad legislativa, ni de reglamentación o normativa**, pero puede promover sus iniciativas a través del Presidente de la República.

Es importante destacar que la autoridad de tránsito no cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos; se han intentado mesas de seguridad vial, pero surgen coyunturalmente y muchas veces convocadas por otros sectores.

Guatemala no tiene un programa de atención a víctimas.

Cuenta con un programa de apoyo a los municipios, considerando que al tener delegada la autoridad del tránsito, se les comparten experiencias y capacitaciones.

Finalmente podemos decir que la autoridad de tránsito tiene **autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala**, aunque es una capacidad reducida, tiene los recursos, pero les falta gestión administrativa eficiente.

**Si bien cuenta con presupuesto asignado para lanzar y mantener en el tiempo campañas de comunicación/sensibilización a gran escala**, no se aprovechan suficientemente.

<sup>145</sup> <https://www.congreso.gob.gt/comisiones/8/2019/1>

## MEXICO



Población: 126.190.788

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 9.180

Fallecidos: 4.227 (28); Heridos: 89.220 (graves y lesionados) (29)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> ➤ RECURSOS HUMANOS	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> ➤ RECURSOS FINANCIEROS
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> ➤ RECURSOS HUMANOS ➤ GESTION DE DATOS ➤ ESTRATEGIA ➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> ➤ INSTITUCIONALIDAD ➤ AREA DE INFLUENCIA ➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>En México <b>no existe una agencia líder independiente</b>. El <b>Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA)</b><sup>146</sup> es la unidad administrativa de la <b>Secretaría de Salud</b><sup>147</sup> <b>responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por accidentes</b>; gestionar ante las instancias públicas, privadas, sociales involucradas en el tema de accidentes y coordinar la operación de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes de las 32 entidades federativas, la implementación de estrategias y acciones tendientes a disminuir la morbilidad y mortalidad consecuencia de las lesiones accidentales, en beneficio de la población mexicana. Conforme a las modificaciones hechas al reglamento Interior de la Secretaría de Salud, publicadas el 29 de noviembre de 2006 en el Diario Oficial de la Federación, el STCONAPRA queda adscrito al tramo de control de la Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud. El Titular del STCONAPRA tiene la atribución, entre otras, de fungir como Secretario Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, así como de coordinar la operación de las estrategias e intervenciones definidas en el seno del mismo. <b>CONAPRA fue creado por decreto el 20 de marzo de 1987</b><sup>148</sup>.</p> <p>El detalle de sus <b>funciones</b> se puede encontrar en el siguiente enlace: <a href="http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Quienes_Somos.html">http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Quienes_Somos.html</a></p>
RECURSOS HUMANOS
<p>No es claro quien define las <b>autoridades</b> del CONAPRA, aunque podemos suponer que es función de la Secretaría de Salud y su <b>permanencia en el tiempo no está especificada</b>. La Secretaría <b>cuenta con organigrama</b><sup>149</sup>.</p> <p>De acuerdo a la página <a href="http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Quienes_Somos.html">http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Quienes_Somos.html</a> de fecha 2015: STCONAPRA forma parte de los siguientes Organismos Internacionales: Cruz Roja Mexicana; Organización Panamericana de la Salud; Organización Mundial de la Salud; Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial; International Traffic Safety Data and Analysis Group; Banco Mundial</p>

<sup>146</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/secretariado-tecnico-del-consejo-nacional-para-la-prevencion-de-accidentes-102486>

<sup>147</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/areas-de-la-subsecretaria-de-prevencion-de-la-salud>

<sup>148</sup> [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE\\_SV.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf)

<sup>149</sup> [www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/463155/ORGANIGRAMA\\_AUTORIZADO\\_AL\\_1\\_DE\\_ENERO\\_DE\\_2019.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/463155/ORGANIGRAMA_AUTORIZADO_AL_1_DE_ENERO_DE_2019.pdf)

Actualmente **no forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)**.

Tampoco **ha participado del WP29**.

## RECURSOS FINANCIEROS

El **presupuesto es asignado por la Federación y con partidas asignadas al recurso federal**. Los fondos son asignados a STCONAPRA.

Las **auditorías viales que se realizan**, son reportadas a STCONAPRA.

## GESTION DE DATOS

La Secretaría cuenta con un **Observatorio Nacional de Lesiones**<sup>150</sup>, aunque cabe aclarar que no es un observatorio específico sobre seguridad vial; el mismo considera lesiones ocasionadas por todo tipo de accidentes por ejemplo en el hogar o en ríos.

Las **instituciones que conforman** los Observatorios Estatales de Lesiones, entre otras: Tránsito Municipal o Estatal; Seguridad Pública; Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Policía Federal; Procuraduría de Justicia del Estado; Servicio Médico Forense; Secretaría de Salud; Hospitales y centros de atención del IMSS; Hospitales y centros de atención del ISSSTE; Hospitales y centros de atención de la Secretaría de Salud; Hospitales privados; Cruz Roja<sup>151</sup>. Los datos también pueden obtenerse del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI)<sup>152</sup>.

Las **cifras recopiladas** en las atenciones hospitalarias que se dan en traslados a urgencias médicas de fallecidos con tránsito municipal, **de manera inmediata se anexa la información, aunque no queda claro si corresponden al momento** de ocurrido el siniestro, a las 24 horas o a los 30 días. Los **datos que maneja la Secretaría no son auditados en forma externa**.

**Se cuenta con un software** para el Registro de Accidentes Viales en México RAVMex<sup>153</sup>. Sin embargo, no todos los Estados capturan la información en esa plataforma.

La Secretaría **no presenta mensual y anualmente un balance de siniestralidad vial**; el último informe que se publicó fue en el 2017 con datos del 2016. NOTA: si se hace un comparativo que es utilizado en campañas anuales, próximas auditorías y actividades relevantes.

## ESTRATEGIAS

Si bien **existe un Plan de Seguridad Vial Nacional y Estatal**, así como Jurisdiccional, el cual se puede consultar en el siguiente enlace:

[http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia\\_Nacional\\_SV.html](http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia_Nacional_SV.html); abarcando el **periodo 2011-2020**. Lamentablemente **el último documento publicado** al respecto si bien de tipo nacional, abarca el **periodo 2013-2018** (REF: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE\\_SV.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf)), por lo que ya caduco.

Durante 2018 **no se dispuso de presupuesto asignado** para la estrategia de seguridad vial. Las **acciones propuestas cuentan** una métrica para evaluar los resultados, aunque el último documento disponible es referido a 2017<sup>154</sup>.

## AREA DE INFLUENCIA

La Secretaría **no gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

No tiene competencias en relación a la **emisión de licencias de conducir**, ni **existe un proceso unificado a nivel nacional**, aunque el Reglamento de Tránsito y en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Nacional, en su artículo 213 establece: "La Secretaría a través de Policía Federal podrá celebrar convenios con

<sup>150</sup> [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Observatorio\\_Nacional\\_Lesiones.html](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Observatorio_Nacional_Lesiones.html)

<sup>151</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/observatorio-nacional-de-lesiones-25371?state=published>

<sup>152</sup> <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp>

<sup>153</sup> [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Eventos\\_Dic0115.html](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Eventos_Dic0115.html)

<sup>154</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/indicadores-estrategicos-de-los-programas-de-accion-especificos-pae?state=published>

otras Dependencias o Instituciones y las Entidades Federativas para el intercambio de informes y registros sobre conductores, licencias, infracciones o cualquier materia relacionada con la seguridad en las vías federales que se ubiquen dentro de sus respectivos territorios”<sup>155</sup>. NOTA: Si bien según los artículos y reglamentos de tránsito a nivel nacional no existe un proceso unificado para la emisión de la licencia de conducir, el gobierno municipal y estatal tiene el poder para realizar su propio reglamento de tránsito.

La **expedición de la licencia de tránsito** en México, dispone que cada estado tiene la responsabilidad de regular la conducción en su respectiva jurisdicción, por lo que cada estado emite su propia licencia de conducir. Los conductores necesitan demostrar su residencia en un estado para adquirir la licencia de ese estado. En todos los estados se reconoce la licencia obtenida en cualquiera de los estados del territorio de la república.

La realización – o no – **de pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir son **competencia de cada estado**.

En cuanto a si **existe un registro único de conductores**, el Reglamento de Tránsito y en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Nacional, en su artículo 213 establece: “La Secretaría a través de Policía Federal podrá celebrar convenios con otras Dependencias o Instituciones y las Entidades Federativas para el intercambio de informes y registros sobre conductores, licencias, infracciones o cualquier materia relacionada con la seguridad en las vías federales que se ubiquen dentro de sus respectivos territorios”. Igualmente, esto **no garantiza** la existencia de este registro.

En México no existe una **policía nacional de tránsito**.

La STCONAPRA **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía de tránsito**.

En cuanto al **proceso sancionador** el mismo lo ejercen los agentes de tránsito municipales en los Estados y la Policía Federal en tramos y carreteras federales.

Las **pruebas de espirometría (alco-test)** pueden ser realizadas por los agentes de tránsito municipales en los Estados y la Policía Federal en tramos y carreteras federales.

**En cuanto a las pruebas de narcotest, la competencia recae en la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.**

En México **no existe un registro único de sanciones**, si bien el Reglamento de Tránsito y en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Nacional, en su artículo 213 establece: “La Secretaría a través de Policía Federal podrá celebrar convenios con otras Dependencias o Instituciones y las Entidades Federativas para el intercambio de informes y registros sobre conductores, licencias, infracciones o cualquier materia relacionada con la seguridad en las vías federales que se ubiquen dentro de sus respectivos territorios”. Igualmente, esto **no garantiza** la existencia de este registro.

La Secretaría **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico, ni sobre el diseño de las vías o la señalización**; en los tres casos, estas actividades, **les competen a los municipios en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Sustentable a nivel estatal**<sup>156</sup>.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control, no se cuenta con información** sobre quien tiene la competencia de gestión.

**No existe un registro único de vehículos**, aunque el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) dispone de información al respecto.

La Secretaría no tiene competencia en materia de **regulación del transporte colectivo, de transporte de mercancías, de los servicios de taxis y aplicativos móviles, así como del transporte escolar**.

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad**, tampoco tiene competencias en el tema la Secretaría.

<sup>155</sup> <https://mexico.justia.com/recursos/transito/reglamento-de-transito-en-carreteras-y-puentes-de-jurisdiccion-federal/>

<sup>156</sup> <http://www.nl.gob.mx/desarrollosustentable>

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En México no existe una **comisión de seguridad vial en la asamblea nacional**. Los temas vinculados al tránsito se tratan en la Comisión de Transporte<sup>157</sup>.

**Comité interministerial:** de acuerdo a la página:

[http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Quienes\\_Somos.html](http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Quienes_Somos.html) de fecha 2015: Organismos que conforman el CONAPRA: Secretaría de Salud; Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Secretaría de Economía; Secretaría de Educación Pública; Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretaría del Trabajo y Previsión Social; Instituto Mexicano del Seguro Social; Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado; Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia.

Sus **funciones** son: Promover y coordinar los esfuerzos encaminados a la **prevención y control de los accidentes**, atención de lesionados y en su caso la rehabilitación, fomentar en la comunidad de manera corresponsable acciones de tipo preventivo y lograr un cambio de actitudes encaminadas a la autoprotección de la población. Promover la coordinación entre las dependencias estatal afines a la prevención de los accidentes, educación, atención de lesionados, control y seguridad vial. Promover estudios de las causas más usuales de los accidentes en lo general, en cuanto a morbilidad y mortalidad.

Analizar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones realizados entre las dependencias que tengan atribuciones en la materia. Promover y fomentar la integración de los grupos de trabajo tendientes a la implantación de acciones en la materia. Proponer la adopción de medidas de carácter general para prevenir accidentes. Atender las medidas de política sanitaria en la materia, promovidas por las autoridades estatales y federales. Fomentar la orientación a la población para la prevención de accidentes. Promover la participación comunitaria en la prevención de los accidentes. Impulsar la adecuada difusión de las medidas de prevención por sitio de ocurrencia.

La Secretaría **no tiene ni capacidad legislativa**, aunque **a través de su colegiado técnico puede establecer normativos y/o reglamentos**.

La Secretaría **no cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, como lo son el Centro de Capacitación para la Salud (son instalaciones para uso de fomentar estrategias de salud).

**Tampoco tiene un programa de atención a víctimas.**

**Cuenta con un programa de apoyo a los municipios**, al cual se puede acceder a través del siguiente enlace: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/programa-nacional-de-capacitacion-en-seguridad-vial-29426?state=published>. El mismo se planifica a inicios de año, según padrón vehicular, número de población, para así distribuir material promocional.

Finalmente podemos decir que la Secretaría **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, aunque no cuenta con presupuesto asignado** para tales actividades. Para las campañas, se buscan espacios de participación, a diferentes niveles según edades y para campañas anuales, se cuenta con el apoyo de comunicación social

<sup>157</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/comisiones/directorios\\_de\\_comisiones](http://www.senado.gob.mx/64/comisiones/directorios_de_comisiones)

## México – Nuevo León

Fallecidos: 249 (30); Heridos: 6.379 (graves y lesionados) (31)

INSTITUCIONALIDAD
<p>A nivel estatal <b>no existe</b> una agencia líder para la gestión de las políticas de seguridad vial. Sin embargo, la gestión de la seguridad vial queda a cargo de los municipios, de los 51 municipios en el Estado, tres cuentan con una Secretaría de Movilidad y otros sólo con Direcciones de Tránsito dentro de la Secretaría de Seguridad.</p>
GESTION DE DATOS
<p>A nivel estatal <b>no existe un Observatorio Vial</b>; sin embargo, el Instituto de Control Vehicular<sup>158</sup>, cuenta desde mayo de 2018 con el <b>Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial</b><sup>159</sup>.</p> <p>Actualmente <b>los datos</b> son facilitados por la <b>policía de tránsito municipales</b> y se gestiona para que la autoridad judicial estatal también sea fuente de información.</p> <p>La <b>información sobre fallecidos considera sólo los fallecidos en el lugar</b>, pero está trabajando en darle seguimiento hasta por 60 días como está estipulado en la Ley<sup>160</sup>.</p>
ESTRATEGIAS
<p>Si bien <b>existe un Plan de Seguridad Vial Nacional y Estatal</b>, así como Jurisdiccional, el cual se puede consultar en el siguiente enlace:</p> <p><a href="http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia_Nacional_SV.html">http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia_Nacional_SV.html</a>; abarcando el <b>periodo 2011-2020</b>. Lamentablemente <b>el último documento publicado</b> al respecto si bien de tipo nacional, abarca el <b>periodo 2013-2018</b> (REF: <a href="https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf">https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf</a>), por lo que ya caduco.</p> <p>Durante 2018 <b>no se dispuso de presupuesto asignado</b> para la estrategia de seguridad vial. Las <b>acciones propuestas cuentan</b> una métrica para evaluar los resultados, aunque el último documento disponible es referido a 2017<sup>161</sup>.</p>
AREA DE INFLUENCIA
<p>En relación a la <b>emisión de licencias de conducir</b>, el Instituto de Control Vehicular emite la licencia, pero las pruebas prácticas las aplican la Dirección de Tránsito de cada municipio.</p> <p>En Nuevo León las <b>pruebas prácticas</b> las aplican la Dirección de Tránsito de cada municipio.</p> <p>Si bien <b>existe un registro único de conductores</b>, las autoridades municipales pueden solicitar consultarlo.</p> <p>Las <b>pruebas de espirometría (alco-test)</b> pueden ser realizadas por los agentes de tránsito municipales en los Estados y la Policía Federal en tramos y carreteras federales.</p> <p><b>En cuanto a las pruebas de narcotest</b>, en Nuevo León actualmente no se realizan.</p> <p>En Nuevo León <b>no existe un registro único de sanciones</b>.</p> <p>En cuanto a <b>los sistemas automáticos de control</b>, <b>no se cuenta</b> en Nuevo León con sistemas de este tipo.</p>

<sup>158</sup> <http://www.icvnl.gob.mx/>

<sup>159</sup> <http://www.ocisevi.org.mx/>

<sup>160</sup>

[http://www.hcnl.gob.mx/trabajo\\_legislativo/leyes/pdf/Dec.%20355%20Observaciones%20Dec.%20303%20Observatorio%20Vial.pdf](http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/pdf/Dec.%20355%20Observaciones%20Dec.%20303%20Observatorio%20Vial.pdf)

<sup>161</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/indicadores-estrategicos-de-los-programas-de-accion-especificos-pae?state=published>

El registro único de vehículos, en el Estado, está en manos del Instituto de Control Vehicular<sup>162</sup>.

La competencia en materia de **regulación del transporte colectivo, de transporte de mercancías, de los servicios de taxis y aplicativos móviles, así como del transporte escolar**, en Nuevo León lo tiene la Agencia Estatal de Transporte (AET)<sup>163</sup>.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

Nuevo León **no tiene un programa de atención a víctimas**.

## México – Jalisco

Fallecidos: 398 (32); Heridos: 6.214 (graves y lesionados) (33)

### INSTITUCIONALIDAD

A nivel estatal **no existe** una agencia líder para la gestión de las políticas de seguridad vial. Se cuenta con un **Consejo Estatal de Prevención de accidentes y un Observatorio de Lesiones**. Ambos dependen de la Secretaría de Salud del Gobierno de Jalisco. Con personal y recursos insuficientes.

La **función del Consejo de Prevención** es promover seguridad vial. La **función del Observatorio** es la validación de datos.

### RECURSOS HUMANOS

A los encargados del Consejo y del Observatorio **los designa el gobierno del estado en turno**; su **permanencia es de 6 años**. Tanto el Consejo como el Observatorio cuentan con un organigrama.

Adhieren a la Secretaría de Salud Nacional.

### RECURSOS FINANCIEROS

Tanto el Consejo como el Observatorio cuentan con **presupuesto es asignado, proveniente de las finanzas públicas**.

**No se presenta auditorías de gestión anuales**.

### GESTION DE DATOS

El **Observatorio Vial**; obtiene sus **datos** de Fiscalía, salas de urgencias, hospitales públicos y de la Policía Vial.

La **información sobre fallecidos considera sólo los fallecidos en el lugar** y no se contabilizan los que fallecen después.

Los datos **no son auditados en forma externa**.

El Observatorio si **presenta balance de siniestralidad vial anual**, aunque de forma tardía.

### ESTRATEGIAS

Si bien **existe un Plan de Seguridad Vial Nacional y Estatal**, así como Jurisdiccional, el cual se puede consultar en el siguiente enlace:

[http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia\\_Nacional\\_SV.html](http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia_Nacional_SV.html); abarcando el **periodo 2011-2020**. Lamentablemente **el último documento publicado** al respecto si bien de tipo nacional, abarca el **periodo 2013-2018** (REF: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE\\_SV.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf)), por lo que ya caduco.

<sup>162</sup> <http://www.icvnl.gob.mx/>.

<sup>163</sup> <http://www.nl.gob.mx/transporte>

Durante 2018 **no se dispuso de presupuesto asignado** para la estrategia de seguridad vial. Las **acciones propuestas cuentan** una métrica para evaluar los resultados, aunque el último documento disponible es referido a 2017<sup>164</sup>.

## AREA DE INFLUENCIA

En relación a la **emisión de licencias de conducir**, la misma es expedida por la **Secretaría de Transporte del Estado**.

Las pruebas **teóricas – prácticas**, las realiza la Secretaría de Transporte del Estado.

Si bien **existe un registro único de conductores**, la misma es tan solo una base de datos Estatal.

El **proceso sancionador** es aplicado por la Secretaría de Transporte de Jalisco.

Las **pruebas de espirometría (alco-test)** las realiza la **Policía Vial**.

**En cuanto a las pruebas de narcotest**, éstas no se realizan. Sólo en caso de hechos de sangre las hace Instituto de Ciencias forenses.

En Jalisco **no existe un registro único de sanciones**, sólo las reincidencias de alcohol.

Las **competencias sobre la gestión del tráfico**, le corresponden a la **Secretaría de Transporte**.

El **diseño de las vías** está en manos de la **Secretaría de infraestructura**.

La **capacidad de intervenir en la señalización**, le corresponde a **Secretaría de Transporte** y a los **municipios**.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control**, los mismos son **muy incipientes y no los hay en todas las áreas**.

**Existe un registro único de vehículos**, pero no de motos. La **custodia** de este registro **lo tiene la Secretaría de Transporte**.

La competencia en materia de **regulación del transporte colectivo, de transporte de mercancías, de los servicios de taxis y aplicativos móviles**, en Jalisco lo tiene la **Secretaría de Transporte**.

El **transporte escolar**, **no es regulado** por ningún organismo en el Estado.

En relación a la **responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, la misma **no recae** en ningún organismo en el Estado.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Jalisco **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**; se incluye en la de Urbanismo.

La autoridad **cuenta con un comité interministerial asesor**, **existe un Consejo Nacional de Prevención de Accidentes** depende de Secretaría de Salud y no participan otras secretarías.

CONAPRA **tiene capacidad legislativa**, pero no cuenta con la fuerza necesaria.

En cuanto a la capacidad **normativa y de reglamentación**, CONAPRA sólo tiene capacidad de actividades de prevención y recopilación de datos, pero ambas muy limitadas.

Destacar que el Consejo Estatal de Prevención cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos, donde se realizan actividades y también con la Secretaría de Transporte. Rara vez se unen las dependencias. Hay una rivalidad inentendible entre estas áreas

No hay un programa de atención a víctimas, sólo se cuenta con un Consejo de Atención a Víctimas de Transporte Público que deja mucho que desear.

<sup>164</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/indicadores-estrategicos-de-los-programas-de-accion-especificos-pae?state=published>

En cuanto a programas de apoyo a los municipios, los mismos se dan en muy pocos casos y cuando el municipio lo pide.

Si bien existe **autonomía para tratar con medios de comunicación**, la comunicación gubernamental en Jalisco está muy centralizada con la actual administración. Los periodistas sufren para conseguir una entrevista.

Si bien **tiene capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, nunca hay recursos para prevención.**

## México – Sonora

Fallecidos: 235 (34); Heridos: 3.940 (graves y lesionados) (35)

### INSTITUCIONALIDAD

A nivel estatal **no existe** una agencia líder para la gestión de las políticas de seguridad vial. Las políticas de seguridad vial se llevan adelante a través del **Consejo Estatal de Prevención de Accidentes** (COEPRA). **Depende** de la Secretaría de Salud del Gobierno de Sonora. La **función del Consejo de Prevención** es promover seguridad vial.

### RECURSOS HUMANOS

A los encargados del Consejo **los designa** el **Presidente de los Servicios de Salud de Sonora**, en su carácter de Secretario de Salud Pública y Directivos en cargos.

Su **permanencia es igual al de la administración pública** de turno.

Adhieren a la Secretaría de Salud Nacional.

### ESTRATEGIAS

**Existe un Plan de Seguridad Vial Nacional y Estatal**, así como Jurisdiccional, el cual se puede consultar en el siguiente enlace:

[http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia\\_Nacional\\_SV.html](http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia_Nacional_SV.html); abarcando el **periodo 2011-2020**. Lamentablemente **el último documento publicado** al respecto si bien de tipo nacional, abarca el **periodo 2013-2018** (REF: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE\\_SV.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf)), por lo que ya caduco.

Durante 2018 **no se dispuso de presupuesto asignado** para la estrategia de seguridad vial. Las **acciones propuestas cuentan** una métrica para evaluar los resultados, aunque el último documento disponible es referido a 2017<sup>165</sup>.

### RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

**No existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo.**

**No hay un programa de atención a víctimas.**

<sup>165</sup> <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/indicadores-estrategicos-de-los-programas-de-accion-especificos-pae?state=published>

## PANAMA



Población: 4.176.873

Grupo de Ingresos: Ingreso alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 14.370

Fallecidos: 348 (36); Heridos: 15.449 (graves y lesionados) (37)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONALIDAD</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT)</b>, fue creada por la Ley 34 de 1999<sup>166</sup>. Es una entidad descentralizada del estado, sujeta a la política general del Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Gobierno y Justicia. Sus <b>funciones</b> están descritas Ley 34 artículo 2.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Si bien no lo define la ley, sus <b>autoridades son designadas por el Presidente de la República y permanecen en sus cargos</b> los 5 años de gobierno o menos si se define su remoción.</p> <p>La ATTT <b>cuenta con organigrama</b><sup>167</sup>.</p> <p>Actualmente la ATTT <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>, desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.</p> <p>La ATTT <b>no participa del WP29</b>.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>La ATTT <b>cuenta con recursos financieros propios</b> y su <b>procedencia</b> está establecida en el artículo 19 de la Ley 34. En los siguientes links se da cuenta de la ejecución presupuestaria:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/ejecucion_presupuestaria_.pdf">http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/ejecucion_presupuestaria_.pdf</a></li> <li>2. <a href="http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/attt_ejecucion_a_diciembre_2018_rrpp-converted.pdf">http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/attt_ejecucion_a_diciembre_2018_rrpp-converted.pdf</a>.</li> </ol> <p><b>No se dispone de información</b> pública respecto de si la ATTT, presenta auditorías de gestión.</p>
GESTION DE DATOS
<p>La ATTT <b>no cuenta con un Observatorio de Seguridad Vial</b>.</p> <p>Los datos disponibles sobre siniestralidad vial provienen de la Contraloría General de la República de Panamá, Instituto Nacional de Estadística y Censo<sup>168</sup>.</p>

<sup>166</sup> <https://logistics.gatech.pa/bundles/docs/trucking/ley%20no%2034%20del%201999%20-%20attt%20creation.pdf>

<sup>167</sup> <http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/organigrama.pdf>

<sup>168</sup> [https://www.contraloria.gob.pa/inec/Publicaciones/Publicaciones.aspx?id\\_subcategoria=40&id\\_publicacion=885&id\\_idioma=1&id\\_categoria=5](https://www.contraloria.gob.pa/inec/Publicaciones/Publicaciones.aspx?id_subcategoria=40&id_publicacion=885&id_idioma=1&id_categoria=5)

Los **datos son suministrados por el Departamento de Operaciones del Tránsito de la Policía Nacional**, a través de los formularios conocidos como “Informe sobre accidentes de tránsito” y el “Informe sobre accidentes fatales”, llenados por el inspector al hacer la investigación correspondiente.

Los **datos de fallecidos/heridos con que se cuenta son a 24 horas**, pero depende del tipo de siniestro.

Los **datos que maneja la ATTT no son auditados en forma externa**.

La **ATTT no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos.

**Anualmente la ATTT presenta / no presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>169</sup>.

## ESTRATEGIAS

La ATTT **cuenta con un plan de seguridad vial** el cual está muy poco desarrollado y se puede encontrar en el siguiente enlace: [http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/plan\\_estrategico\\_0.pdf](http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/plan_estrategico_0.pdf); **el mismo abarca el periodo 2019-2024**.

El mismo **define una estrategia nacional. No especifica si la estrategia tiene un presupuesto asignado ni si la misma tiene un sistema de evaluación** definido.

## AREA DE INFLUENCIA

En la medida que sus funciones otorgadas por la Ley 34 y la reglamentación de la misma (Decreto Ejecutivo 640)<sup>170</sup> se lo permiten, la ATTT **gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, el Decreto Ejecutivo 640, en su artículo 3 establece que: “Licencia de conducir: Documento de carácter personal e intransferible, expedido por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre que autoriza a una persona a conducir vehículos en el territorio nacional<sup>171</sup>”.

**Existe un proceso unificado a nivel nacional** para la emisión de las licencias de conducir.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir, las mismas se realizan por los organismos autorizados por la ATTT.

En cuanto al **registro único de conductores**, el Decreto Ejecutivo 640, artículo 4 establece: “Los vehículos a motor y unidades de arrastre pueden transitar libremente en las vías de circulación sin más restricciones que las establecidas por la ley, previa inscripción en la Sección Nacional del Registro Único de Vehículos Motorizados de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre para la obtención del Registro Único de Propiedad Vehicular y la placa única de circulación”; por tanto, la ATTT tiene la custodia y accede a la consulta.

**Existe una policía nacional de tránsito**, la Dirección Nacional de Operaciones del Tránsito de la Policía Nacional (DNOT), dependiente de la Policía Nacional<sup>172</sup>.

La ATTT **tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**, de acuerdo a la Ley 34 artículo 2 numeral 18: “Coordinar con el Director General de la Policía Nacional, la labor que desarrolla la Dirección de Operaciones de Tránsito de la Policía Nacional, en lo referente al cumplimiento y aplicación del Reglamento de Tránsito, así como las normas y decisiones que, dentro de su competencia adopte la autoridad en materia de tránsito y transporte terrestre”

En cuanto al **proceso sancionador** el mismo lo ejerce la Dirección Nacional de Operaciones del Tránsito (DNOT).

Tanto las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, las mismas son realizadas de acuerdo al Decreto Ejecutivo 640, artículo 139 por: “...Los **funcionarios de los centros de atención médica** y otros establecimientos de salud del Estado deberán, en forma de cooperación, practicar las pruebas médicas que solicite la autoridad competente; no obstante, los inspectores de la **Autoridad del Tránsito y**

<sup>169</sup> <http://www.inec.gob.pa/buscador/Default.aspx?BUSCAR=siniestros>

<sup>170</sup> [http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/reglamento\\_decreto\\_640.pdf](http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/reglamento_decreto_640.pdf)

<sup>171</sup> <http://www.transito.gob.pa/tramite/licencia-de-conducir-por-primera-vez>

<sup>172</sup> <http://www.policia.gob.pa/>

**Transporte Terrestre y de la Policía Nacional** podrán practicar en el sitio las pruebas de análisis de aires expirales y del estado físico”

**Existe un registro único de sanciones**, el cual depende de la ATTT, quien tiene la custodia del mismo y accede a consultarlo (Decreto Ejecutivo 640, artículo 202).

La ATTT **tiene competencias sobre la gestión del tráfico**, de acuerdo a la Ley 34 artículo 2, el cual establece: “La autoridad tiene todas las funciones relacionadas con la planificación, investigación, dirección, supervisión, fiscalización, operación y control del transporte terrestre en la República de Panamá...”

En relación a la **capacidad de intervenir en el diseño de las vías**, la Ley 34 artículo 2, numeral 2, **le otorga la atribución** de: “Coordinar con el Ministerio de Vivienda, lo atinente a la planificación vial...”

En cuanto a la **señalización** la Ley 34 artículo 2, numeral 14 establece: “Regular el tránsito vehicular, la señalización y los dispositivos de control utilizados en las vías públicas”. Por su parte el Decreto Ejecutivo 34 en el artículo 162 establece: “Las señales viales y marcas del pavimento a las que se refiere este capítulo son las utilizadas en el territorio nacional, conforme a lo establecido en el Manual de Señalización Vial elaborado por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre”

En cuanto a **los sistemas automáticos de control**, si bien la Ley 34 artículo 2, numeral 14 le faculta a su regulación, **los mismos aun no funcionan**, aunque actualmente se están instalando sensores para fotografiar autos que infringen las normas.

De acuerdo al Decreto Ejecutivo 640, artículo 14: “La Sección **Nacional del Registro Único de Vehículos Motorizados de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre** inscribirá la propiedad de todos los vehículos a motor y unidades de arrastre que circulan por caminos, calles o vías particulares destinadas al uso público en todo el territorio nacional. La inscripción incluye la descripción de sus propietarios y la asignación de una numeración que es única, permanente e invariable que será su número de identificación y distinción que deberá ser impreso tanto en el Registro Único de Propiedad Vehicular como en la placa única de circulación. Parágrafo: También se deben inscribir en la Sección Nacional del Registro Único de Vehículos Motorizados todos los vehículos fuera de carretera”; la custodia está en manos del Departamento de Registro Vehicular<sup>173</sup> y la ATTT accede a la consulta.

**La regulación del transporte colectivo y la de los taxis, así como el transporte escolar es competencia de la ATTT**; el Decreto Ejecutivo 640, en su artículo 62 establece: “Para el cumplimiento de este capítulo, la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre regulará las especificaciones técnicas de los vehículos destinados al transporte público de pasajeros en cualquiera de sus modalidades (selectivo, colectivo, colegial y turismo), tomando en cuenta las condiciones de funcionamiento de las flotas actuales y futuras”.

La **regulación del transporte de mercancías, es competencia de la ATTT**; el transporte de carga por carretera en Panamá, fue reglamentado a través de la Ley 51<sup>174</sup> del 28 de junio de 2017.

La **regulación de los servicios de aplicativos móviles, es competencia de la ATTT**; la misma está determinada por los Decretos Ejecutivos 47 de 2018 y 331 de 2017, “que reglamenta el servicio de transporte de lujo ofrecido a través de las tecnologías de la información y comunicaciones” (servicios tipo Uber o Cabify).

En relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, esa potestad **no queda claro** a través de la consulta a los sitios web de los organismos oficiales, **quien la ostenta en el país**.

<sup>173</sup> <http://www.transito.gob.pa/tramites-servicios>

<sup>174</sup> [http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/28311-B\\_2017.pdf](http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/28311-B_2017.pdf)

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Panamá **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**; si existe la Comisión de Comunicaciones y Transporte<sup>175</sup>.

En cuanto a si la ATTT **cuenta con un comité interministerial asesor**, el Decreto Ejecutivo 640, artículo 258 establece: “El Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial se constituye como un organismo consultor y asesor de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, y está integrado por representantes de los sectores públicos y privados, y las asociaciones cívicas y gremiales”. Sus **funciones están descritas** en el artículo 262 del mencionado Decreto Ejecutivo.

**La ATTT tiene capacidad legislativa, normativa y de reglamentación.**

Destacar que **la ATTT cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, a modo de ejemplo, alianza estratégica por la seguridad vial con Nicomedes Aizpurua y la Red Pro Cultura Vial con el Municipio de Panamá.

La ATTT **no tiene un programa de atención a víctimas**, ni **cuenta con un programa de apoyo a los municipios**.

Finalmente podemos decir que el organismo **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, aunque no tiene un presupuesto asignado** para tal fin.

<sup>175</sup> <https://www.asamblea.gob.pa/comisiones>

## PARAGUAY



Población: 6.956.071

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 5.680

Fallecidos: 1.162 (38); Heridos: 15.650 (graves y lesionados) (39)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONAL</li> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECUSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV)</b><sup>176</sup>, fue creada por Ley 5.016/14<sup>177</sup>.</p> <p><b>Depende del Poder Ejecutivo:</b> en el artículo 8 de la Ley 5.016/14 se establece que: "...Personería Jurídica de derecho público, como ente autónomo y autárquico en materia normativa y administrativa." Por su parte en el artículo 11 establece: "Dirección. La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial estará dirigida por un Directorio conformado por él: a) Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones; b) Ministro de Salud Pública y Bienestar Social; c) Ministro del Interior; d) Ministerio de Educación y Cultura; e) Intendente de la Municipalidad de Asunción; y, f) Dos Intendentes designados por la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI). Un Director Ejecutivo con rango jerárquico de Viceministro/a". Sus <b>funciones</b> están descritas en el artículo 12 de la Ley 5.016/14.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Sus <b>autoridades son designadas</b> de acuerdo al artículo 14 de la Ley 5.016/14 por: "El Directorio de la <b>Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial</b> nombrará a un Director Ejecutivo, quien será equiparado al cargo de Viceministro". La duración de las mismas es discrecional. La ANTSV <b>cuenta con organigrama</b><sup>178</sup>.</p> <p>Actualmente la ANTSV <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b>, desconociéndose si participa de algún otro organismo regional o internacional.</p> <p>La ANTSV <b>no participa del WP29</b>.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>La ANTSV <b>cuenta con recursos financieros propio</b>, los cuales están previstos en la Ley 5.016-14, artículo 18 y en el Anexo del Decreto N° 3427/2015.</p> <p>Anualmente la ANTSV, <b>no presenta auditorías de gestión</b>, porque aún no está reglamentado.</p>

<sup>176</sup> <http://www.antsv.gov.py/>

<sup>177</sup> [http://www.antsv.gov.py/application/files/2515/2215/1014/LEY\\_DE\\_TRANSITO\\_-\\_DE\\_BOLSILLO.pdf](http://www.antsv.gov.py/application/files/2515/2215/1014/LEY_DE_TRANSITO_-_DE_BOLSILLO.pdf)

<sup>178</sup> [http://antsv.gov.py/application/files/9615/4936/3819/RES\\_136\\_ORGANIGRAMA2019-min.pdf](http://antsv.gov.py/application/files/9615/4936/3819/RES_136_ORGANIGRAMA2019-min.pdf)

## GESTION DE DATOS

La ANTSV cuenta con la Dirección de Observatorio Vial, Estadísticas y Registro de Datos<sup>179</sup>.

El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en el siguiente enlace: <http://www.antsv.gov.py/index.php/observatorio-vi>.

El Observatorio trabaja en conjunto con distintas instituciones que recolectan datos relacionados a la seguridad vial y a los siniestros viales tales como: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPBS), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), Policía Nacional, Ministerio Público, Hospital de Trauma Prof. Dr. Manuel Gagni, Bomberos Voluntarios del Paraguay, Municipalidad de Asunción, Dirección Nacional del Registro de Automotores, Cámara de Automotores (CADAM), entre otros. NOTA: El informe del segundo trimestre 2017-2019, fue elaborado en base a la información del 911. (REF: <http://www.antsv.gov.py/index.php/observatorio-vi>)

Los datos de fallecidos/heridos con que se cuenta son provistos por instituciones involucradas con la materia: Policía Nacional (datos del lugar del siniestro), Hospital de Trauma (**hasta 30 días después del siniestro**) Patrulla Caminera, Cuerpo Voluntario de Bomberos del Paraguay, otros.

La ANTSV cuenta con un software propio para la gestión de los datos, el Sistema de Información de Accidentes de Tránsito, va a ser implementado a partir de la creación del Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial<sup>180</sup>.

Anualmente la ANTSV presenta un balance de siniestralidad vial<sup>181</sup>.

## ESTRATEGIAS

La ANTSV cuenta con un plan de seguridad vial el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: [http://www.antsv.gov.py/application/files/3215/3746/6750/Plan\\_Nacional\\_Seguridad\\_Vial\\_2013\\_-\\_2018\\_compress.pdf](http://www.antsv.gov.py/application/files/3215/3746/6750/Plan_Nacional_Seguridad_Vial_2013_-_2018_compress.pdf); el mismo abarca el periodo 2018-2022.

El mismo define una estrategia nacional y específica que si la estrategia tiene un presupuesto asignado (página 10 PEI)<sup>182</sup> y un sistema de evaluación definido (página 21 PEI)<sup>183</sup>.

## AREA DE INFLUENCIA

La ANTSV gestiona directamente áreas de seguridad vial.

La emisión de licencias de conducir, en el Anexo del Decreto 3.427/2015 Reglamentación del Artículo 24, (Incisos a, b, c, y e) de la Ley 5.016/2014 en su artículo 7, especifica: “Características de las Licencias de Conducir. La Licencia de conducir deberá: b) El modelo unificado de la Licencia de Conducir **será emitido por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial**, que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño, aprobados mediante resolución del Director Ejecutivo”.

Existe un proceso unificado a nivel nacional para la emisión de las licencias de conducir, de acuerdo a lo que establece la Ley 5.016-14, en su artículo 24, literal b establece: “La licencia deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño, aprobados por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”. Por su parte en el literal a, establece que: “Las licencias otorgadas por las municipalidades, habilitarán a conducir en todas las calles y red vial de la República”.

<sup>179</sup> <http://www.antsv.gov.py/index.php/observatorio-vi> // NOTA: 24 DE FEBRERO DE 2020: En el día de la fecha fue presentado el SIAT (Sistema de Información sobre Accidentes de Tránsito) el cual proporcionará datos de accidentes de tránsito acontecidos en rutas o en ciudades de los distintos municipios alrededor del país, además de brindar información detallada de los percances, tales como: mes, día, horario, distinción del sexo de los involucrados o tipos de vehículos. Esta información permite a las instituciones (Municipales, Ministerios, Patrulla Caminera) elaborar políticas de prevención y además se podrán monitorear que las soluciones planteadas hayan dado resultado.

<sup>180</sup> [https://www.antsv.gov.py/application/files/9415/6943/1411/RESOLUCION\\_ANTSV\\_333-2019-min.pdf](https://www.antsv.gov.py/application/files/9415/6943/1411/RESOLUCION_ANTSV_333-2019-min.pdf)

<sup>181</sup> <http://www.antsv.gov.py/index.php/observatorio-vi>

<sup>182</sup> [http://antsv.gov.py/application/files/7815/4694/9414/PEI\\_ANTSV\\_2018\\_2022.pdf](http://antsv.gov.py/application/files/7815/4694/9414/PEI_ANTSV_2018_2022.pdf)

<sup>183</sup> [http://antsv.gov.py/application/files/7815/4694/9414/PEI\\_ANTSV\\_2018\\_2022.pdf](http://antsv.gov.py/application/files/7815/4694/9414/PEI_ANTSV_2018_2022.pdf)

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir de acuerdo a la Ley 5016/14, los municipios serán los encargados de tomar las pruebas teóricas y prácticas para la obtención de la licencia de conducir.

**Existe un registro único de conductores**, el Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito (RNLCAT)<sup>184</sup>, el cual **administra la ANTSV quien tiene la custodia y la consulta**.

**Existe una policía nacional de tránsito** sobre la cual la Ley 5.016-14, en su artículo 7 establece que: La organización y competencias de la Policía Caminera, creada por Ley N° 63/48, ... a partir de la promulgación de la presente Ley, se regirán por la legislación que la regula actualmente, en todo cuanto no colisione con lo dispuesto por la presente disposición.

La ANTSV **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**.

En cuanto al **proceso sancionador** el responsable es la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones<sup>185</sup>.

Tanto las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, las mismas son realizadas por la **Dirección Nacional de la Patrulla Caminera**, lo cual está regulado por el Anexo del Decreto 3.427/2015 Reglamentación del Artículo 107 de la Ley 5.016/2014 artículo 44: Obligación de sometimiento a pruebas. (pendiente de homologación los dispositivos o narcómetros para su implementación).

**Existe un registro único de sanciones**, el Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito (RNLCAT), el cual **administra la ANTSV quien tiene la custodia y la consulta**.

La ANTSV nacional **tiene / no tiene competencias sobre la gestión del tráfico**, la Ley 5016/2014, en su artículo 8 establece: "... Su misión consistirá en la prevención y el control de los accidentes de tránsito, colaborando con los organismos responsables en la reducción de la tasa de mortalidad y morbilidad ocasionada por los mismos, mediante la coordinación, promoción, monitoreo y evaluación de las políticas públicas de seguridad vial en el territorio nacional". Reglamentación Decreto 3427/2015: "... tendrán a su cargo la gestión administrativa, económica y técnica de su respectiva Sede, la gestión operativa en el tránsito y seguridad vial y la coordinación con las Autoridades de fiscalización en su jurisdicción según las competencias señaladas en la Ley. Serán los encargados del cumplimiento de la Ley..."

La ANTSV **no tiene capacidad de intervenir en el diseño de las vías, ni de intervenir en la señalización o regular los sistemas automáticos de control...**

Si bien **existe un registro único de vehículos**, el cual incluye motocicletas, este depende de la Dirección del Registro de Automotores, dependiente de la Corte Suprema de Justicia, es el organismo de aplicación encargado de regir, organizar y ejecutar el sistema de matriculación y cedulación de los automotores<sup>186</sup> la ANTSV no tiene la custodia, pero acceso a la consulta.

La **regulación del transporte colectivo, así como la del transporte de mercancías y el transporte escolar**, no es competencia de la ANTSV, le corresponde a la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)<sup>187</sup>

La **regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, no es competencia de la ANTSV**.

Finalmente, y en relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, no queda claro a través de la información pública a quien compete.

<sup>184</sup> [http://www.antsv.gov.py/application/files/6715/5984/3322/RESOLUCION\\_ANTSV\\_070\\_2019-min.pdf](http://www.antsv.gov.py/application/files/6715/5984/3322/RESOLUCION_ANTSV_070_2019-min.pdf)

<sup>185</sup> <http://www.caminera.gov.py/index.php/institucion/antecedentes-e-historia>

<sup>186</sup> <https://www.pj.gov.py/contenido/155-direccion-del-registro-de-automotores/155>

<sup>187</sup> <http://www.dinatran.gov.py/docum/2019/Diapositiva10.JPG>

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Paraguay **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo.**

En cuanto a si la ANTSV cuenta con un **comité interministerial asesor**, la misma cuenta con un Directorio integrado por: Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones; Ministro de Salud Pública y Bienestar Social; Ministerio del Interior; Ministro de Educación y Cultura; Intendente de la Municipalidad de Asunción; Dos Intendentes designados por la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI)<sup>188</sup>.

Por otra parte, **la ANTSV no tiene ni capacidad legislativa.**

En cuanto a la **capacidad normativa o de reglamentación**, la Ley 5.016-14, en su artículo 5 establece: “Autoridades en materia de tránsito. Son autoridades de reglamentación, aplicación y ejecución de la presente Ley, la Agencia Nacional de tránsito y Seguridad Vial y supletoriamente los organismos nacionales y municipales involucrados en la temática vial, citados en el Artículo 7º de la presente Ley, atendiendo a las circunstancias de cada caso”.

Es importante destacar que **la ANTSV cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, los cuales están establecidos en la Ley 5.016-14, artículo 16: “La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial será asistida por un Comité Consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la problemática de la seguridad vial”.

La ANTSV **no tiene un programa de atención a víctimas, cuenta con un programa de apoyo a los municipios**, el cual incluye: Campañas de Educación Vial, cursos de Educación Vial virtuales, cursos presenciales de Educación Vial.

Finalmente podemos decir que la ANTSV **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, con presupuesto asignado.**

<sup>188</sup> <http://www.antsv.gov.py/index.php/institucion/autoridades>

## REPUBLICA DOMINICANA



Población: 10.627.165

Grupo de Ingresos: Ingreso mediano alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 7.370

Fallecidos: 2.804 (40); Heridos: dato no disponible (graves y lesionados) (41)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONAL</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>El <b>Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)</b><sup>189</sup>, fue creada por la Ley 63-17 de 2017<sup>190</sup>. Es una institución adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (artículo 7 de la Ley 63-17). Sus <b>funciones</b> se describen en el artículo 9 de la Ley 63-17.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Las autoridades son designadas por <b>Gobierno central</b>, Presidencia de la República mediante decreto. <b>No está claramente definido el tiempo de permanencia</b> en el cargo, pero al ser por designación directa del Presidente de la República podemos asumir que la duración es discrecional. El INTRANT <b>cuenta con organigrama</b><sup>191</sup>.</p> <p>Actualmente el INTRANT <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b> y una fuerte colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).</p> <p>El INTRANT <b>no ha participado del WP29</b>.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>Si bien según la Ley 63-17, en su artículo 18 establece: “<b>Principio general sobre el financiamiento</b>. El financiamiento del sector estará sujeto al principio general de sostenibilidad de la gestión pública. Serán asignadas al INTRANT fuentes permanentes y recursos generados por las actividades del propio sector, sin perjuicio de los planes de inversión pública en proyectos de movilidad, la adopción de medidas de deducción o exención impositiva, donaciones y legados, recursos provenientes de los organismos de financiamiento multilateral, y el direccionamiento de recursos consignados en el Presupuesto General del Estado que se asignen para financiar el gasto corriente y de inversión del sector movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; en su artículo 19 establece que las: “<b>Fuentes permanentes de financiamiento</b> del INTRANT. Integrarán el presupuesto de gastos y recursos económicos del INTRANT, sin perjuicio de otros que se identifiquen y generen en el futuro al tenor de los principios aquí consagrados, los siguientes: 1. Las tasas generadas por la prestación efectiva de los</p>

<sup>189</sup> <https://intrans.gob.do/index.php/consulta-publica>

<sup>190</sup> <https://intrans.gob.do/phocadownload/SobreNosotros/MarcoLegal/Leyes/MARCO%20LEGAL-LEY%2063-17%20SOBRE%20TRANSITO,%20TRANSPORTE,%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>

<sup>191</sup> <https://intrans.gob.do/index.php/sobre-nosotros/organigrama>

servicios, trámites y permisos por parte del INTRANT, como el otorgamiento de la licencia de conducir, revisión técnica vehicular, examen psicofísico de conductores, permisos, entre otras. 2. Los montos recaudados por concepto de pagos de derechos por otorgamiento de concesiones o licencias de operación, y autorizaciones por parte del INTRANT. 3. Tasa anual de fiscalización del transporte terrestre. 4. La proporción que le corresponde de los montos recaudados por las multas, conforme establecido en esta ley. 5. Cualquier otro ingreso o recurso económico generado por las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos". El organismo **no proporciona información pública** al respecto.

Anualmente INTRANT, **no presenta auditorías de gestión.**

## GESTION DE DATOS

El INTRANT cuenta con el **Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)**<sup>192</sup>. Las instituciones que se constituyen en **fuentes primarias de información** para el Observatorio: Ministerio de Salud Pública, el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), la Casa del Conductor, el Centro del Automovilistas, la Administradora de Riesgos Laborales Salud Segura (ARLSS), la Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas (COMIPOL)<sup>193</sup>.

Las **cifras recopiladas corresponden a los primeros 30 días** de ocurrido el siniestro.

Los **datos que maneja el INTRANT no son auditados en forma externa.**

El INTRANT **no cuenta con un software propio** para la gestión de los datos.

Por **primera vez este 2019** se presentaron las estadísticas del 2017<sup>194</sup>.

## ESTRATEGIAS

**INTRANT cuenta con un plan de seguridad vial:** Plan estratégico nacional para la seguridad vial de la República Dominicana (PENSV) el cual se puede encontrar en el siguiente enlace: <http://iris.paho.org/xmlui/handle/123456789/34973>; el mismo **abarca el periodo 2017-2020.**

El mismo **define una estrategia nacional.** La **estrategia no cuenta con un presupuesto asignado.** Las **acciones propuestas no cuentan** con un sistema de evaluación definido.

## AREA DE INFLUENCIA

El INTRANT **gestiona directamente algunas áreas de seguridad vial.**

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, el artículo 5 numeral 3 de la Ley 63-17, establece: "Licencia de conducir: Documento público expedido por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), creado por esta ley, que acredita y autoriza a las personas que aspiren a conducir vehículos de motor. Todo conductor deberá ser titular de una licencia de conducir de la categoría correspondiente al tipo de vehículo, y estará obligado a portar la misma cuando circule en la vía pública".

**Existe un proceso unificado a nivel nacional.**

La **expedición de la licencia de tránsito** la realiza el INTRANT a través de la Dirección de Licencias.

Las **pruebas teórico-prácticas** para la obtención de la licencia de conductor las realizan empresas contratistas autorizadas por el INTRANT.

**Existe un registro único de conductores**, el cual fue creado por la Ley 63-17 Artículo 159: "Registro Nacional de Vehículos de Motor. Los vehículos de motor deberán ser inscritos en el Registro Nacional de Vehículos de Motor, que estará bajo la dependencia y administración de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), quien establecerá mediante reglamento los requisitos para formalizar la inscripción". INTRANT **tiene acceso a la consulta, pero no lo custodia.**

<sup>192</sup> <https://intrans.gob.do/index.php/seguridad-vial/que-es-el-observatorio-permanente-de-seguridad-vial>

<sup>193</sup> <https://intrans.gob.do/index.php/seguridad-vial/editorial-de-la-directora-ejecutiva>

<sup>194</sup> <https://intrans.gob.do/index.php/seguridad-vial/boletin-informativo-opsevi>

Existe una **policía nacional de tránsito** la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) creada por la Ley 63-17, artículo 21.

INTRANT **tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**; según la Ley 63-17, artículo 21 establece: "...la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), bajo la dependencia de la Policía Nacional, **operará conforme a las políticas que establezca el Ministerio de Interior y Policía y el INTRANT y su Consejo Directivo** en los aspectos relativos a esta ley y sus reglamentos..."

En cuanto al **proceso sancionador el mismo** está bajo la competencia de la DIGESETT, Ley 63-17 artículo 21: "...Sus agentes serán responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, ejercer el control y vigilancia en las vías públicas, y velar por el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta ley y sus reglamentos..."

Tanto para **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, la Ley 63-17 en su artículo 261 establece que: "Pruebas a conductores y peatones. Los agentes de la DIGESETT estarán autorizados a practicar a los conductores y peatones el control de alcoholemia o toxicológico a los fines de comprobar la existencia de alcohol o drogas, en determinaciones de tipo cualitativo o cuantitativo en el organismo del individuo que disminuya su aptitud y facultades para conducir o circular".

Cabe destacar que **aún no se han implementado plenamente estas pruebas**, solo se hacen a modo demostrativo.

**El registro único de sanciones** fue creado por la Ley 63-17 en su artículo 289: "Registro Nacional de Antecedentes de Infracciones al Tránsito, Transporte y la Seguridad Vial. El INTRANT, bajo la dirección funcional del Ministerio Público, creará y mantendrá un registro con todos los datos de los infractores, prófugos, rebeldes judiciales, inhabilitados, sanciones impuestas y demás información útil para fines estadísticos del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, y para garantizar la seguridad, conforme a las normas reglamentarias que al efecto se expidan". El INTRANT tiene **la custodia** y obviamente **la consulta**.

El INTRANT **tiene competencias parciales sobre la gestión del tráfico**.

En cuanto al **diseño de las vías**, la Ley 63-17 en el artículo 9, numeral 24, le otorga al INTRANT una **competencia parcial** en la misma al establecer: "Definir, en coordinación con los ayuntamientos y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, los elementos de protección para las vías, fundamentados en criterios técnicos relacionados con las condiciones, clasificación y categorías de dichas vías".

La competencia en cuanto a la **señalización** de acuerdo a la Ley 63-17 artículo 9, numeral 17 corresponde al INTRANT en cuanto se establece que debe: "Diseñar y supervisar la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en las vías, en lo atinente a su competencia, y en coordinación con los ayuntamientos en sus áreas de jurisdicción".

**Los sistemas automáticos de control**, se han puesto en funcionamiento algunos pilotos, pero es aún muy incipiente su implementación.

**Existe un registro único de vehículos**, el cual se encuentra en manos de la Dirección General de Impuestos Internos y el INTRANT; la Ley 63-17 en su artículo 341 establece sobre la: "Remisión de los registros sobre vehículos. La Dirección General de Impuestos Internos, adscrita al Ministerio de Hacienda, remitirá al INTRANT, dentro del plazo de seis (6) meses de su constitución y funcionamiento, los registros sobre vehículos de motor existentes o permitirá su acceso en línea para los fines de garantizar la inspección técnica vehicular y la renovación del parque vehicular". Al día de hoy el pasaje no está completamente terminado. Si bien INTRANT **accede a la consulta**, aun no tiene la **custodia completa de los datos**.

La **regulación del transporte colectivo**, de acuerdo a la Ley 63-17 artículo 5, numeral 40 **es competencia del INTRANT**: "Servicio público de transporte de pasajeros: Servicio de transporte brindado a las personas para su traslado por las vías públicas, en vehículos autorizados bajo licencia de operación a personas físicas y jurídicas para tales efectos por el INTRANT o los ayuntamientos en el transporte urbano, bajo las pautas de obligatoriedad, universalidad, accesibilidad, eficiencia,

transparencia, responsabilidad, continuidad, calidad, razonabilidad y equidad tarifaria, y retribuido por el usuario mediante el pago de las tarifas correspondientes”.

La **regulación del transporte de mercancías, es competencia del INTRANT** de acuerdo a la Ley 63-17, artículo 5, numeral 39: “Servicio propio de transporte de carga: Servicio de transporte de mercancías y bienes realizado por el propietario de la carga para el traslado de mercancías dentro del territorio nacional, en vehículos registrados y autorizados para tales efectos por el INTRANT”.

La **regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, es competencia del INTRANT**, de acuerdo a la Ley 63-17 artículos 80 al 87.

La **regulación del transporte escolar, es competencia del INTRANT**, de acuerdo a la Ley 63-17 artículo 70: “Servicio de transporte escolar. El servicio de transporte escolar operará para las escuelas o centros educativos y será regulado por el INTRANT, quien autorizará su operación mediante licencia de operación”.

En relación a **la responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, no contamos con información pública para proporcionar.

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En República Dominicana **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**; si existe una Comisión Permanente de Transporte y Telecomunicaciones<sup>195</sup>

El **INTRANT cuenta con un comité interministerial asesor**, la Ley 63-17 en su artículo 12 define: "Conformación del Consejo. El Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT) queda integrado de la forma siguiente: 1. El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, o su representante, quien lo dirigirá. 2. El Ministro de Interior y Policía o su representante. 3. El Ministro de Salud Pública o su representante. 4. El Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo o su representante. 5. El Ministro de Educación, o su representante. 6. El Secretario General de la Liga Municipal Dominicana (LMD) en representación del Distrito Nacional y los municipios, o su representante. 7. El Procurador General de la República o su representante. 8. El Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), con voz, pero sin voto".

Las funciones **no están descritas**.

El INTRANT **no cuenta con la facultad de contar con un Comité Interministerial**.

La **capacidad legislativa**, la tiene a través de un miembro del Congreso Nacional, ya sea diputado o senador.

**En cuanto a la capacidad normativa o de reglamentación**, la Ley 63-17 en su artículo 330 en relación a la jerarquía normativa, establece: “En materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se establece que los reglamentos, resoluciones y órdenes emitidas por el INTRANT serán las normas comunes del sector, sin perjuicio de las disposiciones de los ayuntamientos que tendrán rango y aplicación únicamente en sus atribuciones”

Destacar que el **INTRANT cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**; la Ley 63-17 en su artículo 9, numeral 37, se establece como atribución del INTRANT el: "Promover la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial, a través de los procesos de consultas y participación. El INTRANT podrá conformar el **Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial** cuyo objeto será promover la concertación de las distintas entidades que desarrollan actividades relacionadas con el sector". Pese a esta atribución si bien el INTRANT convoca a elaboración de planes, pero no ha definido espacios formales de participación.

El INTRANT **no tiene un programa de atención a víctimas**, ni **cuenta con un programa de apoyo a los municipios**, solo se han creado algunos planes locales.

Finalmente podemos decir que el organismo **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala, aunque no tiene un presupuesto asignado** para tal fin.

<sup>195</sup> <http://www.senado.gob.do/senado/Comisiones/ListadeComisiones.aspx>

## URUGUAY



Población: 3.449.299

Grupo de Ingresos: Ingreso alto

Ingreso Nacional Bruto Per Cápita: 15.650

Fallecidos: 528 (42); Heridos: 26.123 (graves y lesionados) (43)

MATRIZ F.O.D.A.	
<b>FORTALEZAS (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ GESTION DE DATOS</li> </ul>	<b>OPORTUNIDADES (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ INSTITUCIONAL</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> </ul>
<b>DEBILIDADES (INTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS HUMANOS</li> <li>➤ ESTRATEGIAS</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>	<b>AMENAZAS (EXTERNO):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ RECURSOS FINANCIEROS</li> <li>➤ AREA DE INFLUENCIA</li> <li>➤ RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL</li> </ul>

### Detalle Nivel Nacional

INSTITUCIONALIDAD
<p>La <b>Unidad Nacional de Seguridad Vial</b> (UNASEV)<sup>196</sup>, fue <b>creada</b> por la Ley 18.113 en mayo del año 2007<sup>197</sup>, modificada por Ley 19.355<sup>198</sup> artículos 42 a 48. Depende funcionalmente de <b>Presidencia de la República</b> (Créase como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial). Sus <b>funciones</b> son regular y controlar las actividades relativas al tránsito y la Seguridad Vial en todo el territorio nacional.</p>
RECURSOS HUMANOS
<p>Sus <b>autoridades son designadas por el Presidente de la República</b>. De acuerdo al artículo 4 de la Ley 19.355: "Sus miembros durarán cinco años en ejercicio de sus funciones, pudiendo ser designados únicamente por un nuevo período consecutivo". UNASEV <b>no cuenta con organigrama</b> de consulta pública.</p> <p>Actualmente la UNASEV <b>forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)</b> y del grupo del WP29 de Naciones Unidas.</p> <p>La UNASEV actualmente <b>no participa del WP29</b>; ha participado desde su inserción hasta el año 2018.</p>
RECURSOS FINANCIEROS
<p>UNASEV no es una unidad ejecutora por tal <b>no tiene un presupuesto anual asignado</b> y cada gasto que debe realizar debe solicitarlo previamente a Presidencia de la República que es quien define autorizar o no el gasto.</p> <p><b>Anualmente</b> Presidencia de la República requiere evaluación y cumplimiento de objetivos a la UNASEV <b>Se presenta la Memoria Anual</b> con cumplimiento de objetivos anuales la UNASEV, <b>que no representan necesariamente auditorias de gestión.</b></p>
GESTION DE DATOS
<p>La UNASEV <b>cuenta con un Observatorio de Seguridad Vial</b>. El acceso a los datos el Observatorio están disponibles en el siguiente enlace: <a href="https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas">https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas</a>.</p>

<sup>196</sup> <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/>

<sup>197</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18113-2007/5>

<sup>198</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19355-2015>

La **fuerza de datos** que se presentan es del Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP) del Ministerio del Interior, que concentra el registro de todos los eventos con intervención policial, entre los cuales se encuentran los siniestros de tránsito. Este intercambio de datos se produce en el marco del SINATRÁN (Sistema de Información Nacional de Tránsito), proyecto de interconexión de las diversas bases de datos que existen en el país relacionadas con el tránsito y la seguridad vial que la UNASEV lleva adelante conjuntamente con AGESIC<sup>199</sup>.

Los **datos de fallecidos** se toman bajo la siguiente definición: Toda persona que estuvo involucrada en un siniestro de tránsito y que resultó fallecida en el lugar y hasta los 30 días después de producido el mismo.

Los **datos que maneja UNASEV no son auditados en forma externa**.

UNASEV **cuenta con un software propio** para la gestión de los datos el Sistema de Información Nacional de Tránsito (SINATRAN).

**Anualmente** la UNASEV **presenta un balance de siniestralidad vial**<sup>200</sup>.

## ESTRATEGIAS

UNASEV **no cuenta con un Plan de seguridad vial**; el ultimo publicado es de 2015.

El mismo **define una estrategia nacional**. La estrategia **tiene un presupuesto asignado** ni si la misma tiene un **sistema de evaluación definido**.

## AREA DE INFLUENCIA

La UNASEV **no gestiona directamente áreas de seguridad vial**.

En cuanto a la **emisión de licencias de conducir**, la misma es una responsabilidad compartida de acuerdo al artículo 47 de la Ley 19.355 asignando responsabilidad al Congreso de Intendentes y la Unidad Nacional de Seguridad Vial: "Créase el Sistema del Permiso Único Nacional de Conducir con fines de información, análisis y evaluación bajo la coordinación del Congreso de Intendentes y la Unidad Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo a los requisitos y con los alcances que fije la reglamentación, siendo de competencia de las Intendencias su gestión, otorgamiento, registro, contralor y decisión sancionatoria".

**Existe un proceso unificado a nivel nacional**. La Ley 18.191, artículo 26, numeral 7 establece que: "Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se

tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes". El cruzamiento de datos se realiza a través del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE)<sup>201</sup>.

En cuanto a las **pruebas teóricas y prácticas** para la obtención de la licencia de conducir, los Gobiernos Departamentales de todo el país en base al listado de preguntas teórico y el acuerdo del Congreso de Intendentes en exámenes teóricos y manuales de conductor. El artículo 26 de la Ley 18.191 establece que, para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar: A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas. B) Un examen teórico de las normas de tránsito. C) Un examen práctico de idoneidad para conducir. Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

**No existe un registro único de conductores**.

**Existe una policía nacional de tránsito**: la Dirección Nacional de Policía de Tránsito (DNPT). El 01 de enero del año 2016 por la nueva Ley Orgánica Policial 19.315 en su artículo 30, la Unidad pasa a

<sup>199</sup> <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas/2018-informe-anual-siniestralidad-vial>

<sup>200</sup> <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas>

<sup>201</sup> [https://www.sucive.gub.uy/consulta\\_multas](https://www.sucive.gub.uy/consulta_multas)

denominarse Dirección Nacional Policía de Tránsito, teniendo como cometido principal la prevención y represión de los delitos y las faltas que se cometan en las vías de tránsito Nacionales y Departamentales, continuando con los principios que le fueron dados desde su creación<sup>202</sup>.

La UNASEV **no tiene capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito**.

En cuanto al **proceso sancionador** la Ley 18.191, artículo 54, establece que: “La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional **por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones**. El procedimiento sancionador está dado por leyes y decretos nacionales. En relación a los valores de sanciones el artículo 26 de la Ley 19355 establece: "El Poder Ejecutivo reglamentará los valores de las sanciones de todas las infracciones de tránsito, adoptando la propuesta realizada a la Unidad Nacional de Seguridad Vial por el Congreso de Intendentes."

En relación a las **pruebas de espirometría (alco-test) o narcotest**, la Ley 18.191, artículo 46, establece que: “A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.....”. De acuerdo a la Ley 18.793<sup>203</sup>, se suma los funcionarios de la Prefectura Naval.

**Existe un registro único de sanciones**, el cual se encuentra en la órbita del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE)<sup>204</sup>. La UNASEV no tiene la custodia del mismo, accede a la base de datos por Convenio entre el Congreso de Intendentes y la UNASEV.

La unidad **no tiene competencias sobre la gestión del tráfico**, esto es competencia de los Gobiernos Departamentales. **Tampoco tiene capacidad de intervenir en el diseño de las vías**, esto es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Dirección Nacional de Vialidad y de los Gobiernos Departamentales<sup>205</sup>.

Si bien la UNASEV **no tiene capacidad de intervenir en la señalización**, el artículo 45 de la Ley 19.355 numeral 16), establece que la UNASEV tiene competencias para: "Promover y analizar la aplicación uniforme y rigurosa de las normas y procedimientos de señalización vial establecidos por el Manual Interamericano de Dispositivos de Control del Tránsito de Calles y Carreteras, formulando las observaciones, recomendaciones y directivas pertinentes". Por otra parte, la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) tiene entre sus actividades claves el: “Coordinar con los Gobiernos Departamentales el estudio, proyecto, construcción, conservación, señalización e iluminación de los caminos departamentales y calles urbanas”<sup>206</sup>.

En cuanto a **los sistemas automáticos de control**, existen de dos tipos: 1) móviles: gestionados por la Policía Nacional de Tránsito y la Intendencia de Montevideo y 2) fijos: gestionados por el Ministerio de Transportes y Obras Públicas. Adicionalmente (solo en Montevideo) se realiza el monitoreo y control del tránsito con cámaras fijas y móviles.

Si bien **existe un registro único de vehículos**, el cual incluye motocicletas, este depende del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO)<sup>207</sup> lo que implica que la Unidad no tiene la custodia, solo accede a la consulta a través de un convenio celebrado con el Congreso de Intendentes. El registro vehicular se encuentra a cargo de la Dirección Nacional de Registros y en los Gobiernos

<sup>202</sup> <https://transito.minterior.gub.uy/index.php/resena-historica>

<sup>203</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18793-2011/1>

<sup>204</sup> [https://www.sucive.gub.uy/consulta\\_multas](https://www.sucive.gub.uy/consulta_multas)

<sup>205</sup> <http://www.mtop.gub.uy/vialidad/sobre-vialidad>

<sup>206</sup> <http://www.mtop.gub.uy/vialidad/sobre-vialidad>

<sup>207</sup> <https://observatorio.mtop.gub.uy/automotor.php>

Departamentales. Por los artículos 39 y siguientes de la Ley 19.355 se crea los registros departamentales de vehículos que entrará en vigencia en el año 2020.

La **regulación del transporte colectivo, es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Dirección Nacional de Transporte y de los Gobiernos Departamentales**<sup>208</sup>. Los Gobiernos Departamentales son competentes de los servicios de transporte colectivo de pasajeros cuyo permiso otorgan en base a normativa propia para el desarrollo de la actividad dentro de su jurisdicción. Comparten con el MTO en aquellas situaciones en los que transitan por competencias conjuntas (nacional y departamental).

La **regulación del transporte de mercancías, no es competencia de la UNASEV**; esta tarea está en manos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Dirección Nacional de Transporte y de los Gobiernos Departamentales<sup>209</sup>.

La **regulación de los servicios de taxis y aplicativos móviles, no es competencia de la UNASEV**. Esto es competencia de los Gobiernos Departamentales. A modo de ejemplo presentamos la reglamentación vigente en la Capital del país (Montevideo)<sup>210</sup>.

La **regulación del transporte escolar, tampoco es competencia de la Unidad**, es competencia de los Gobiernos Departamentales. A modo de ejemplo presentamos la reglamentación vigente en la Capital del país (Montevideo)<sup>211</sup>.

En relación a la **responsabilidad de regular las normas de calidad** para fabricación, importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, y otros, **es competencia del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM)**<sup>212</sup>. Por artículo 45 de la Ley 19.355 en su numeral 4) la UNASEV tiene competencias para "Asesorar, auditar los procesos y requisitos de las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos que circulan en todo el territorio nacional".

## RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL

En Uruguay **no existe una comisión nacional de Seguridad Vial en el ámbito legislativo**. Los asuntos que se tratan en este ámbito o bien ingresan por Comisión de Transporte y Obras Públicas o por Salud Pública<sup>213</sup>.

En cuanto a si UNASEV cuenta con un **comité interministerial asesor**, la Junta Nacional de Seguridad Vial (JNSV), está integrada por los Ministerios de Salud Pública, Educación y Cultura, Interior, Transporte y Obras Públicas, Prosecretaría de Presidencia de la República, Congreso Nacional de Intendentes y UNASEV. Sus **funciones** son asesorar, recomendar, proponer acciones y planes de control para el efectivo cumplimiento de las normas de seguridad vial, así como contribuir a la aplicación de políticas de Seguridad Vial en todo el país.

Por otra parte, **la UNASEV no tiene ni capacidad legislativa**; las iniciativas legislativas debe presentarlas a través del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, aunque formalmente no depende de él.

La Unidad **si tiene competencias** dadas por ley nacional **para proponer iniciativas legislativas y de decretos reglamentarios** en materia de seguridad vial.

Destacar que **UNASEV no cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos**, aunque UNASEV cuenta con Cámaras Asesoras, a vía de ejemplo: Cámara Técnica Especializada creada por Decreto 81/014 donde interviene instituciones del Estado con sectores privados (empresarios automotores, comerciantes), la Facultad de Ingeniería, y otros organismos. Se han creado espacios de Cámaras Asesoras en el ámbito jurídico participando en la formulación de normas en forma conjunta con la sociedad civil (casco para motos con empresarios, motociclistas), (normas para ciclistas con colectivos de ciclistas), etc.

<sup>208</sup> <http://www.mtop.gub.uy/transporte/sobre-transporte>

<sup>209</sup> <http://www.mtop.gub.uy/transporte/sobre-transporte>

<sup>210</sup> <http://montevideo.gub.uy/tramites-y-tributos/transito-y-transporte/taxis-y-remises>

<sup>211</sup> <http://montevideo.gub.uy/tramites-y-tributos/transito-y-transporte/transporte-de-escolares>

<sup>212</sup> <https://www.miem.gub.uy/listado-de-tramites/industria>

<sup>213</sup> <https://parlamento.gub.uy/camarasycomisiones/senadores/comisiones/tipo/permanente>

# FICVI 10 años

UNASEV **no cuenta con un programa de atención a víctimas**; se ha publicado una Guía de Orientación y Recursos para Ciudadanos Afectados por Siniestros de Tránsito<sup>214</sup>. La atención a víctimas se encuentra a cargo de distintas instituciones del país con distintos alcances y competencias.

Por su parte, la Unidad **cuenta con un programa de apoyo a los municipios** el cual incluye: formación, charlas, materiales, campañas.

Finalmente podemos decir que UNASEV **tiene autonomía para tratar con medios de comunicación y capacidad de lanzar campañas de comunicación – sensibilización a gran escala**, aunque **no cuenta con presupuesto asignado** para tal fin.

---

<sup>214</sup> <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/noticias/guia-orientacion-para-personas-afectadas-siniestro-transito>

## CONCLUSIONES

Los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que provocan inmensas tragedias familiares cuando muere un ser querido o queda malherido de por vida.

Al inicio de la Década de Acción en 2011, la cifra anual estimada de fallecidos por siniestros de tránsito a nivel global era de cerca de 1,3 millones de personas, más de 3.000 defunciones diarias. Entre 20 y 50 millones de personas más sufrían traumatismos no mortales provocados por siniestros de tránsito, y tales traumatismos constituían –y aún constituyen– una causa importante de discapacidad en todo el mundo.

Los mal llamados accidentes de tránsito y sus inaceptables consecuencias constituyen uno de los principales problemas socioeconómicos y de salud pública en Iberoamérica. Por cada persona fallecida hay al menos cinco con heridas graves y con secuelas para toda su vida.

Esta visión se respalda con los datos que se proporcionaron por parte de OMS en su informe de 2018, donde casi al cierre de la Década de Acción para la Seguridad Vial, la cifra anual estimada de fallecidos muestra que el problema está empeorando.

Las muertes por siniestros de tráfico se han incrementado a 1,35 millones al año; esto significa que casi 3.700 personas mueren cada día en las carreteras del mundo. Decenas de millones más sufren lesiones o incapacidades cada año, lesiones que alteran sus vidas para siempre.

En los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los líderes mundiales se han comprometido a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico para 2020 (44). Tres años después, los datos disponibles demuestran que se ha avanzado muy poco en la consecución de este objetivo y las tendencias sugieren que no se logrará dicha meta.

Existe por tal una necesidad urgente de ampliar las intervenciones e inversiones basadas en datos empíricos, porque el desarrollo es una oportunidad para que los países de ingresos bajos y medios eviten los costosos errores cometidos en el pasado por los países de altos ingresos.

## RECOMENDACIONES

### Institucional

Una **oportunidad** aprovechada por once países (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Panamá, Paraguay, Portugal, República Dominicana y Uruguay) de los catorce analizados es el haber cumplido con la creación de organismos coordinadores en materia de seguridad vial, aunque para dos de ellos (Guatemala y México) que continúan, uno (Guatemala) en manos de la autoridad policial y uno (México) que depende del Ministerio de Salud, está siendo una **amenaza**. De todas formas, es destacable que en todos los países las instituciones que regulan la Seguridad Vial, fueron creadas por una ley, la cual deja claro de que organismo superior dependen (o a quien reportan) y tienen funciones claramente definidas.

### Recomendamos:

1. La creación de organismos específicos en Guatemala y México.
2. La revisión de los contenidos de las leyes que crearon a los organismos en el resto de los países, para adecuarlas a las nuevas necesidades y tecnologías de transporte y movilidad.

### Recursos Humanos

Una de las **debilidades** que hemos detectado es que la mayoría de los países definen a las autoridades de las agencias como un cargo político (no técnico) por lo cual son puestos de libre remoción, lo que dificulta la implementación de políticas de corto, mediano y largo plazo. En tal contexto es imprescindible contar con una política de profesionalización de los cuadros de mando asignados a esta tarea.

En contrapartida, una **fortaleza** de la mayoría de las agencias, es el contar con organigramas de trabajo que definen cargos y responsabilidades, aunque vale la pena destacar que no todos los documentos, son accesibles en forma on line.

En cuanto a si las agencias forman parte o adhieren a algún organismo internacional o de la región, encontramos como **fortaleza** que, salvo Brasil y México, el resto de los países forman parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

Por otra parte, una **debilidad** generalizada, es que, a pesar de que la siniestralidad vial representa una de las causas principales de muerte en la región con efectos incuantificables sobre las víctimas y sus familias y que impone altos costos sociales y económicos a la sociedad, *América Latina es una de las únicas dos regiones del mundo donde ningún país ha firmado y/o adoptado los reglamentos desarrollados dentro del marco de los acuerdos del WP.29 (acuerdos de 1958 y 1998) (45)*. Sumando a esto y aunque la consulta no formó parte del estudio, cabe mencionar que al menos seis países de los analizados permiten aún la importación de vehículos usados en diferentes condiciones (46).

## Recomendamos:

1. Que la definición de los cargos se oriente a perfiles más técnicos que políticos y que las designaciones no sean de libre remoción, sino reguladas como en el caso de cualquier funcionario / servidor público;
2. Que los organigramas sean de público acceso;
3. Que los países que aún no forman parte, se integren al OISEVI;
4. Que los países de América Latina adhieran formalmente a los acuerdos del WP.29
5. Que los países que actualmente admiten la importación de vehículos usados, la eliminen.

## Recursos Financieros

De acuerdo a los datos recabados, 11 de un total de 14 países analizados, declaran contar con recursos financieros – propios o asignados por ley – para ejecutar sus objetivos, lo que podemos considerar como una **fortaleza**.

Por su parte, 9 agencias líderes presentan auditorías de gestión en forma anual, lo cual podemos considerarlo una **oportunidad** de mejora para poder saber qué se ha hecho y a dónde fueron destinados esos recursos financieros.

¿Y por qué es una oportunidad?, porque, tan solo 5 de los 14 países disponen de algún sistema de evaluación de la estrategia o plan de seguridad vial, lo cual obviamente representa una **debilidad**, porque no se dispone de datos sobre si las inversiones realizadas han logrado los impactos esperados en las áreas detectadas de trabajo.

## Recomendamos:

1. Que se destinen los recursos económicos necesarios para garantizar el derecho a una movilidad segura, sostenible e inclusiva;
2. Que se hagan obligatorias las auditorías de gestión en forma anual en relación a los recursos económicos destinados a la seguridad vial;
3. Que se establezcan en forma obligatoria las evaluaciones de la estrategia o plan de seguridad vial, bajo un formato único y comparable entre países.

## Gestión de Datos

Los indicadores son instrumentos de medida que pueden ser usados para describir y comprender cómo funciona la calidad de un sistema o una actividad en concreto. En el área específica de la salud, nos brindan información relativa a varios aspectos de la salud de la población. Intentan medir u objetivar en forma cuantitativa o cualitativa sucesos colectivos (especialmente sucesos biodemográficos) para así poder respaldar acciones políticas, evaluar logros y metas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) los ha definido como “variables que sirven para medir los cambios”.

Si bien la gran mayoría de los países cuentan con un “observatorio” u organismo similar para la gestión de datos, los cuales dependen en su gran mayoría del ente regulador de la seguridad vial, continúa siendo una gran **oportunidad** el unificar criterios en cuanto a la recolección y procesamiento de los mismos, así como el determinar las fuentes de recogida.

Por otra parte, una **amenaza** es la falta de sistemas informáticos centralizados en varios países que faciliten la carga de los datos y el posterior procesamiento de los mismos bajo parámetros idénticos.

Una **debilidad** que presentan los datos en los países de Latinoamérica (no así en el caso de España y Portugal) es que los datos de fallecidos no tienen un criterio único: en el lugar del siniestro, a las 24 horas, a los 30 días, al año. Del mismo modo, en el caso de los lesionados son pocos los países que distinguen claramente del total de heridos cuales son leves y cuales son graves y aun en estos casos, no están claros los criterios con que se determina el nivel de clasificación.

Finalmente, y pese a que una **fortaleza** detectada es que, salvo Brasil y Portugal, el resto de los países forman parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), lamentablemente este organismo aún no ha logrado que los países mejoren la capacidad de gestión de datos de los países en la región.

#### **Recomendamos:**

1. La adopción de los criterios de la Organización Mundial de la Salud en cuanto a la gestión de datos para fallecidos y lesionados.
2. La asignación de recursos económicos y humanos destinados específicamente para la recolección, análisis y monitoreo de los datos de fallecidos y lesionados.
3. Asegurar la debida formación de los recursos humanos asignados a la recolección, análisis y monitoreo de los datos de fallecidos y lesionados.
4. La incorporación de sistemas informáticos únicos y centralizados para la gestión de datos en forma eficaz y eficiente.
5. La publicación de datos en periodos intermedios al anual de forma que las disponibilidades de datos en periodos más cortos permitan corregir el rumbo de las acciones establecidas para plan de acción.
6. El análisis comparativo de datos de fallecidos y lesionados con países de similares características para incorporar buenas prácticas de gestión que colaboren en el logro de los objetivos fijados de disminución de fallecidos y lesionados.

Si bien la gran mayoría de los países cuentan con una estrategia definida para gestionar la seguridad vial, la principal **debilidad** es que no todos cuentan con financiamiento específico para llevarla adelante.

En la mayoría de los países aparece como **oportunidad** el incorporar a las estrategias, periodos de revisión intermedios a los establecidos en la misma (a modo de ejemplo, si la estrategia es a

10 años, las revisiones, deberían ser no mayores a 2 años) que permitan ajustar las acciones de acuerdo los resultados parciales obtenidos.

Otra gran **oportunidad** se presenta en cuanto al establecimiento de sistemas de evaluación de la estrategia o plan con indicadores claros, específicos, predefinidos y públicos.

#### Recomendamos:

1. La definición de estrategias de seguridad vial basadas en datos fidedignos y análisis técnicos.
2. La asignación de recursos financieros específicos para soportar la estrategia definida.
3. Incorporar revisiones intermedias a las estrategias definidas.
4. Definir sistemas de evaluación con indicadores comparables con los utilizados en los países de mejor desempeño en seguridad vial.

#### Área de Influencia

La gran **debilidad** que hemos detectado principalmente en aquellos países con régimen federal (Argentina, Brasil y México) es que los procedimientos de control y sanción, al igual que los controles de espirometría, narco test y velocidad, muchas veces quedan en manos de los organismos locales (federales y/o municipales), lo cual genera gran disparidad de criterios a la hora de hacer efectivo el cumplimiento de un plan nacional de seguridad vial. Lo llamativo, es que esta misma **debilidad** también se presenta en varios países de características unitarias, lo cual no debiera ocurrir.

Por su parte una **oportunidad** que comparten la mayoría de los países es la posibilidad de mayor participación en la regulación y ordenamiento de temas tales como el transporte público (colectivo, taxis y aplicaciones móviles), el transporte de mercaderías y la participación activa en la generación de normativas que regulen la importación, fabricación, venta y circulación de elementos de seguridad como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil y patinetes entre otros.

#### Recomendamos:

1. La adopción de una legislación nacional de cumplimiento obligatorio para todos los estados, provincias que forman parte del país independientemente del régimen político que el mismo tenga (unitario o federal), que especifique los límites de velocidad permitidos en rutas nacionales, rutas provinciales, zonas sub urbanas, urbanas y escolares, así como los límites específicos establecidos para alcohol en sangre y drogas ilegales.
2. La adopción de una legislación nacional de cumplimiento obligatorio para todos los estados, provincias que forman parte del país independientemente del régimen político que el mismo tenga (unitario o federal), que especifique cuales y como se deben utilizar los equipamientos de seguridad necesarios para transitar por las vías: cinturones de

3. seguridad, cascos de motos y bicicletas, chalecos reflectivos o reflectantes, sistemas de retención infantil para niños.
4. El establecimiento de protocolos claros de actuación para la policía, para los casos de exceso de velocidad, consumo de sustancias controladas y la no utilización de equipamiento de seguridad.
5. La formación permanente de los agentes de control (policías, inspectores de tránsito, etc.).
6. El establecimiento de protocolos claros y de estricto cumplimiento a nivel nacional para la emisión de permisos – carnet – licencias de conducir.
7. La tipificación específica de aquellos delitos vinculados a la seguridad vial en los códigos penales de los países.

### Relacionamiento Institucional

La gran mayoría de los países no cuenta con una Comisión de Seguridad Vial específica en su Asamblea Nacional o Parlamento, esto es una **amenaza** latente debido a que los temas específicos de Seguridad Vial o movilidad se incluyen dentro de comisiones como las de transporte, seguridad ciudadana o salud, sin representación experta en el tema.

Una **oportunidad** que deben aprovechar las agencias líderes es que muchas de ellas cuentan con un Comité Asesor, el cual muchas veces es parte de su estructura y otras veces es externo; esto debe ser potenciado porque la gran mayoría de las agencias no cuentan con capacidad de presentar directamente iniciativas legislativas y deben “contar” con el apoyo de otros ministerios lo cual representa una **debilidad** para su gestión y capacidad de modificar leyes.

En cuanto a la capacidad de generar espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas o grupos académicos, la gran mayoría responde que sí, lo que podríamos evaluar como una **fortaleza**, pero en estos espacios en la práctica, son esporádicos, faltos de seguimiento y sin un liderazgo claro que haga que los mismos permanezcan en el tiempo y aporten una visión externa a la de los funcionarios que lideran el tema, por lo cual lo evaluamos como una **debilidad**.

Finalmente y en relación a si la agencia líder tiene algún tipo de programa de atención a víctimas, podemos decir que si bien en el mes de febrero de 2019 se presentó formalmente en Argentina, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina (ANSV), la “*Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales*”, la cual se creó a instancias de la FICVI y sus asociaciones miembro en Argentina, Conduciendo a Conciencia y Compromiso Vial y se promovieron y firmaron convenios de trabajo con el Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) de Costa Rica, la Alcaldía de Ciudad de Panamá y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Fundación CAVAT de Ecuador, el balance general continúa siendo de **debilidad** interna para las agencias y **amenaza** externa al no haber podido lograr los consensos necesarios para su implementación.

## Recomendamos:

1. La creación de comisiones parlamentarias específicas para tratar los temas nacionales – federales de seguridad vial;
2. La utilización y potenciamiento de las comisiones asesoras para la promoción y generación de proyectos de ley que actualicen y mejoren la normativa sobre seguridad vial, movilidad segura, accesible y sostenible;
3. La creación de espacios permanentes de trabajo junto a la sociedad civil, empresas privadas y grupos académicos. Un buen ejemplo a tener en cuenta en esta actividad son los Grupos Consultivos que funcionan en Argentina en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)  
<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/comite-consultivo>.
4. La creación de Unidades Integrales de Atención a Víctimas de Siniestros Viales, ya sea como entidades autónomas o integradas a entidades existentes. Por ejemplo, en Argentina: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal>  
Las Unidades de Víctimas y Testigos de Uruguay, la cual integra a las víctimas de siniestros de tránsito:  
<http://www.fiscalia.gub.uy/innovaportal/v/3482/1/innova.front/unidad-de-victimas-y-testigos.html>), dotadas de un equipo profesional adecuado y un presupuesto que asegure su eficaz y eficiente funcionamiento.

## SOBRE EL AUTOR

### FICVI

Está conformada actualmente por 16 organizaciones, presentes en 14 países de la región: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Republica Dominicana y Uruguay.

**VISIÓN:** Ser una organización de la sociedad civil referente en Iberoamérica, que defiende los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y contribuye a la construcción de una movilidad segura y sostenible.

**MISIÓN:** Promover un cambio cultural mediante la acción conjunta y coordinada de sus socios para apoyar a las víctimas de los siniestros viales y fortalecer la seguridad vial en la región de Iberoamérica y del Caribe. Concienciar a la sociedad en general para eliminar la violencia vial y sus consecuencias, impulsando actuaciones para que nuestros gobiernos establezcan la seguridad vial como prioridad política y problema de salud pública. “Todos fuimos, todos somos y todos podemos ser víctimas, también todos somos parte de la solución”.

### VALORES

- Responsabilidad.
- Inclusión.
- Solidaridad.
- Respeto a la vida.
- Derecho a la movilidad segura.
- Justicia.

Desde el punto de vista legal y administrativo, estamos registrados en Bogotá, Colombia<sup>215</sup> y contamos con una sede en Quito (Ecuador)<sup>216</sup>.

### Asociaciones miembros de FICVI

ARGENTINA:	CONDUCIENDO A CONCIENCIA familiares de las víctimas de la tragedia de Santa Fe. Compromiso Vial.
BRASIL:	Fundación Thiago Gonzaga. Vida Urgente
CHILE:	Fundación Emilia Silva Figueroa
COSTA RICA:	ACONVIVIR
ECUADOR:	Fundación CAVAT – NICOLE PAREDES. Centro de apoyo a víctimas de accidentes de tránsito.
ESPAÑA:	STOP ACCIDENTES. Asociación de ayuda y orientación a afectados por accidentes de tráfico

---

<sup>215</sup> Federación sin ánimo de lucro de ámbito internacional, constituida e inscrita en el Registro de la Cámara de Comercio de Bogotá (Colombia) con n.º de matrícula S00404106 ([www.ccb.org.co](http://www.ccb.org.co)).

<sup>216</sup> Organización no gubernamental extranjera, persona jurídica de derecho privado sin fines de lucro, con RUC 1792861136001.

GUATEMALA: APASIT Asociación de prevención y atención de la seguridad integral en el tránsito

MEXICO: N.A.C.E. No a Conducir Ebrio  
VIVIAC. Víctimas de la Violencia Vial A.C.

PANAMÁ: Fundación Mónica Licona

PARAGUAY: S.E.R. Seguridad en las Rutas

PORTUGAL: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M)

REPUBLICA DOMINICANA: Fundación Maricely Estrella

URUGUAY: Red de Víctimas de Siniestros de Tránsito de Bella Unión

**Adherentes**

MEXICO: J.A.I.M.E. (Jamás Apoyaré Conducir Ebrio)

## BIBLIOGRAFÍA Y ENLACES

- (1) Global Status Report on Road Safety. Ginebra. Organización Mundial de la Salud. 2015.
- (2) Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010.
- (3) / (4) Organización Panamericana de la Salud: La seguridad vial en la Región de las Américas: datos clave. 2018.  
[https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14855:road-safety-in-the-region-of-the-americas-key-facts&Itemid=39873&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14855:road-safety-in-the-region-of-the-americas-key-facts&Itemid=39873&lang=es)
- (5) Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI)  
<http://contralaviolenciavial.org/actividades/lanzamiento-decenio-de-accion-para-la-seguridad-vial-11-mayo-2011/gmx-niv33-con28.htm>
- (6) (7) (8) (9) (10) (11) Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) Argentina.  
[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_anuario2018\\_v3.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_anuario2018_v3.pdf)
- (12) (13) Fuente: Seguro DPVAT Brasil. <https://www.seguradoralider.com.br/>
- (14) (15) Fuente: Seguro DPVAT Brasil. <https://www.seguradoralider.com.br/>
- (16) (17) Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) Colombia.  
<https://ansv.gov.co/observatorio/indexdccd.html?op=Contenidos&sec=59&page=56>
- (18) (19) Fuente: Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) Costa Rica.  
<https://www.csv.go.cr/documents/20126/50694/Anuario+estad%C3%ADstico+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito+con+v%C3%ADctimas+Costa+Rica+2017.pdf/dcf2e128-2660-517b-c360-7cc5cfa5cd2a?t=1574094470460>
- (20) (21) Fuente: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) Chile.  
<https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>
- (22) (23) Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT) Ecuador.  
<https://www.ant.gob.ec/index.php/estadisticas>
- (24) (25) Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT) España.  
<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-Estadistico-de-Accidentes-2018.pdf>
- (26) (27) Fuente: Observatorio Nacional de Tránsito (ONASET) Guatemala.  
<http://onset.transito.gob.gt/index.php/snv/victimas/victimas-totales-2006-2016>
- (28) (29) Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG) México.  
[https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?proy=](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?proy=)
- (30) (31) Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG) México.  
[https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=)
- (32) (33) Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG) México.  
[https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=)
- (34) (35) Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG) México.  
[https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=)
- (36) (37) Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) Panamá.  
[https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default3.aspx?ID\\_PUBLICACION=988&ID\\_CATEGORIA=5&ID\\_SUBCATEGORIA=40](https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default3.aspx?ID_PUBLICACION=988&ID_CATEGORIA=5&ID_SUBCATEGORIA=40)

(38) (39) Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) Paraguay: [https://www.antsv.gov.py/application/files/2815/7557/0867/ESTADISTICAS\\_ANO\\_2018\\_AL\\_2019.pdf](https://www.antsv.gov.py/application/files/2815/7557/0867/ESTADISTICAS_ANO_2018_AL_2019.pdf)

(40) Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) Republica Dominicana. [https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/Estadisticas/2018/Informe%20estadistico%20sobre%20siniestros\\_viales\\_en\\_Republica\\_Dominicana%20-%202016-2017.pdf](https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/Estadisticas/2018/Informe%20estadistico%20sobre%20siniestros_viales_en_Republica_Dominicana%20-%202016-2017.pdf)

(41) Fuente: El Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) Republica Dominicana, no proporciona el dato.

(42) (43) Fuente: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) Uruguay. <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas/2018-informe-anual-siniestralidad-vial>

(44) ODS: META 3.6 para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

(45) Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2018, [https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/memoria\\_del\\_i\\_taller\\_regional\\_bpr\\_-\\_final\\_esp\\_0.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/memoria_del_i_taller_regional_bpr_-_final_esp_0.pdf)

(46) Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial. 2020. Fundación MAPFRE y FICVI

## **ANEXO 1**

### **INSTITUCIONALIDAD**

1. ¿Existe una agencia líder para la gestión de las políticas de seguridad vial?
2. ¿La agencia líder está creada por ley?
3. ¿De quién depende la agencia líder?
4. ¿Qué funciones tiene la agencia líder?

### **RECURSOS HUMANOS**

1. ¿Quién designa a las autoridades de la agencia líder?
2. ¿Cuánto tiempo permanecen en el cargo sus autoridades de la agencia líder?
3. ¿La agencia líder cuenta con un organigrama?
4. ¿La agencia líder forma parte o adhiere a algún organismo internacional o de la región?
5. ¿La agencia líder participa regularmente en foros como el WP29?

### **RECURSOS FINANCIEROS**

1. ¿La agencia líder cuenta con presupuesto propio?
2. ¿De dónde provienen los recursos que recibe la agencia líder?
3. ¿La agencia líder presenta auditorias de gestión en forma anual? (en caso de ser en otro tipo de periodo, aclararlo)

### **GESTION DE DATOS**

1. ¿La agencia líder cuenta con un observatorio de seguridad vial?
2. ¿Cuál es la fuente de sus datos? (a modo de ejemplo: policía, salud, autoridad judicial)
3. ¿Los datos de fallecidos/heridos con que se cuenta son el en lugar del siniestro, a 24 horas o a 30 días?
4. ¿Los datos que maneja la agencia líder son auditados en forma externa?
5. ¿La agencia líder cuenta con algún tipo de software propio para la gestión de los datos?
6. ¿La agencia líder presenta anualmente el balance anual de la siniestralidad?

### **ESTRATEGIAS**

1. ¿La agencia líder cuenta con una estrategia o plan de seguridad vial?
2. ¿El documento es anual o abarca un periodo mayor?
3. ¿El documento es de tipo nacional o regional / federal?
4. ¿La estrategia cuenta con un presupuesto asignado?
5. ¿Existe algún sistema de evaluación de la estrategia o plan de seguridad vial?

### **AREA DE INFLUENCIA**

1. ¿La agencia líder gestiona directamente áreas de seguridad vial?
2. ¿Tiene competencias sobre la emisión de licencias de conducir?
3. ¿Existe un proceso unificado a nivel nacional para la emisión de las licencias de conducir?
4. ¿Si el proceso no es unificado a nivel nacional, existe cruzamiento de datos?
5. ¿Quién expide la licencia de conducir?
6. ¿Quién realiza las pruebas teóricas y prácticas para la obtención de la licencia de conducir?
7. ¿Existe un registro único de conductores?
8. ¿La agencia lo custodia?
9. ¿La agencia tiene acceso a consulta?

10. ¿Existe una policía nacional de tránsito unificada?
11. ¿Tiene la agencia líder, capacidad de indicar actuaciones a la policía nacional de tránsito?
12. ¿Quién gestiona el procedimiento sancionador?
13. ¿Quién realiza las pruebas de espirometría / alco-test?
14. ¿Quién realiza las pruebas de narcotest?
15. ¿Existe un registro único de sanciones?
16. ¿La agencia lo custodia?
17. ¿La agencia tiene acceso a consulta?
18. ¿Tiene competencias sobre la gestión del tráfico?
19. ¿Tiene capacidad de intervenir en el diseño de las vías?
20. ¿Tiene capacidad de intervenir en la señalización?
21. ¿Existen sistemas automáticos de control?
22. ¿Existe un registro único de vehículos, incluyendo motocicletas?
23. ¿La agencia lo custodia?
24. ¿La agencia tiene acceso a consulta?
25. ¿La agencia líder tiene competencias en materia de regulación de transporte colectivo?
26. ¿La agencia líder tiene competencias en materia de regulación de transporte de mercancías?
27. ¿La agencia líder tiene competencias en materia de regulación de servicios de taxis y aplicativos (ej: UBER)?
28. ¿La agencia líder tiene competencias en materia de regulación del transporte escolar?
29. ¿La agencia líder tiene competencias en las normas de calidad que se establecen para la importación, venta y circulación de elementos como vehículos de 2 y 4 ruedas, cascos de motos y bicicletas, sistemas de retención infantil, patinetes, etc.?

#### **RELACIONAMIENTO INSTITUCIONAL**

1. ¿Existe una comisión de seguridad vial en la asamblea nacional?
2. ¿La agencia líder cuenta con un Comité Interministerial asesor?
3. ¿Qué funciones tiene?
4. De no contar con un Comité Interministerial, ¿tiene la agencia líder, capacidad de convocar a los ministerios implicados?
5. ¿La agencia líder tiene capacidad de iniciativa legislativa?
6. ¿La agencia líder tiene capacidad normativa o de reglamentación?
7. ¿La agencia líder cuenta con espacios formales y regulares de trabajo junto a sociedad civil, empresas privadas, grupos académicos?
8. ¿La agencia líder tiene algún tipo de programa de atención a víctimas? Si la respuesta es SI, favor describir en que consiste y como opera.
9. ¿La agencia líder tiene un programa de apoyo a los municipios? (A modo de ejemplo: en formación, apoyo con materiales, campañas, charlas, etc.)
10. ¿La agencia líder tiene autonomía para tratar con los medios de comunicación?
11. ¿La agencia líder tiene capacidad para lanzar campañas de comunicación/sensibilización a gran escala?
12. ¿La agencia líder cuenta con recursos financieros específicos para lanzar y mantener en el tiempo campañas de comunicación/sensibilización a gran escala?