

# **Cuaderno de Investigación**

**Accidentes automotrices como  
problema de salud pública.**

Juan Pablo Aguirre Quezada

**Cuaderno no. 17**

**agosto de 2015**



### Puntos principales:

- La Organización Mundial de la Salud (OMS) informó que alrededor de 1.3 millones de personas fallecen cada año en las carreteras de todo el mundo, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales.
- Los traumatismos causados por los accidentes de tránsito constituyen la principal causa de defunción entre los jóvenes con edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.
- Según la OMS nueve de cada diez defunciones en carretera (90%) se producen en los países de ingresos bajos y medianos, aunque sólo les corresponde 48% del parque mundial de vehículos matriculados.
- 46% de las personas que fallecen en el mundo a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos de motor de dos ruedas, de acuerdo con el organismo.
- De acuerdo con el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* menos de la tercera parte de 178 países analizados han adoptado medidas necesarias para reducir la velocidad en las vías urbanas.
- A fin de prevenir los accidentes viales por el consumo de bebidas alcohólicas, la OMS recomienda que el límite máximo de alcoholemia se fije en 0.05 gramos por decilitro (g/dl) para los conductores adultos. Sin embargo, esta propuesta se ha instrumentado en menos de la mitad de los países.
- Tres de cada cuatro países analizados (76%) cuentan con sistemas de atención prehospitalaria para atender a los heridos por este tipo de accidentes.
- El Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud informó que los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en la población de 5 a 34 años de edad y la segunda causa de orfandad en México.
- La dependencia informó que estos incidentes tienen como consecuencias más de 24 mil muertes al año, 750 mil heridos graves que requieren hospitalización y más de 39 mil discapacidades anuales.
- El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) informó que en 2013 se registraron un total de 385 mil 772 accidentes; la cifra más baja desde 2002.
- De este número de conductores, 290 mil 341 fueron hombres y 51 mil 550 mujeres. Además 43 mil 881 se dieron a la fuga.
- De los 385 mil 772 conductores que tuvieron un accidente en 2013, 27 mil 099 (7.02%) tenían aliento alcohólico; se ignoró en 128 mil 140 casos (33.21%) y no tenían 230 mil 533 (59.75%)

- En cuanto al cinturón de seguridad 76 mil 040 sí lo usaron (19.71%), 77 mil 396 no (20.06%) y se desconoce en 232 mil 336 incidentes (60.22%).
- 6 mil 089 conductores que tuvieron un accidente en ese año tenían entre 12 y 17 años (1.57%); 119 mil 916 de 18 a 29 años (31.08%); 79 mil 488 de 30 a 39 años (20.60%); 51 mil 224 de 40 a 49 años (13.27%); 26 mil 659 de 50 a 59 años (6.91%); 11 mil 126 de 60 a 69 años (2.88%); y 4 mil 546 de 70 a 98 años (1.17%).
- El promedio nacional de accidentes de tránsito diarios durante 2013 fue de mil 056.9.
- El máximo total anual de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y semiurbanas registrado por INEGI correspondió a 2007 con 476 mil 279 casos.
- En 2013 las entidades que registraron un mayor número de accidentes de tránsito fueron Nuevo León (74,112), Chihuahua (28,291), Guanajuato (18,194), Baja California (16,920) y Distrito Federal (15,742).
- En contraste, ese año Oaxaca (3,528), Tlaxcala (2,896), Zacatecas (2,581), Chiapas (2,350) y Nayarit (2,330) tuvieron los menores totales en cuanto a este tipo de percances.
- En cuanto al número de víctimas por este tipo de incidentes, hubo cinco mil 058 decesos y 122 mil 850 heridos a escala nacional en 2013, cifras bajas en comparación con años anteriores.
- Ese año 729 mil 238 vehículos se vieron involucrados en algún accidente a escala nacional; de éstos 459 mil 892 fueron automóviles (63.06%); 75 mil 717 camionetas de carga (10.38%); 69 mil 776 camionetas de pasajeros (9.56%); 41 mil 711 motocicletas (5.72%) y 20 mil 565 camiones urbanos de pasajeros (2.82%), entre otros.
- Algunas voces señalan que los vehículos más económicos son los más inseguros debido a que no cuentan con elementos de cuidado para sus tripulantes, como bolsas de aire o frenos antibloqueo (ABS).
- La Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef) informó que en 2013 únicamente uno de cada cuatro automóviles en México (27%) contaba con seguro. En contraste, otros países latinoamericanos presentaron cifras más altas: Chile 100%; Uruguay 80%; Colombia 80%; Argentina 77%; Brasil 75% y Nicaragua 60%, entre otros.
- Algunos gobiernos locales han emprendido programas para disminuir los accidentes viales. En ese sentido, el programa “Conduce sin alcohol” (popularmente conocido como “alcoholímetro”) del gobierno del Distrito Federal reportó que 88 mil 768 personas fueron remitidas al juzgado cívico por conducir con niveles elevados de alcohol entre 2007 y 2012. Por género, 6.6% fueron mujeres y 93.4% hombres.

Los accidentes de tráfico se han convertido en una de las principales causas de lesiones y defunciones, principalmente en la población joven, por lo que es un problema de salud pública debido a los impactos negativos que generan. Asimismo, daña de forma significativa la economía de las familias al representar un gasto catastrófico en recuperación médica, reparación de daños y asistencia legal.

## Introducción

Los accidentes de tráfico son un problema a escala global que tuvo un crecimiento inusitado en el siglo XX debido al avance tecnológico e industrial que permitió la multiplicación de vehículos de motor en las sociedades urbanas, tales como automóviles, motocicletas, autobuses y tranvías, entre otros. Si bien este tipo de riesgo afecta principalmente a las zonas urbanas y semiurbanas, también pueden ocurrir en cualquier región donde se operen maquinarias. La Facultad de Medicina de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) define a un accidente de tráfico como:

*un accidente en el que se ve involucrado al menos un automóvil u otro tipo de vehículo de transporte por carretera. Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el accidente más grave se considera aquél donde resultan víctimas mortales, van bajando la escala de gravedad desde donde hay heridas graves, heridas leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados... un accidente puede verse agravado, si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos de seguridad que no evitan un accidente sino que reducen la gravedad del mismo. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.<sup>1</sup>*

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) “cada día alrededor de 3.500 personas fallecen en las carreteras. Decenas de millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año. Los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública”.<sup>2</sup> En este sentido, la instancia internacional alerta de factores de riesgo en los accidentes por vehículos de motor, tales como manejar en exceso de velocidad, consumir bebidas alcohólicas, no usar el cinturón de seguridad o bien, el casco en el caso de motociclistas, entre otras razones.

En el caso de México, “la recolección de datos para la elaboración de la estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas inició en el año 1928, y los procedimientos para su obtención se han modificado paulatinamente”.<sup>3</sup> Por tanto, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) ofrece para consulta la base de datos “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas”, que incluye datos a escala nacional, estatal y municipal con información de las Direcciones generales de tránsito estatal o municipal, así como de agencias del Ministerio público del Distrito Federal.

1. Nora Ibarra Araujo. *Accidentes de tránsito por vehículo de motor*. Facultad de Medicina de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) Disponible en: [www.facmed.unam.mx/deptos/salud/portadas/accidtrans/](http://www.facmed.unam.mx/deptos/salud/portadas/accidtrans/) (fecha de consulta: 16 de junio de 2015).

2. Organización Mundial de la Salud (OMS). *Prevención de la violencia y los traumatismos*. Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/) (fecha de consulta: 21 de abril de 2015).

3. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas”. Disponible en: [www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/registros/economicas/accidentes/default.aspx](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/registros/economicas/accidentes/default.aspx) (fecha de consulta: 27 de abril de 2015).

Pese a las medidas adoptadas en la materia en nuestro país los accidentes viales son un tema de salud pública, ya que de acuerdo con el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud (Stconapra) “las lesiones, discapacidad y muerte por causa de tránsito cuestan más de 120 mil millones de pesos al año. Este dinero serviría para dar de comer en un año a más de tres millones de niños, de acuerdo a cifras estimadas por la UNICEF”.<sup>4</sup> Además del costo económico de los accidentes de tráfico, la dependencia señaló que estos incidentes son la primera causa de muerte entre la población de 5 a 34 años de edad y la segunda causa de orfandad en México. De los datos ofrecidos por el Stconapra resalta que anualmente ocurren 24 mil defunciones al año, 750 mil heridos que requieren hospitalización y 39 mil discapacitados.<sup>5</sup>

Disminuir los accidentes de tránsito no sólo es un reto de las instituciones públicas de salud y transporte. Tanto la sociedad como las empresas (en concreto armadoras y fabricantes de automotores) deben contribuir a la prevención de riesgos. El fomento de la cultura vial, así como mejoras tecnológicas pueden reducir los efectos adversos tanto en materia de salud como de gastos e indemnizaciones por afectaciones por este tipo de percances.

### Situación en diferentes países

La gran cantidad de vehículos de motor distribuidos en todo el mundo ha propiciado la cultura vial a fin de evitar accidentes. En este contexto, diferentes instancias, como organismos internacionales, organizaciones de la sociedad civil, instituciones de educación superior o gobiernos nacionales y subnacionales, han contribuido a concientizar a la población de los riesgos que implica el uso de automóviles y motocicletas.

#### *Organismos internacionales*

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) manifestó su preocupación por los accidentes de tránsito al declarar el período 2011-2020 como el “decenio de acción para la seguridad vial”, que busca aumentar la seguridad en los países asociados al organismo. El objetivo es “estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”.<sup>6</sup> En este sentido, tanto la ONU como la Organización Mundial de la Salud (OMS) pusieron en marcha el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, debido a que, en promedio, ocurren tres mil decesos diarios por accidentes de tráfico y a que 90% de ellos ocurre en los países de ingresos medios y bajos.<sup>7</sup> Estas estadísticas reflejan

4 Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud (Stconapra). *Seguridad vial*. Disponible en: [http://conapra.salud.gob.mx/Programas/Seguridad\\_Vial.html](http://conapra.salud.gob.mx/Programas/Seguridad_Vial.html) (fecha de consulta: 6 de mayo de 2015).

5 *Ídem*.

6 Organización de las Naciones Unidas (ONU). *Las Naciones Unidas y la Seguridad Vial*. Disponible en: <http://www.un.org/es/roadsafety/> (Fecha de consulta: 21 de mayo de 2015).

7 Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Organización Mundial de la Salud (OMS). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. Ginebra, 2011. pp.3. Disponible en: [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf) (Fecha de consulta: 21 de mayo de 2015).

el problema de salud pública que generan las lesiones por este tipo de incidentes, y que ambos organismos alertan de que en el futuro pueden aumentar debido al crecimiento del número de vehículos de motor sin que haya mejoras técnicas tanto en los propios móviles como en la infraestructura vial que permitan una señalización que pueda evitar catástrofes.

El organismo fijó el tercer domingo de noviembre de cada año como el “Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico”, en el que los Países Parte realizan eventos con el fin de reducir los decesos por incidentes viales, además de que “Ofrece una oportunidad de señalar a la atención la escala de devastación económica y emocional causada por los accidentes de tráfico y de reconocer el sufrimiento de las víctimas de accidentes de tráfico y la labor de los servicios de apoyo y rescate”.<sup>8</sup>

En cuanto a los efectos económicos de los accidentes viales, el documento emitido por la ONU y la OMS señala que “tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones”.<sup>9</sup> Debido a los efectos negativos, tanto en materia de salud como en lo financiero, este plan de acción contó con el respaldo de la mayoría de los Estados Parte, a fin de fortalecer la seguridad vial a escala nacional y subnacional. Además, el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020* planteó los siguientes objetivos específicos:

- Formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.
- Fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020, basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas.
- Reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial.
- Mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.
- Seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.
- Fomento de un mayor financiamiento destinado 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.<sup>10</sup>

8 Organización de las Naciones Unidas (ONU). *Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico*. Disponible en: [www.un.org/es/roadsafety/remembrance.shtml](http://www.un.org/es/roadsafety/remembrance.shtml) (Fecha de consulta: 16 de junio de 2015).

9 *Ibidem*. p. 4.

10 Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Organización Mundial de la Salud (OMS). *Plan Mundial... Op. Cit.* p. 10.

---

Como responsabilidad de los Estados Parte, el plan de acción les propone realizar actividades nacionales y subnacionales en temas como la gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuestas tras los accidentes.<sup>11</sup>

La OMS también difunde publicaciones acerca de las actividades que, en coordinación con las organizaciones de la sociedad civil, pueden poner en marcha a fin de promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito.<sup>12</sup> Esta estrategia es secundada por organismos regionales, como la Organización Panamericana de la Salud (OPS), instancia que alertó que nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial por muertes en accidentes de tránsito.<sup>13</sup>

Por otra parte, en diferentes países del mundo se han formado y consolidado diferentes compañías constructoras y armadoras de vehículos de motor. A lo largo del tiempo estos artefactos han incluido mejoras en diseño y tecnología a fin de proporcionar seguridad tanto a los pasajeros como a los peatones e, incluso, a ocupantes de otros vehículos ante una posible colisión. En este sentido, existen instancias que realizan mediciones de impacto y califican los diferentes tipos de vehículos que se ofrecen en el mercado de acuerdo a la seguridad que proporcionan. Ejemplo de esto son los estudios realizados por *Insurance Institute for Highway Safety* (IIHS por sus siglas en inglés) o *Highway Loss Data Institute* (HLDI), instituciones que destacan por sus investigaciones de manera independiente, objetiva, sin fines de lucro, y que evalúan riesgos a la integridad del ser humano y las pérdidas económicas derivada de los accidentes de tránsito. Si bien ambas instituciones son estadounidenses, sus estudios son conocidos a escala internacional y sirven como referentes en diferentes países para la información al consumidor.<sup>14</sup>

Pese a estas innovaciones, los autos de más bajo costo en el mercado son los considerados como los más inseguros debido a que, por lo limitado de su equipamiento, en ocasiones carecen de elementos, como bolsas de aire, cámara de reversa, frenos antibloqueo o control de estabilización electrónica, entre otros dispositivos de seguridad. En ese contexto, la organización *Global NCAP* opera diferentes programas distribuidos en diferentes regiones del mundo, como América Latina, Asia o Estados Unidos. Dicha instancia evalúa diferentes tipos de impactos y riesgos a los productos ofrecidos por las marcas productoras y emite recomendaciones a fin de solventar los riesgos identificados en sus estudios.<sup>15</sup> Debido a que los consumidores de

---

11 *Ibidem.* p.11.

12 Página de internet de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/ngo\\_guide/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/ngo_guide/es/) (Fecha de consulta: 26 de mayo de 2015).

13 Organización Panamericana de la Salud (OPS). México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en muertes por accidentes de tránsito. [www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&Itemid=0](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&Itemid=0) (Fecha de consulta: 26 de mayo de 2015).

14 Página de internet de Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) y Highway Loss Data Institute (HLDI). Disponible en: <http://www.iihs.org/> (Fecha de consulta: 27 de mayo de 2015).

15 Página de internet de Global NCAP. Disponible en: <http://www.globalncap.org/> (Fecha de consulta: 29 de mayo de 2015).

países de ingresos medios o bajos optan en mayor proporción por automotores económicos, a diferencia de países económicamente fuertes que tienen un mercado Premium, son más susceptibles a inseguridades por accidentes viales, lo que concuerda con lo señalado por la ONU y la OMS en el sentido de que nueve de cada diez decesos por este tipo de incidentes ocurren en países en vías de desarrollo.<sup>16</sup>

Por su parte, el Banco Mundial también ha mostrado su preocupación por este tema al emitir diferentes estudios y reportes sobre la seguridad vial, en cooperación con gobiernos nacionales y organizaciones de la sociedad civil mediante el Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRSF por sus siglas en inglés).<sup>17</sup> De este tipo de estudios algunas aseguradoras y medios de comunicación han desarrollado diferentes estudios de divulgación.

En tanto, asociaciones de la sociedad civil en diferentes países han adoptado iniciativas para crear conciencia entre la población acerca de los riesgos de los incidentes viales. En Argentina, por ejemplo, la organización Barriletes a Toda Costa Asociación Civil (BaToCo) coloca papalotes de color amarillo con forma de estrella en lugares donde han muerto personas por este tipo de incidentes.<sup>18</sup> Por su parte, en Estados Unidos el *National Institute on Drug Abuse* (Instituto Nacional sobre Abuso de Drogas) alerta de los peligros y consecuencias legales de manejar después de consumir sustancias psicotrópicas debido a que “los efectos de cada droga difieren dependiendo de cómo actúan en el cerebro, pero todas deterioran las facultades necesarias para la operación segura de un vehículo”.<sup>19</sup> La instancia refiere que “unos 10.3 millones de personas de 12 años o mayores (es decir, 3.9 por ciento de los adolescentes y adultos) reportaron haber conducido bajo la influencia de drogas ilícitas durante el año anterior a la encuesta”.<sup>20</sup>

En España, la Dirección General de Tráfico (dependiente del Ministerio del Interior) cuenta con la Unidad de Víctimas de Accidentes de Tráfico, con la finalidad de intercambiar información a escala nacional, así como facilitar la ayuda disponible a los sobrevivientes de estos incidentes. Dicha instancia “ofrece paliar la victimización primaria (la que se deriva del propio accidente de tráfico) y disminuir la victimización secundaria (derivada de la relación que se establece entre la víctima y el sistema jurídico-penal, policial, social y sanitario)”.<sup>21</sup> Esta institución ofrece un directorio disponible en *internet* con diferentes asociaciones de la sociedad civil a fin de brindar apoyos para las personas que han padecido un incidente.

16 Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Organización Mundial de la Salud (OMS). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial... Op. Cit.

17 Banco Mundial. Análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial. Colombia. Disponible en: [www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf) (Fecha de consulta: 28 de mayo de 2015).

18 Página de internet de Barriletes a Toda Costa Asociación Civil (BaToCo) [www.batoco.org/novedades/2014/11/d%C3%ADa-mundial-de-conmemoraci%C3%B3n-de-las-v%C3%ADctimas-del-tr%C3%A1nsito.html](http://www.batoco.org/novedades/2014/11/d%C3%ADa-mundial-de-conmemoraci%C3%B3n-de-las-v%C3%ADctimas-del-tr%C3%A1nsito.html) (fecha de consulta: 16 de junio de 2015).

19 *National Institute on Drug Abuse. Drug Facts: conducir bajo la influencia de las drogas.* Disponible en: [www.drugabuse.gov/es/publicaciones/drugfacts/conducir-bajo-la-influencia-de-las-drogas](http://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/drugfacts/conducir-bajo-la-influencia-de-las-drogas) (fecha de consulta: 16 de junio de 2015).

20 *Ídem*

21 Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior de España. *Unidad de Víctimas de Accidentes de Tráfico.* Disponible en: [www.dgt.es/es/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-traffic/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-traffic/) (fecha de consulta: 16 de junio de 2015).

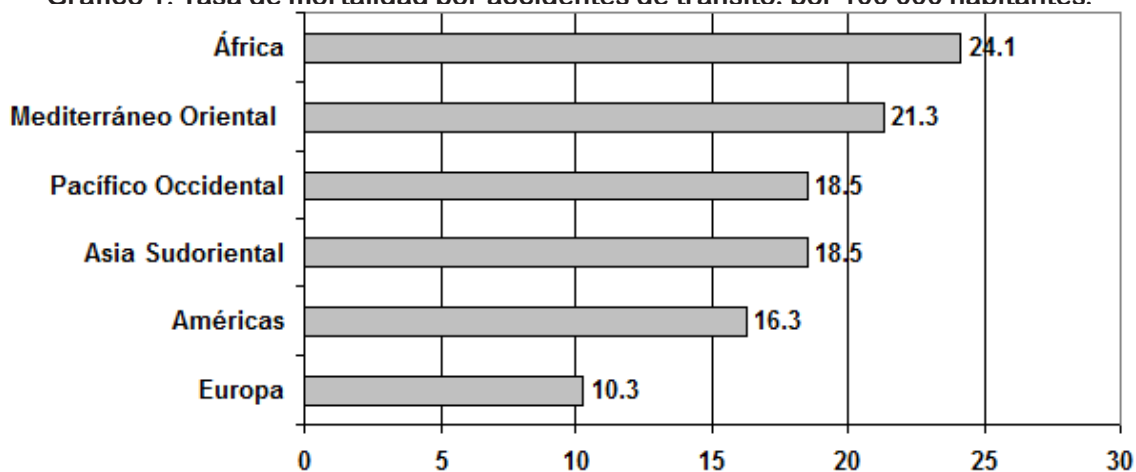


### Accidentes automotores en Países europeos

La Unión Europea expidió nuevos lineamientos a sus Estados Parte a fin de reducir el número de víctimas en accidentes de tránsito, que alcanzaron 35 mil muertos y 1.7 millones de lesionados en 2009. Por tanto, las *Orientaciones de seguridad vial de la UE para 2011-2020* hacen una autocrítica de las acciones emprendidas con anterioridad al señalar que aún las carreteras de estos países no son del todo seguras, por lo que la meta para 2020 es reducir en 50% las muertes en las vías de ese continente. El documento busca que los automovilistas conduzcan de una forma más segura, con medidas que implican “cooperación nacional, intercambio de buenas prácticas, investigación, estudios, campañas de concienciación y, en algunos casos, regulación”.<sup>22</sup> En un proyecto anterior, la Unión Europea (UE) calculó que las medidas adoptadas salvaron a 78 mil personas de perecer en un incidente vial.

Debido a que de acuerdo con la ONU nueve de cada diez accidentes de tráfico ocurren en los países de ingresos medios o bajos, los países europeos presentan indicadores bajos en comparación con otras regiones. Cabe destacar que todos los países de Europa (excepto Gran Bretaña) permiten legalmente un límite de concentración de alcohol en la sangre 0.05 gramos por decilitro (g/dl), lo que ha contribuido a reducir el número de incidentes. Asimismo, existen diferentes normatividades para el uso de casco en motocicletas, del cinturón de seguridad, límite de velocidad o dispositivos de retención para niños.<sup>23</sup> Estas medidas han permitido que Europa tenga las tasas de mortandad más reducidas por región en el rubro de accidentes viales (Gráfico 1).

Gráfico 1. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, por 100 000 habitantes.



Organización Mundial de la Salud (OMS) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 (Resumen), p.4. Disponible en: [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1) (fecha de consulta: 18 de junio de 2015).

22 Comisión Europea. *Orientaciones de seguridad vial de la UE para 2011-2020*. Disponible en: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/road\\_transport/tr0036\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/tr0036_es.htm) (fecha de consulta: 18 de junio de 2015).

23 Organización Mundial de la Salud (OMS) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 (Resumen). Disponible en: [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1) (fecha de consulta: 18 de junio de 2015).

Pese a estos avances en materia de cultura vial, los accidentes de tránsito son considerados un problema de salud pública debido a las consecuencias en lesiones y rehabilitaciones, además de los efectos para la relación de familia. En ese sentido, la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito y la Comisión de la Unión Europea levantaron una encuesta a diez mil familiares de víctimas de accidentes de tránsito; entre los hallazgos más importantes destacan:

- 90% de los familiares de muertos considera que no se ha hecho justicia criminal.
- Cerca de 80% no ha quedado satisfecho con las indemnizaciones por daños y perjuicios ofrecidos por las compañías de seguros.
- A pesar de que las víctimas no quedaron satisfechas con las indemnizaciones ofrecidas por las compañías de seguros, un tercio de ellas no fueron a la corte porque consideraron que la ley no está a su favor; un tercio por el *stress*; y otro tercio por el costo económico del reclamo legal.<sup>24</sup>

Pese a que existen políticas en común en los países de la Unión Europea cada nación puede aplicar medidas propias para evitar accidentes viales. Ejemplo de ello es que en Francia todos los automovilistas que circulen por las carreteras de esta demarcación “deberán portar obligatoriamente en su vehículo un etilómetro homologado. La norma será aplicable tanto a los conductores franceses como a los extranjeros y se extiende a todos los vehículos, incluidos los autobuses de pasajeros y escolares”.<sup>25</sup>

Otro ejemplo del trabajo en prevención de riesgos viales son diferentes foros para abordar los retos en común, tal como el *VI Congreso Internacional sobre Políticas Europeas de Tráfico*, celebrado en Barcelona durante mayo de 2014. En dicho evento se abordó el problema en sus diferentes facetas, tales como la seguridad vial en el ámbito laboral, educación y formación para la movilidad segura, la situación de los colectivos vulnerables en el tráfico (peatones, bicicletas y motocicletas), relación entre salud y seguridad vial, y planificación estratégica de la seguridad vial en Irlanda, Dinamarca, España y Cataluña. Entre los acuerdos logrados en esa reunión destacan: El plan estratégico mundial, *Vision Zero*, cero accidentes en 2050; educación vial; medidas de protección y seguridad; estudio de las enfermedades de tráfico; innovaciones tecnológicas y conclusiones generales.<sup>26</sup> Algunas de estas ideas pueden ser consideradas como objetivos a cumplir en los diferentes países, a fin de encontrar soluciones a este desafío.

24 Marcel Haegi. Accidentes de Tránsito. “El día después de las víctimas y sus familiares”. *Revista luchemos por la vida* - Año 6 - N° 16. Disponible en: <http://www.luchemos.org.ar/revistas/articulos/rev16/rev16p02.htm> (fecha de consulta: 19 de junio de 2015).

25 Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior de España. *Obligación de llevar un alcoholímetro desechable en el vehículo, al circular por Francia*. Disponible en: [www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/paises-y-organizaciones-internacionales/union-europea/obligacion\\_alcoholimetro\\_desechable\\_francia.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/paises-y-organizaciones-internacionales/union-europea/obligacion_alcoholimetro_desechable_francia.pdf) (fecha de consulta: 23 de junio de 2015).

26 Página de internet del VI Congreso Internacional sobre Políticas Europeas de Tráfico. Disponible en: [www.vpeseguridadvial.com/vi-congreso-internacional-sobre-politicas-europeas-de-traffic/](http://www.vpeseguridadvial.com/vi-congreso-internacional-sobre-politicas-europeas-de-traffic/) (fecha de consulta: 23 de junio de 2015).

Países de Europa, como Inglaterra, Holanda o Suecia, muestran bajos indicadores de accidentes viales. Algunas voces refieren que “la educación y la formación vial no existen aisladas de otros aspectos sociales, culturales, normativos, entre otros. Por el contrario están condicionadas desde la realidad del propio tráfico (densidad, parque automovilístico, tasa de accidentes, etc.)”.<sup>27</sup> En este debate entre la formación o la educación vial otras fuentes señalan que la combinación de campañas de seguridad vial y de ejercicios para niños de seis a 11 años contribuyen para reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico en las naciones señaladas, ya que “el número de víctimas mortales en siniestros de tráfico por cada millón de habitantes, estos tres países están por debajo de 40, mientras que en España nos situamos en 59”.<sup>28</sup> El esfuerzo de estas medidas han permitido en este continente disminuir el número de accidentes por automotores en la población joven, la que es más vulnerable como caso de salud pública.

A fin de unir los diferentes esfuerzos de las distintas instancias, la Comisión Europea promueve la *Carta Europea de la Seguridad Vial* que consiste en:

- Fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas a tomar medidas de seguridad vial en Europa.
- Reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial.
- Facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
- Facilitar un diálogo verdadero para la transferencia de experiencias y prácticas de la seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.<sup>29</sup>

Hasta el momento más de dos mil 300 instancias, tanto públicas como organizaciones de la sociedad civil, se han adherido a esta iniciativa. Entre las acciones que ha llevado a cabo la Comisión destacan: asesorías en retención infantiles, educación vial para adolescentes con Síndrome de Down, participación en la campaña #SaveKidsLives en Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2015 y planes de seguridad en la empresa, entre otros.

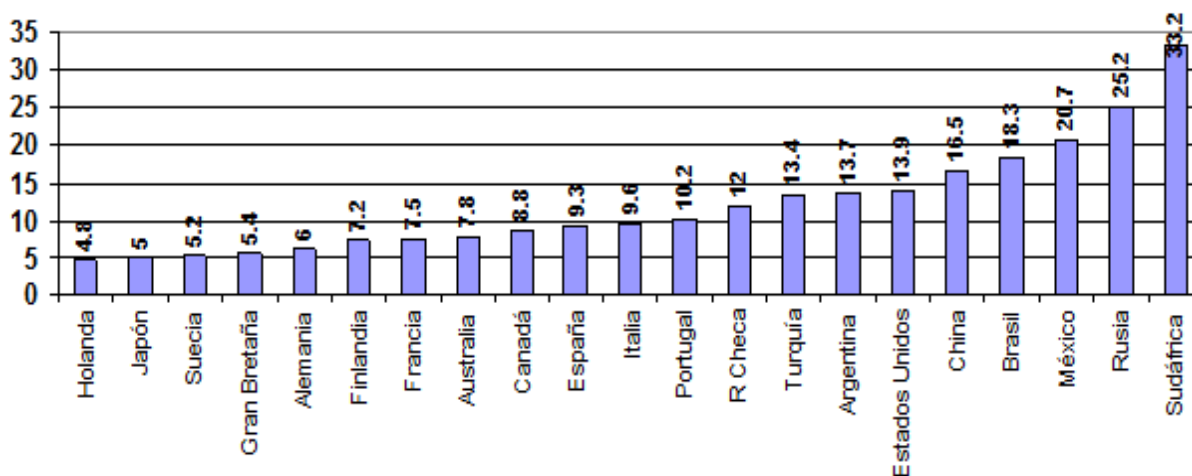
La Organización Mundial de la Salud (OMS) brindó estadísticas acerca de las tasas de mortalidad por cada cien mil habitantes en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Si bien los datos son de 2009, se puede apreciar que los países europeos destacan por una menor mortandad en comparación con otras regiones (Gráfico 2).

27 Francisco Alonso, et. al. *Formación y educación vial*. Attitudes- Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (IN-TRAS). 2003 p. 16. Disponible en: [www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos\\_de\\_reflexion/03\\_Formacion\\_y\\_educacion\\_vial.%20Una\\_vision\\_a\\_partir\\_de\\_algunas\\_practicas\\_internacionales.pdf](http://www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos_de_reflexion/03_Formacion_y_educacion_vial.%20Una_vision_a_partir_de_algunas_practicas_internacionales.pdf) (fecha de consulta: 24 de junio de 2015).

28 Página de internet de *Circula seguro*. “La educación vial en Reino Unido, una visión diferente”. Disponible en: [www.circulaseguro.com/la-educacion-vial-en-el-reino-unido-una-vision-diferente/](http://www.circulaseguro.com/la-educacion-vial-en-el-reino-unido-una-vision-diferente/) (fecha de consulta: 24 de junio de 2015).

29 Comisión Europea. *Carta Europea de la Seguridad Vial*. Disponible en: [www.erscharter.eu/es/content/nuestra-misi%C3%B3n](http://www.erscharter.eu/es/content/nuestra-misi%C3%B3n) (fecha de consulta: 24 de junio de 2015).

Gráfico 2. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en países europeos y seleccionados de otros continentes (por 100 000 habitantes).



Organización Mundial de la Salud (OMS) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009. pp. 240-247. Disponible en: [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1) (fecha de consulta: 18 de junio de 2015).

### Situación en el continente americano

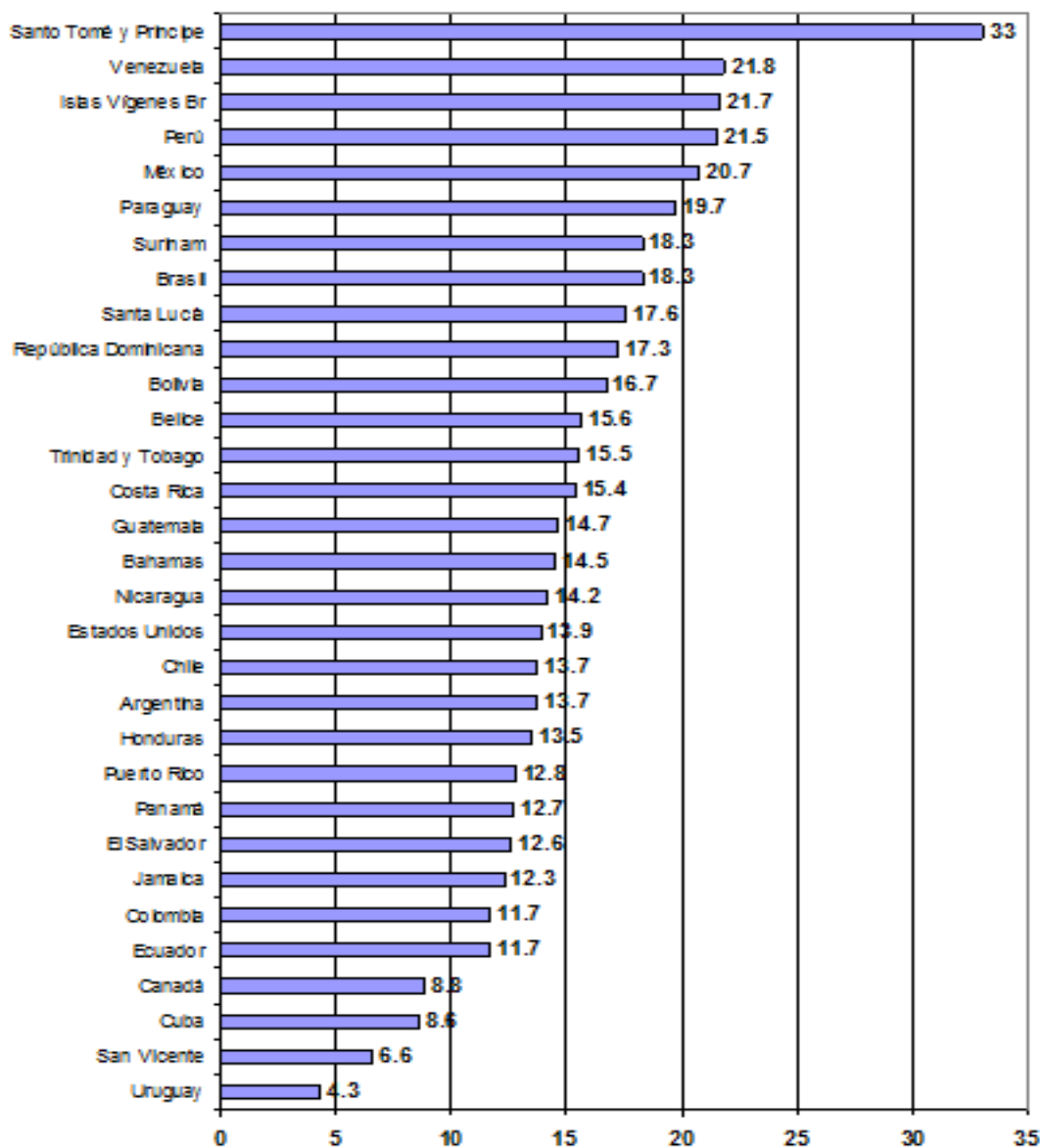
De acuerdo con la OMS el continente americano presenta mayores tasas de mortalidad por accidentes viales que Europa, pero inferiores al promedio de países de África o Asia. Pese a ello, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) realizó en mayo del presente año un llamado a que los países miembros adopten 10 medidas para preservar la seguridad de las personas –en especial los niños- en las carreteras, las cuales son:

- Control de velocidad
- Aplicación de las leyes para que no se conduzca bajo el efecto del alcohol
- Uso de casco por ciclistas y motociclistas
- Protección de los niños en vehículos con sistemas de retención adecuados.
- Mejorar la visibilidad de los niños en las calles
- Infraestructura vial
- Adaptación del diseño de los vehículos
- Obtención gradual del permiso de conducir
- Atención adecuada de los niños con lesiones
- Vigilancia de los menores de edad cerca de las calles y carreteras.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> *Diario Libre*. “OPS/OMS llama atención a países sobre accidentes viales”. 5 de mayo de 2015. Disponible en: [www.diariolibre.com/noticias/2015/05/05/i1131761\\_ops-oms-llama-atencin-pases-sobre-accidentes-viales.html](http://www.diariolibre.com/noticias/2015/05/05/i1131761_ops-oms-llama-atencin-pases-sobre-accidentes-viales.html) (fecha de consulta: 30 de junio de 2015).

De acuerdo con el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial los países con menos indicadores de fallecimientos por este tipo de incidentes son: Uruguay (4.3), San Vicente y las Granadinas (6.6), Cuba (8.6), Canadá (8.8), Colombia (11.7) y Ecuador (11.7). En contraste, los peores resultados fueron para México (20.7), Perú (21.5), Islas Vírgenes Británicas (21.7), Venezuela (21.8) y Santo Tomé y Príncipe.(33.0). Por tanto, nuestro país ocupa la posición 27 de 31 demarcaciones a escala continental en relación con este tipo de decesos (Gráfico 3).

Gráfico 3. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en países del continente americano (por 100 000 habitantes).

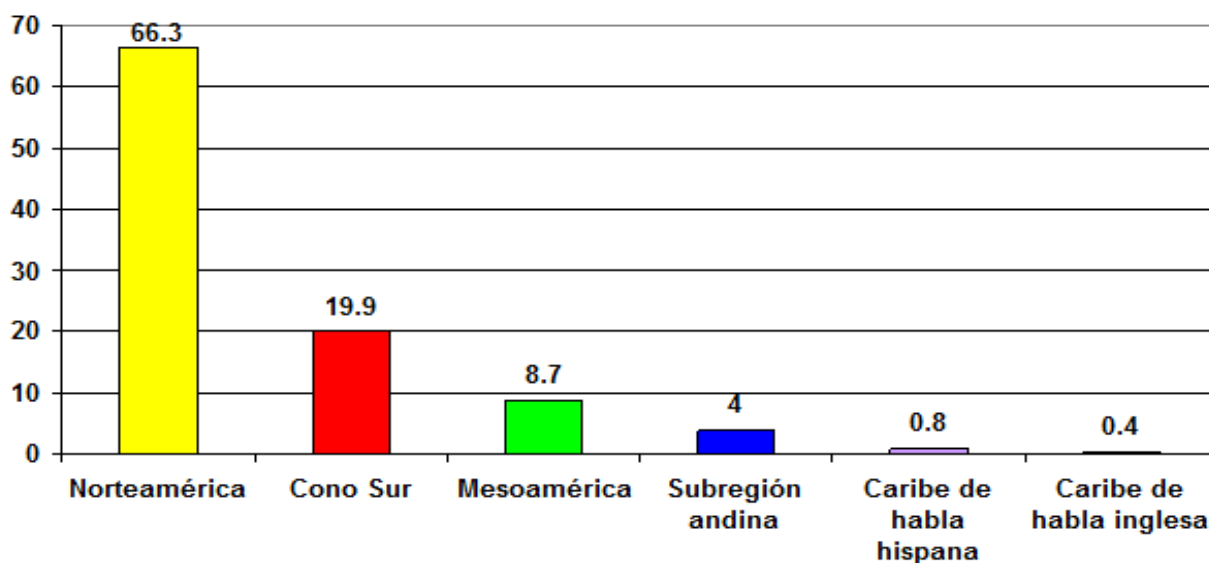


Organización Mundial de la Salud (OMS) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009. pp. 240-247. Disponible en: [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1) (fecha de consulta: 18 de junio de 2015).

La OPS señaló que en el continente americano “los traumatismos causados por el tránsito son la principal causa de muerte en los niños de 5 a 14 años de edad y la segunda causa principal en el grupo entre los 15 y los 44 años”.<sup>31</sup> Como consecuencia, alrededor de 150 mil personas fallecen cada año como resultado de los accidentes viales en esta región, con una tasa de mortalidad promedio de 16.1 decesos por cada cien mil habitantes. En dicho informe se destaca que de acuerdo con OPS no existe una correlación entre el número de automotores en circulación y el número de decesos causados por los accidentes viales (Gráfico 4). La organización refiere que “en los países, 5, 14, 15 y 19 países tienen legislación integral sobre velocidad, la conducción en estado de ebriedad, el uso del casco y el uso de dispositivos de retención para niños, respectivamente”.<sup>32</sup> Por lo que una solución es reglamentar distintos aspectos tanto de la conducción como de la cultura vial para peatones, así como normas en los automotores a fin de reducir el número y magnitud de los accidentes.

Asimismo, la instancia informó que “los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente”.<sup>33</sup> En ese sentido, los vehículos de dos y tres ruedas que son comunes en los países del Caribe tienen mayor porcentaje de sufrir un incidente de este tipo. Asimismo, es más común que los hombres sean víctimas fatales de un accidente de tránsito que las mujeres.

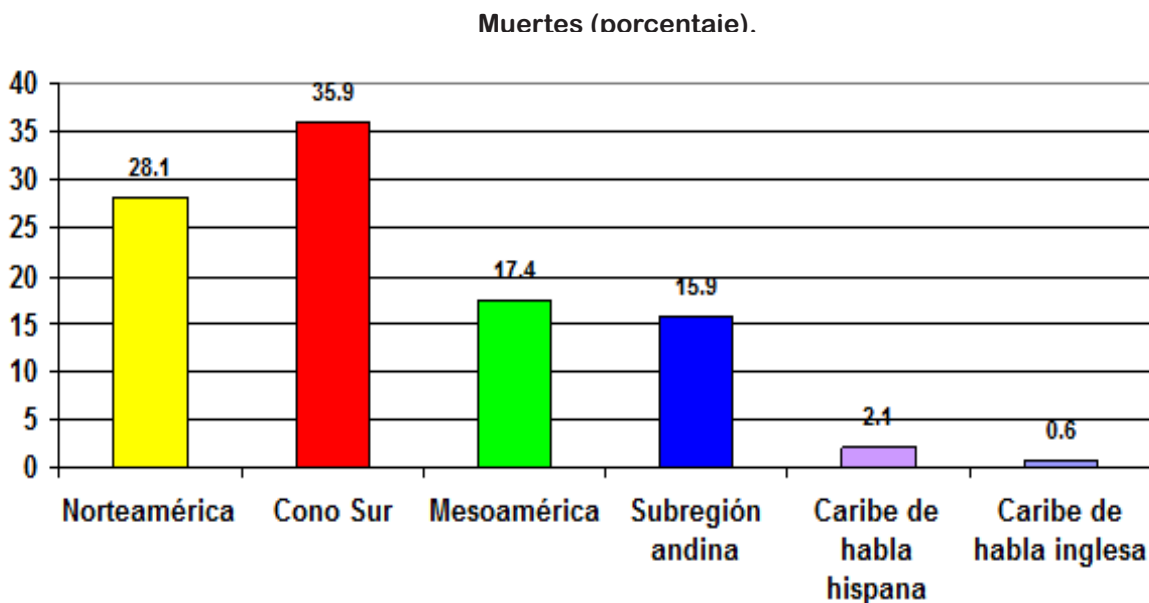
Gráfico 4. Proporción de vehículos registrados en comparación con la proporción de muertes causadas por el tránsito en la Región de las Américas, por subregión, 2010.  
Vehículos registrados (porcentaje)



31 Organización Panamericana de la Salud (OPS). *Datos sobre la seguridad vial en la Región de las Américas, 2013*. Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/factsheet\\_paho\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_paho_es.pdf) (fecha de consulta: 30 de junio de 2015).

32 Organización Panamericana de la Salud (OPS). *Datos sobre la seguridad... Op. Cit.*

33 *Ídem*.



Global Status Report on Road Safety 2013. Citado en: Organización Panamericana de la Salud (OPS). *Datos sobre la seguridad vial en la Región de las Américas, 2013*. p. 4. Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/factsheet\\_paho\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_paho_es.pdf) (fecha de consulta: 1 de julio de 2015).

La OPS realizó en este marco una serie de recomendaciones a fin de disminuir el impacto de los accidentes viales en la población de las Américas. Entre los principales puntos están:

- Favorecer el establecimiento de políticas que permitan el registro de información necesaria para documentar lo que está ocurriendo con los actores vulnerables en la región, como son los peatones, ciclistas y motociclistas que, a su vez, asegure la generación de indicadores para medir si las estrategias de seguridad vial que se apliquen están mejorando las condiciones de salud y equidad para todos ellos.
- Promover el avance de leyes integrales en la región, sobre todo en aquellos países donde ya existe la normatividad para el ejercicio de su cumplimiento.
- Llamar la atención de los gobiernos y de la sociedad en general sobre la inseguridad vial, sus costos económicos, sociales y humanos, y la responsabilidad que tienen los Estados de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos.
- Realizar un esfuerzo regional para la puesta en marcha de un sistema de información confiable y oportuno, que permita elaborar los indicadores necesarios para monitorear la situación y evaluar las intervenciones que en seguridad vial se están realizando en la región.

- Iniciar —en los países que aún no lo están haciendo— el registro, no sólo de la prevalencia de uso del casco, sino, además, de las características del mismo en motocicletas.
- Profundizar el conocimiento sobre lesiones y muertes asociadas al uso de motocicleta, que se encuentra en aumento en países de la América Latina, así como estudiar los determinantes sociales que puedan estar influyendo en estos fenómenos.
- Ubicar el tema de la seguridad vial como una prioridad en salud pública, lo cual requeriría que se aseguraran los recursos humanos y financieros necesarios para poner en marcha las acciones intersectoriales en este tema.
- Privilegiar la instrumentación de intervenciones centradas en proteger a los usuarios más vulnerables, con el fin de disminuir la desigualdad entre los diversos actores de la vía pública.
- Sumar esfuerzos en beneficio de la seguridad vial.<sup>34</sup>

Además de los esfuerzos realizados por las instancias de salud y cooperación internacionales en la materia, algunos organismos subregionales también se han dedicado a analizar los efectos de los accidentes viales. En este contexto, Zenani Mandela afirmó que “se trata de una epidemia global. Pero, a diferencia de otras crisis de salud, sabemos exactamente qué hacer: reforzar los límites de seguridad, mejorar los pasos peatonales y aceras, hacer vehículos más seguros y concientizar a través de la educación”.<sup>35</sup>

Por su parte, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha realizado acciones en diferentes países, tal como sucedió en Brasil en conjunto con *Fundação Dom Cabral* a fin de difundir estudios para reducir los indicadores de este problema. Dicha colaboración informó que “la falta de educación vial y la poca conciencia en los usuarios de las vías como una de las principales causas de los accidentes de mayor ocurrencia en las carreteras brasileñas”.<sup>36</sup> Otra iniciativa del BID en acuerdo con el Centro de Formación de Actores Locales para América Latina (CIFAL) y el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación y la Investigación (UNITAR) permitieron realizar el *primer concurso de casos de estudio en Seguridad Vial para el ámbito universitario en Latinoamérica y el Caribe* en 2013, que consistió en: “promover los procesos académicos de creación, mejora y profundización del conocimiento en seguridad vial”.<sup>37</sup> Así, el tema de la seguridad y prevención de tránsito es un tema de interés público en la región, con diferentes políticas públicas puestas en marcha a fin de reducir los efectos negativos en la población.

34 Organización Panamericana de la Salud (OPS). *Datos sobre la seguridad vial...*(fragmento). *Op. Cit.* p. 47.

35 Banco Mundial. *América Latina: hora de poner freno a muertes en carreteras*. 10 de mayo de 2013. Disponible en: [www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/05/10/accidentes-trafico-carreteras-america-latina](http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/05/10/accidentes-trafico-carreteras-america-latina) (fecha de consulta: 2 de julio de 2015).

36 Banco Interamericano de Desarrollo (BID). *Hacia una América Latina libre de muertes por la falta de seguridad vial: El caso brasileño*. Disponible en: [www.iadb.org/es/temas/transporte/hacia-una-america-latina-libre-de-muertes-por-la-falta-de-seguridad-vial-el-caso-brasileño,6158.html](http://www.iadb.org/es/temas/transporte/hacia-una-america-latina-libre-de-muertes-por-la-falta-de-seguridad-vial-el-caso-brasileño,6158.html) (fecha de consulta: 2 de julio de 2015).

37 Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Centro de Formación de Actores Locales para América Latina (CIFAL) y el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación y la Investigación (UNITAR). *Investigaciones y casos de estudio en seguridad vial*. 2014. p. 100. Disponible en: [www.unitar.org/dcp/sites/unitar.org.dcp/files/files/CIFAL-24-WEB.pdf](http://www.unitar.org/dcp/sites/unitar.org.dcp/files/files/CIFAL-24-WEB.pdf)



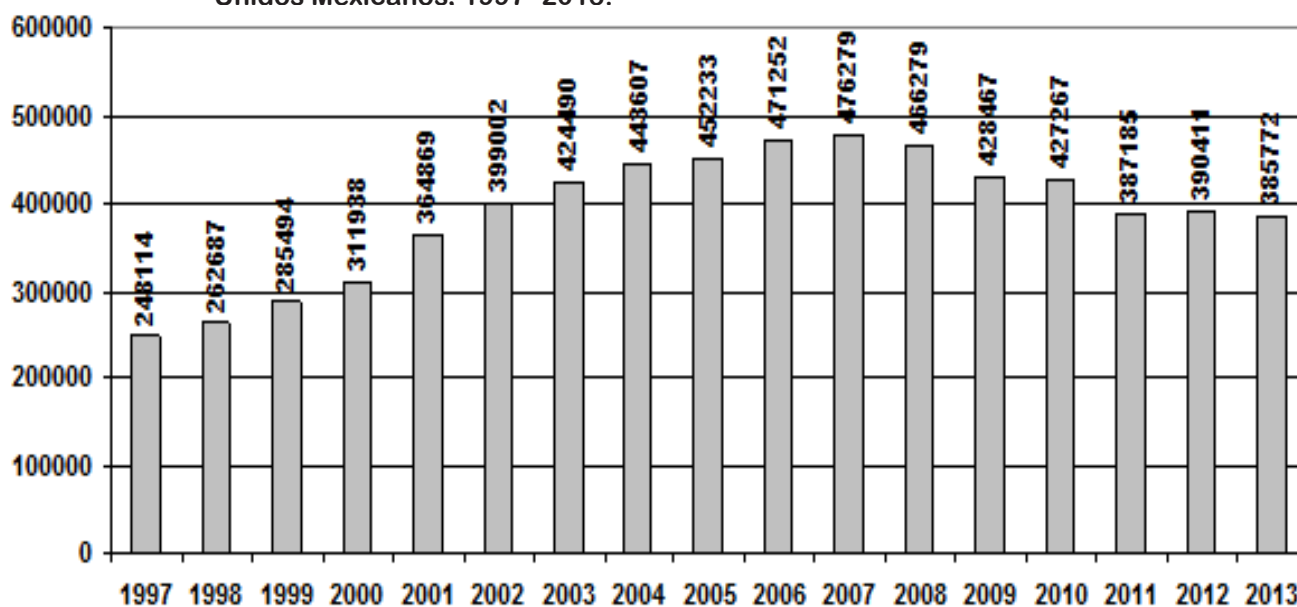
## Accidentes automotrices como problema de salud en México

### Estadísticas en México

En nuestro país la Policía Federal informó que entre enero de 2014 y mayo de 2015 se levantaron un total de 96 mil 640 infracciones por exceso de velocidad y 13 mil 382 por no usar cinturón de seguridad. Lamentablemente, en este período tres mil 615 personas fallecieron por accidentes carreteros de jurisdicción federal.<sup>38</sup> Además, en los 48 mil 300 kilómetros de la red “se registraron 17,939 accidentes y en lo que va del año 2015 han ocurrido 2,666 con una cifra estimada de daños materiales de \$170,597,530”;<sup>39</sup> durante 2014. La dependencia difundió a través de su página de internet diferentes acciones para la prevención de accidentes en carreteras federales, tales como distintos tipos de operativos, revisión del uso correcto del cinturón de seguridad, identificación de conductores que no se encuentran en óptimo estado para manejar, uso de radares de control de velocidad o el “operativo carrusel” a fin de no rebasar a una patrulla que va a la velocidad máxima permitida.

El INEGI informó que en 2013 se registraron un total de 385 mil 772 accidentes; la cifra más baja desde 2002 (Gráfico 5). De este número de conductores 290 mil 341 fueron hombres y 51 mil 550 mujeres.

Gráfico 5. Accidentes de tránsito registrados anualmente los Estados Unidos Mexicanos. 1997- 2013.



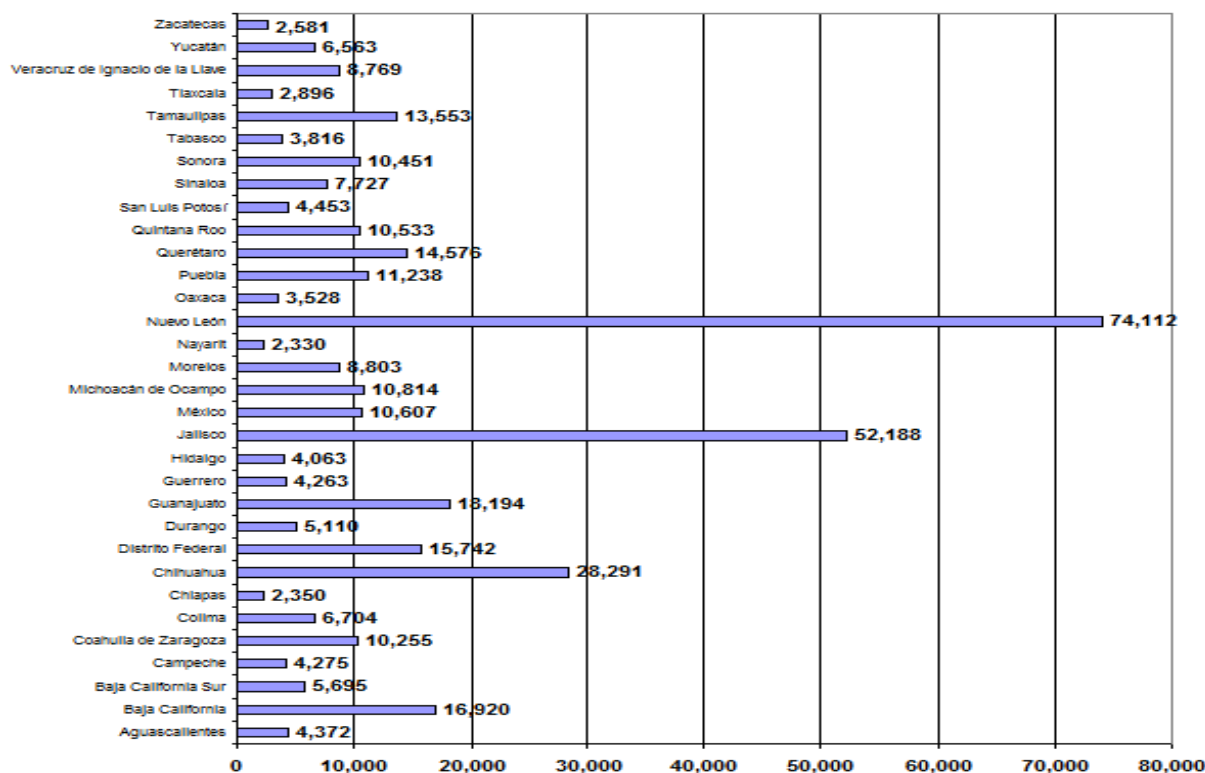
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas”. *Consulta interactiva de datos*. Disponible en: [www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1) (fecha de consulta: 6 de julio de 2015).

38 Policía Federal. Respuesta a la solicitud de información 041310041215. 1 de junio de 2015.

39 Comisión Nacional de Seguridad. *Los accidentes en carreteras federales*. Disponible en: [www.cns.gob.mx/portaIWebApp/wlp.c;-jsessionid=Ly4vSy4NktT7s6cgbX7QY466VRZGTGZQsJffYC4sS1SK8N5y21X1!401606135?\\_\\_c=101b](http://www.cns.gob.mx/portaIWebApp/wlp.c;-jsessionid=Ly4vSy4NktT7s6cgbX7QY466VRZGTGZQsJffYC4sS1SK8N5y21X1!401606135?__c=101b) (fecha de consulta: 8 de junio de 2015).

Además 43 mil 881 se dieron a la fuga. Asimismo, 27 mil 099 (7.02%) tenían aliento alcohólico; se ignoró en 128 mil 140 casos (33.21%) y no tenían 230 mil 533 (59.75%). En cuanto al cinturón de seguridad, 76 mil 040 sí lo usaron (19.71%), 77 mil 396 no (20.06%) y se desconoce en 232 mil 336 incidentes (60.22%). Por su parte, en el rango de edad, 6 mil 089 conductores que tuvieron un accidente en ese año tenían entre 12 y 17 años (1.57%); 119 mil 916 de 18 a 29 años (31.08%); 79 mil 488 de 30 a 39 años (20.60%); 51 mil 224 de 40 a 49 años (13.27%); 26 mil 659 de 50 a 59 años (6.91%); 11 mil 126 de 60 a 69 años (2.88%); y 4 mil 546 de 70 a 98 años (1.17%). En síntesis, el promedio nacional de accidentes de tránsito diarios durante 2013 fue de mil 056.9.<sup>40</sup> En ese año 729 mil 238 vehículos se vieron involucrados en algún accidente a escala nacional. De éstos, 459 mil 892 fueron automóviles (63.06%); 75 mil 717 camionetas de carga (10.38%); 69 mil 776 camionetas de pasajeros (9.56%); 41 mil 711 motocicletas (5.72%) y 20 mil 565 camiones urbanos de pasajeros (2.82%), entre otros.<sup>41</sup> En 2013 las entidades que registraron un mayor número de accidentes de tránsito fueron Nuevo León (74,112), Chihuahua (28,291), Guanajuato (18,194), Baja California (16,920) y Distrito Federal (15,742). En contraste, ese año Oaxaca (3,528), Tlaxcala (2,896), Zacatecas (2,581), Chiapas (2,350) y Nayarit (2,330) tuvieron los menores totales en cuanto a este tipo de percances (Gráfico 6).

Gráfico 6. Accidentes de tránsito registrados por entidad federativa en los Estados Unidos Mexicanos, 2013.



Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). "Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas". Consulta interactiva de datos. Disponible en: [www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1) (fecha de consulta: 6 de julio de 2015).

40 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). "Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas". Consulta interactiva de datos. Disponible en: [www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1) (fecha de consulta: 6 de julio de 2015).

41 *Idem*.

Además de estas dos instituciones a escala federal, también la Dirección General de Información en Salud (DGIS), dependiente de la Secretaría de Salud, realiza una base de datos sobre egresos hospitalarios con registros disponibles de 2000 a 2014, lo que es una herramienta útil para comparar los eventos de traumatismos por accidentes en relación con otras enfermedades.<sup>42</sup> Por su parte, el Secretariado Técnico para la prevención de accidentes (Stconapra) informó que “los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en la población de 5 a 34 años de edad y la segunda causa de orfandad en México... 24,000 muertes al año, 750,000 heridos graves que requieren hospitalización y suman más de 39,000 discapacidades al año”.<sup>43</sup> La dependencia calcula que el costo por estos incidentes en nuestro país son mayores a 120 mil millones de pesos anualmente. Ante ese escenario, una de las respuestas brindadas como política pública es la puesta en marcha de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI), que con el Stconapra y otras dependencias, como la Secretaría de Salud, la Organización Panamericana de la Salud, los gobiernos de las entidades federativas y organizaciones de la sociedad civil une acciones a fin de reducir los números de decesos y discapacidades por accidentes viales.

En este contexto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) opera la *Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020*, que consiste en cinco acciones principales a fin de reducir en la mitad las estadísticas de víctimas y heridos por este tipo de incidentes:

- Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.
- Participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura.
- Fomentar el uso de vehículos más seguros.
- Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades, incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- Fortalecer la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.<sup>44</sup>

Estas acciones emprendidas por la SCT concuerdan con el esfuerzo realizado a escala internacional por la ONU en el marco del *Decenio de Acción para la Seguridad Vial*.

42 Dirección General de Información en Salud (DGIS). Bases de datos sobre egresos hospitalarios. Disponible en: [www.dgis.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/std\\_egresoshospitalarios.html](http://www.dgis.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/std_egresoshospitalarios.html) (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

43 Página de internet del Secretariado Técnico para la prevención de accidentes (Stconapra). Disponible en: [http://conapra.salud.gob.mx/Programas/Seguridad\\_Vial.html](http://conapra.salud.gob.mx/Programas/Seguridad_Vial.html) (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

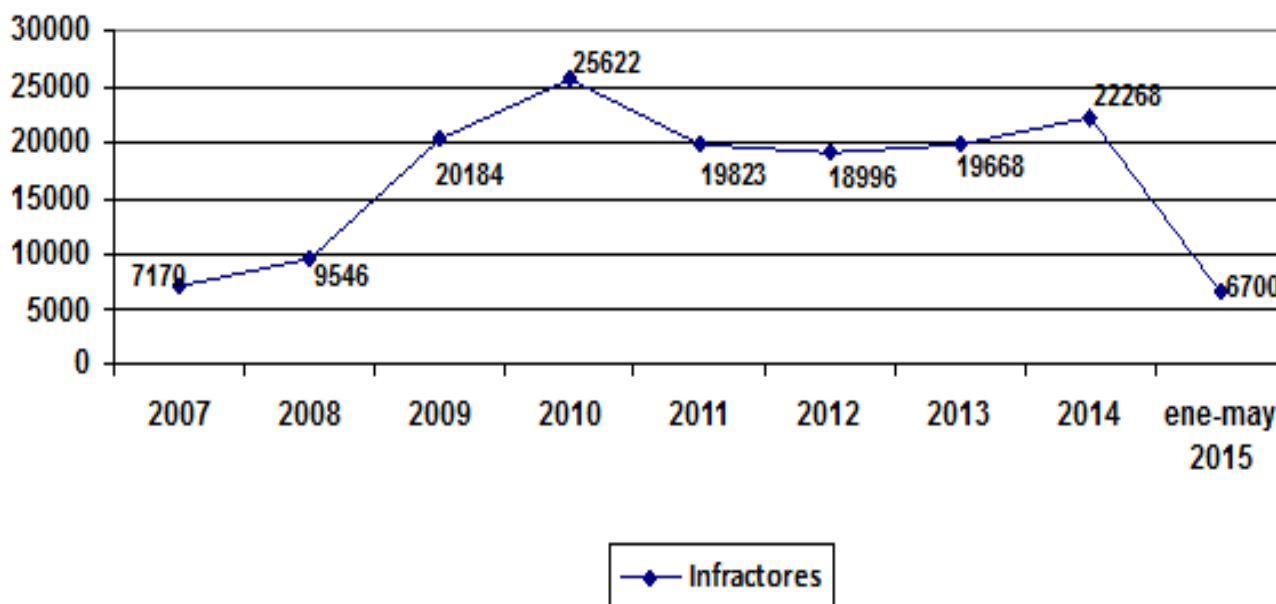
44 Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) opera la *Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020*. Disponible en: [www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/competitividad-del-autotransporte/estrategia-nacional-de-seguridad-vial-2011-2020/](http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/competitividad-del-autotransporte/estrategia-nacional-de-seguridad-vial-2011-2020/) (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

*Políticas públicas para disminuir el impacto*

Las instituciones públicas han adoptado diferentes medidas para reducir los riesgos ocasionados por los accidentes viales. Un ejemplo de ello es la medición de la ingesta de alcohol en la sangre, lo que comúnmente se denomina “alcoholímetro”. Esta acción es operada por diferentes corporaciones policiacas de nuestro país. Consiste en detectar automovilistas que manejan en estado de ebriedad o con un alto indicador de alcohol en la sangre por la ingesta de este tipo de bebidas. El propósito es evitar accidentes viales que puedan terminar en lesiones o decesos.

En una solicitud de información enviada a la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal se informó que de 2007 a mayo de 2015 se remitieron cerca de 150 mil personas por exceder los niveles permitidos en el programa “Conduce sin alcohol”, con un mayor total anual en 2010. El gráfico 7 muestra los indicadores.

Gráfica 7. Personas remitidas por exceder los niveles permitidos en el programa “Conduce sin alcohol” en el Distrito Federal. 2007- mayo de 2015.

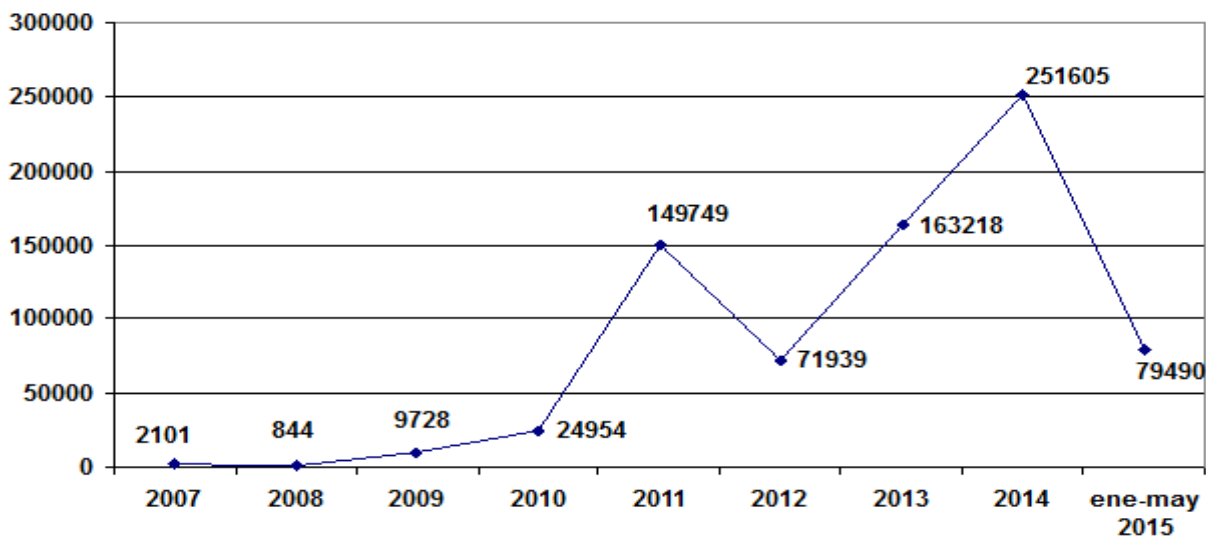


Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal. *Solicitud de Información Pública 0109000128515.* 20 de mayo de 2015.

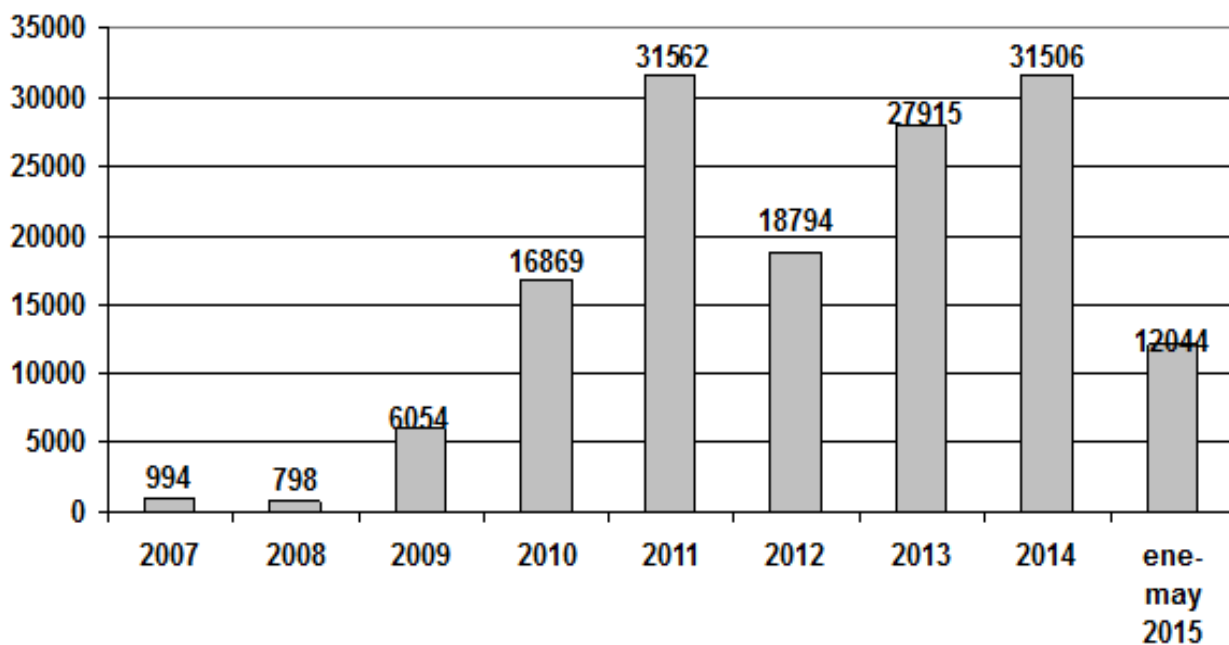
Asimismo, la institución informó que en ese lapso se levantaron 753 mil 628 infracciones por no usar el cinturón de seguridad, 146 mil 536 por hablar por celular mientras conducen y 3 mil 763 por exceso de velocidad vía handheld (Gráfico 8)

Gráfico 8. Número de infracciones levantadas por la policía del Distrito Federal por aspectos que pueden causar un accidente automotriz 2007-2015

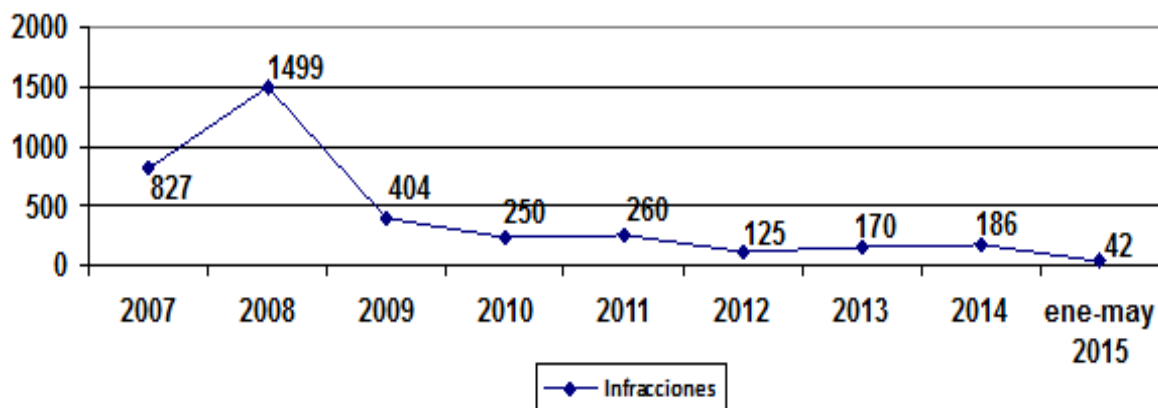
No usar cinturón de seguridad



Hablar por celular mientras conduce



Por exceso de velocidad handheld



Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal. *Solicitud de Información Pública* 0109000128515. 20 de mayo de 2015.

### *Función de las organizaciones civiles*

El esfuerzo para mejorar la cultura vial y disminuir el número de lesiones y decesos por accidentes de tránsito no podría funcionar sin el apoyo de las organizaciones de la sociedad civil. En este sentido, diferentes instancias promueven acciones para este fin. Ejemplo de ello es la labor que realiza “Pilotos por la Seguridad Vial” que, además de participar en los esfuerzos del gobierno federal y las instituciones de salud, también cuenta con la cooperación de la Federación Internacional de Automovilismo sección México (FIA), la Cruz Roja y diferentes empresas, que tienen como objetivo “crear una cultura vial que permita salvar en México más de 60 mil vidas en lo que resta de la década”.<sup>45</sup> Cabe destacar que en los esfuerzos de dicha organización se incluyó no sólo a los conductores, sino a proyectos para que las calles sean seguras, además de secciones destinadas a ciclistas, motociclistas o peatones. También propone un decálogo por la seguridad vial con acciones importantes, como abrocharse el cinturón, respetar el código de conducción, no rebasar el límite de velocidad, no manejar bajo los efectos de drogas o bebidas alcohólicas, utilizar casco en motocicletas y bicicletas, no distraerse mientras se está al volante (no usar celular, maquillarse o consumir alimentos), realizar mantenimiento periódico al vehículo, instalar asientos apropiados para niños, promover cortesía a los peatones al conducir y no manejar cansado, entre otras. Esta instancia está abierta a la participación ciudadana y ofrece conferencias en universidades y escuelas a fin de promover sus acciones.

Por otra parte, el *Observatorio Vial* es una iniciativa de *CESVI México* y ofrece diferentes servicios, como investigación, publicaciones, consulta de temas de interés o estadísticas nacionales e internacionales. No obstante, sus datos sólo están disponibles de 2007 a 2011.<sup>46</sup>

45 Página de internet de Pilotos por la Seguridad Vial. Disponible en: <http://pilotosporlaseguridadvial.com/educacion/> (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

46 Página de internet del *Observatorio Vial*. Disponible en: [www.observatoriovial.com](http://www.observatoriovial.com) (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

En su caso, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) tiene presencia en México, además de contar con 60 colaboradores en Europa, Estados Unidos, Brasil, Argentina e Indonesia, entre otros países. Entre las funciones de la organización están: “promover soluciones de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, la pobreza, los tiempos de traslado, los accidentes de tráfico y, con ello, mejorar el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades en donde tenemos presencia”.<sup>47</sup> Un apartado importante que aborda esta institución es el relativo a la seguridad vial, ya que busca el desarrollo de calles seguras para peatones y ciclistas, con especial cuidado en las intersecciones, donde de acuerdo a ITDP ocurren siete de cada diez accidentes.<sup>48</sup> Este aspecto es importante para reducir el número de víctimas por accidentes de tránsito, ya que la instancia enfatiza que “las calles de las ciudades concentran a 93% de los accidentes viales. La planificación de formas sustentables de transporte que mejoren la seguridad vial es una prioridad para el desarrollo de ciudades prósperas y habitables”.<sup>49</sup>

Una de las instituciones que comúnmente presta ayuda inmediata en caso de un incidente de tránsito en nuestro país es la Cruz Roja Mexicana. Durante 2014 esta organización realizó una campaña dirigida a la población juvenil a fin de prevenir los riesgos de este tipo de traumatismos. Entre los datos destacados son:

Una de las instituciones que comúnmente presta ayuda inmediata en caso de un incidente de tránsito en nuestro país es la Cruz Roja Mexicana. Durante 2014 esta organización realizó una campaña dirigida a la población juvenil a fin de prevenir los riesgos de este tipo de traumatismos. Entre los datos destacados:

- 50% de las muertes por incidentes viales se producen entre peatones, ciclistas y motociclistas.
- Es la segunda causa nacional de discapacidad motriz al dejar a miles de jóvenes cuadraplégicos, parapléjicos y con lesiones de la columna, que les impedirán moverse o caminar el resto de su vida.
- Por cada muerto por accidentes hay cerca de 30 personas que terminan en el hospital con lesiones severas y mil por heridas menores: más de 1.5 millones lesionados en hospitales y 15 millones con golpes leves al año.
- Chocar a 60 kilómetros por hora es equivalente a aventarse de un edificio de cuatro pisos contra el pavimento.

47 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP). Disponible en: <http://mexico.itdp.org/areas/seguridad-vial/> (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

48 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP). *Seguridad vial*. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/areas/seguridad-vial/> (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

49 *Ídem*.

- De 11 a 12 de la noche y hasta las 5 o 6 de la mañana, es el horario más peligroso para conducir en fin de semana.<sup>50</sup>

Como resultado de estos indicadores la Cruz Roja Mexicana inauguró en 2007 el Programa educativo permanente de prevención de accidentes viales (urbanos y carreteros), que cuenta con la participación de más de seis mil jóvenes voluntarios. Asimismo, y en sintonía con los esfuerzos de la ONU en el marco del *Decenio de Acción para la Seguridad Vial* la instancia inició la “semana nacional de la seguridad vial 2014”, que fomenta la educación en materia de tránsito para niños y adultos, entre otras acciones destacadas.

En tanto, la organización *Reacciona por la vida* aborda el tema de la violencia vial con el movimiento *#CeroMuertesViales*, que busca sensibilizar a la población a fin de reducir los accidentes de tráfico. La instancia refiere que “el tránsito debe ser seguro para todos (peatones, ciclistas, motociclistas y conductores), en todas las situaciones”.<sup>51</sup> Esta iniciativa cuenta a su vez, con el apoyo de aseguradoras y estudiantes de instituciones de educación superior y consiste en:

- Salvar miles de vidas y evitar lesiones a millones de personas: Los incidentes de tránsito, que son prevenibles, representan graves costos humanos y económicos para el país.
- Crear ciudades más humanas y privilegiar la movilidad sustentable: Crear un marco institucional que permita una planeación urbana basada en las necesidades de las personas y en esquemas de movilidad sustentable, como la bicicleta y el transporte público, sobre la infraestructura orientada al automóvil.
- Establecer estándares de prevención y control en seguridad vial: Unificar criterios mínimos en materia de seguridad vial en todas las ciudades y todas las carreteras del país.<sup>52</sup>

De acuerdo con el portal de *Reacciona por la vida*, en el pasado mes de noviembre se entregaron más de 17 mil firmas a un grupo diverso de Senadores (simbolizando el mismo número de decesos por la violencia vial al año en México) a fin de promover la seguridad en tránsito. Además de ceder una propuesta a escala nacional acerca a fin de crear una Ley de Movilidad, en el marco del Foro Movilidad: Estrategia para una Mayor Calidad de Vida. Así, mediante la unión de una cultura de la prevención y un nuevo marco institucional dicha organización pretende que no haya estadísticas de defunciones o, al menos, el menor número de lesiones en los incidentes de tráfico.

50 Cruz Roja Mexicana. *Seguridad Vial*. Disponible en: [www.planetaj.cruzrojamexicana.org.mx/pagnacional/secciones/Juventud/Contenido/PlanetaJ/seguridad\\_vial.htm](http://www.planetaj.cruzrojamexicana.org.mx/pagnacional/secciones/Juventud/Contenido/PlanetaJ/seguridad_vial.htm) (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

51 Página de internet de *Reacciona por la vida*. Disponible en: <http://reaccionaporlavida.mx/index-video.php> (fecha de consulta: 7 de julio de 2015).

52 *Ídem*.



La asociación civil *Víctimas de violencia vial* brinda apoyos a los heridos de un accidente vial en materia psicológica, psiquiatría, tanatología o canalización, entre otros. Parte de la campaña de sensibilización que usa esta agrupación es que los afectados no son un número, sino personas y familias; o que cualquier persona puede ser afectada por dicha problemática. El objetivo general de la instancia es: “generar una cultura ciudadana responsable y comprometida en prevenir las consecuencias de los percances viales y sus consecuencias para mejorar la calidad de vida de la comunidad, a través de un abordaje integral”.<sup>53</sup> Entre las diferentes actividades que realiza esta A.C. destaca la difusión de la cultura vial, insertar el tema de accidentes viales en la agenda pública, a difusión de estadísticas y la presentación de testimonios, entre otros.

Por su parte la *Iniciativa mexicana de seguridad vial* (Imesevi) inició sus actividades en 2008 y, actualmente, tiene modelos de intervención en las 32 entidades federativas. De acuerdo con la OPS esta organización funciona con evidencia científica de forma integral y con una visión multisectorial. Su objetivo es: “realizar acciones transversales en diferentes niveles de autoridad, focalizando el desarrollo de intervenciones cuya efectividad cuenta con evidencia científica, en grupos y prácticas de riesgo, con lo que se busca garantizar la efectividad y el costo beneficio de sus acciones”.<sup>54</sup>

Si bien los esfuerzos de las organizaciones de la sociedad civil en materia de prevención de accidentes y cultura vial son más amplios, en el presente estudio se mencionaron estos ejemplos a fin de enunciar la importancia de sus esfuerzos a fin de reducir los indicadores de mortandad y discapacidad por causa de estos incidentes.

### *Funciones de las aseguradoras*

La Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef) informó que en México siete de cada diez automóviles no tienen un seguro que les responda en caso de un accidente vial, cifra que en 2012 equivalía a 10.6 millones de automotores.<sup>55</sup> La institución refiere que “los seres humanos tienden a subestimar la posibilidad de padecer los efectos o daños de ciertos eventos en la vida, por lo que prefieren tener un presente en bienestar que un futuro óptimo, aun cuando la primera decisión sea mucho más cara”.<sup>56</sup> En este sentido, la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) detalló que países con menor ingreso que México tienen un porcentaje de aseguramiento mayor (Gráfico 9).

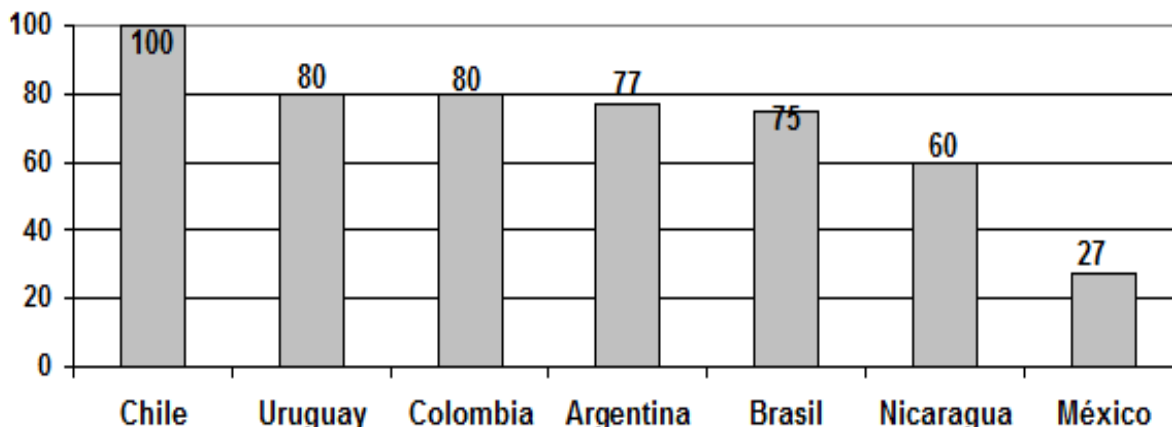
53 Página de internet de *Víctimas de violencia vial* A.C. Disponible en: <http://victimasdeviolencia.vial.org.mx/quienes-somos.php> (fecha de consulta: 8 de julio de 2015).

54 Organización Panamericana de la Salud (OPS). Imesevi la Iniciativa mexicana de seguridad vial. Disponible en: [www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380) (fecha de consulta: 8 de julio de 2015).

55 Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). *Asegura tu auto*. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/seguros/automotriz/107-asegura-tu-auto](http://www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/seguros/automotriz/107-asegura-tu-auto) (fecha de consulta: 8 de julio de 2015).

56 *Ídem*.

Gráfico 9. Porcentaje de aseguramiento de vehículos en países de América Latina.



Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). *Asegura tu auto*. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/seguros/automotriz/107-asegura-tu-auto](http://www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/seguros/automotriz/107-asegura-tu-auto) (fecha de consulta: 8 de julio de 2015).

A fin de facilitar el acceso a la información a los usuarios de seguros automotrices la Condusef ofrece, a través de su página de *internet*, un simulador de este producto, con cotizaciones de 11 aseguradoras y 250 modelos de vehículos. La instancia también asesora, con la puesta en marcha del *Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Vehicular*, que obliga a “todos los vehículos automotores que transiten por las vías, caminos y puentes federales de nuestro territorio nacional, tendrán que contar con un seguro de responsabilidad civil”.<sup>57</sup> Cabe señalar que esta medida entró en funciones el 23 de septiembre de 2014 y que los conductores que actualmente cuentan con una cobertura ya están amparados, por lo que no deberán contratar un nuevo seguro.

El *Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Vehicular* tiene por objetivo “garantizar el pago de la indemnización por los daños que con motivo de la conducción del vehículo asegurado pudiera ocasionarle a terceros en sus bienes y personas, cuando dicho vehículo transite en vías, caminos y puentes federales”.<sup>58</sup> El acuerdo contempla que la cobertura mínima del seguro de responsabilidad civil que contraten los propietarios de los vehículos deberá ser de 50 mil pesos para daños materiales y cien mil a daños en personas (lesiones y muerte), con una vigencia anual.

57 Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). *Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Vehicular*. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/index.php/component/content/article/2-uncategorised/1099-seguro-obligatorio-de-responsabilidad-civil-vehicular](http://www.condusef.gob.mx/index.php/component/content/article/2-uncategorised/1099-seguro-obligatorio-de-responsabilidad-civil-vehicular) (fecha de consulta: 9 de julio de 2015).

58 Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*. 27 de marzo de 2014. Disponible en: [www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014) (fecha de consulta: 9 de julio de 2015).

Las aseguradoras ofrecen diferentes productos a fin de amparar los daños humanos y materiales ante un siniestro de tránsito. Algunas voces señalan que la “principal aportación a la industria de los seguros es haber congregado a seis de las compañías más importantes de este sector en el país que operan el ramo de automóviles, con el propósito de emprender acciones que controlen la siniestralidad, guardando la respectiva competencia comercial”.<sup>59</sup> Por otra parte algunas opiniones sugieren que “hay riesgos que no se encuentran cubiertos en el seguro contratado, por lo cual es muy importante revisar la póliza para verificar cuáles son las situaciones en las que la Compañía de Seguros no pagará los daños”.<sup>60</sup> Por tanto, es importante que los usuarios de vehículos de motor conozcan a detalle la situación de su cobertura, así como tener presente fechas de renovaciones, alcances y límites de su seguro a fin de prevenir los riesgos ante un incidente, ya que, además de las pérdidas humanas, materiales y lesiones, los accidentes de tránsito generan grandes catástrofes financieras a la economía de las familias.

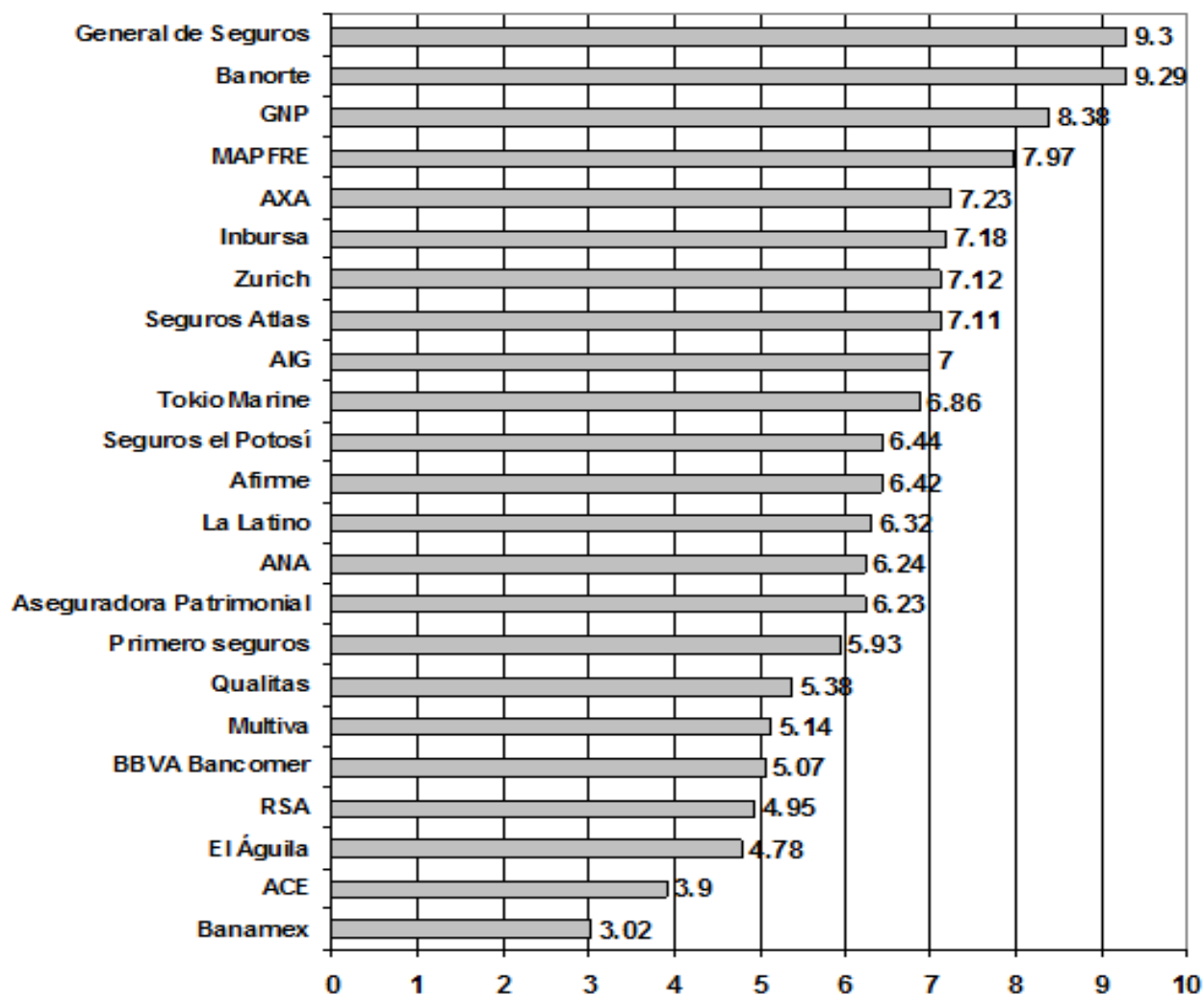
A fines de noviembre de 2014 Condusef presentó una evaluación de 23 aseguradoras que ofrecen el Seguro Básico Estandarizado de Automóvil. De ocho reprobaron el peritaje, cifra que equivale a 35% del total. Dicho estudio señala que “las aseguradoras que presentaron los índices de reclamación más altos son AIG, con 11.203; Seguros Banamex con un índice de 10.849; BBVA Bancomer Seguros con 7.58; El Águila Compañía de Seguros, 6.187; y Seguros Multiva, 5.97”.<sup>61</sup> El mismo estudio señala que las aseguradoras con peor calificación en la prueba fueron: Seguros Banamex, (3.02); ACE (3.90); El Águila Compañía de Seguros (4.78); RSA (4.95); BBVA Bancomer Seguros (5.07); Seguros Multiva (5.14); Quálitas (5.38); y Primero Seguros, con (5.93). El gráfico 10 muestra los resultados completos del estudio.

59 Ana Laura Martínez “Implementar una cultura de prevención de accidentes de tránsito, misión de CESVI México”. *El Asegurador*. 6 de julio de 2015. Disponible en: [www.elasegurador.com.mx/implementar-una-cultura-de-prevencion-de-accidentes-de-transito-mision-de-cesvi-mexico/](http://www.elasegurador.com.mx/implementar-una-cultura-de-prevencion-de-accidentes-de-transito-mision-de-cesvi-mexico/) (fecha de consulta: 9 de julio de 2015).

60 Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). *Seguro de automóviles*. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/index.php/instituciones-financieras/aseguradoras/seguro-de-automoviles](http://www.condusef.gob.mx/index.php/instituciones-financieras/aseguradoras/seguro-de-automoviles) (fecha de consulta: 9 de julio de 2015).

61 Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). *Reprueban 8 de las 23 aseguradoras que ofrecen el seguro básico estandarizado de automóvil*. 27 de noviembre de 2014. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/index.php/comunicados-de-prensa/1124-reprueban-8-de-las-23-aseguradoras-que-ofrecen-el-seguro-basico-estandarizado-de-automovil](http://www.condusef.gob.mx/index.php/comunicados-de-prensa/1124-reprueban-8-de-las-23-aseguradoras-que-ofrecen-el-seguro-basico-estandarizado-de-automovil) (fecha de consulta: 10 de julio de 2015).

Gráfico 10. Calificación del seguro básico estandarizado de automóvil, enero-septiembre de 2014.



Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). *Reprueban 8 de las 23 aseguradoras que ofrecen el seguro básico estandarizado de automóvil*. 27 de noviembre de 2014. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/index.php/comunicados-de-prensa/1124-reprueban-8-de-las-23-aseguradoras-que-ofrecen-el-seguro-basico-estandarizado-de-automovil](http://www.condusef.gob.mx/index.php/comunicados-de-prensa/1124-reprueban-8-de-las-23-aseguradoras-que-ofrecen-el-seguro-basico-estandarizado-de-automovil) (fecha de consulta: 10 de julio de 2015).

Finalmente, la Encuesta Nacional de Inclusión Financiera 2012 informó que únicamente la tercera parte de los adultos (33%) cuenta con un seguro automotriz, “a su vez el Distrito Federal es la entidad con el mayor porcentaje de aseguramiento de automóviles con 92.7%, mientras que Guerrero es el estado con el menor porcentaje al contabilizar sólo el 10.2% del parque vehicular”.<sup>62</sup> Si bien este estudio es anterior a la puesta en marcha del *Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Vehicular* demuestra el nicho de oportunidad a fin de reducir los gastos derivados por accidentes de tráfico.

62 Ídem.

Si bien existe una diversidad de seguros para automotores en México, aún se tiene la creencia generalizada de que son caros y que, tal vez, es un gasto superfluo. Sin embargo, ante un accidente de tránsito los gastos por responsabilidad civil, lesiones, daños materiales o asesoría jurídica puede representar uno aún mayor para el conductor, por lo que ante un siniestro el seguro es una forma de protección ante la vulnerabilidad de gastos catastróficos en materia de salud. Además, contar con este tipo de servicio permite al usuario proteger su patrimonio en caso de un robo parcial o total, así como daños por otro tipo de actos, como pandillerismo, inundaciones, terremotos e incendios, entre otros.

### Propuestas de los legisladores de la LXII Legislatura para disminuir los efectos de los accidentes viales

En la LXII Legislatura se presentaron diferentes propuestas para disminuir los efectos de los accidentes viales y sus consecuencias. La tabla 1 enumera las características de dichas iniciativas

Cabe destacar que se recibieron tres iniciativas y cinco puntos de acuerdo. Las primeras las tres estaban pendientes en comisiones. Las segundas tres fueron desechadas, una fue turnada a la Tercera Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados y otra a la Comisión de Salud del Senado de la República.

Tabla 1. Iniciativas y puntos de acuerdo presentadas en la LXII Legislatura acerca de los efectos de los accidentes automotrices como problema de salud

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
Iniciativa Que reforma el artículo 39 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.  (19 de septiembre de 2013)	Dip. Leobardo Alcalá Padilla, (PRI)	La iniciativa tiene por objeto establecer mecanismos para extender los beneficios de los seguros. Para ello, propone determinar que las instituciones de seguros deberán ofrecer un producto básico estandarizado para las siguientes coberturas: 1) las cuotas o pagos devengados por el uso de la atención médica de los servicios de urgencias, los cuales impliquen desde el traslado, la atención médica, procedimientos quirúrgicos, hospitalización, terapia intensiva, medicamentos, prótesis u otros insumos o servicios análogos, los cuales deberán ser pagados en su totalidad por la aseguradora contratada y reintegrados en su totalidad al servicio público de salud encargado de brindar la atención médica; y, 2) en caso de que el responsable del accidente no cuente con una cobertura por una aseguradora en el momento del siniestro y se encuentre en un establecimiento, autopista o centro recreativo, el pago por los servicios médicos otorgados al paciente accidentado deberá ser cubierto por la aseguradora contratada por dicho	Pendiente en comisiones de origen  Pendiente  19/09/2013

		establecimiento.	
Iniciativa Que adiciona un artículo 163 bis a la Ley General de Salud.  (11 de diciembre de 2012)	Dip. Leobardo Alcalá Padilla (PRI)	La iniciativa tiene por objeto considerar en las acciones de prevención y control los accidentes viales y aquellos que involucren a usuarios vulnerables. Para ello propone definir los siguientes conceptos: 1) el accidente vial como el perjuicio ocasionado a una persona o bien material en un determinado trayecto de movilización o transporte debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, a fallas mecánicas repentinas, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras); y, 2) el usuario vulnerable entendido como aquella persona física que se transporta en las vialidades o sus inmediaciones a pie o en vehículo de dos o tres ruedas que puede o no ser impulsado por un motor y el cual no cuenta con habitáculo por lo cual el conductor queda expuesto a colisiones.	Pendiente en comisiones de origen  Pendiente  11/12/2013
Iniciativa que reforma el artículo 315 bis 1 del	Dip. Carlos Humberto	La iniciativa tiene por objeto sancionar a quienes priven de	Pendiente en

<p>Código Penal Federal. (1 de abril de 2014)</p>	<p>Castaños Valenzuela (PAN)</p>	<p>la vida o lesionen a una persona al conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas.</p>	<p>comisiones de origen Pendiente 30/04/2014</p>
<p>Punto de acuerdo por la que exhorta a los gobiernos de las entidades federativas, para que revisen y apliquen las medidas necesarias para prevenir, atender y sancionar los accidentes relacionados con el transporte público.  (4 de diciembre de 2012)</p>	<p>Dip. Ricardo Mejía Berdejs(M C)</p>	<p>Se exhorta a los gobiernos estatales a revisar y en consecuencia aplicar las medidas necesarias para prevenir, atender y sancionar los accidentes relacionados con el transporte público.</p>	<p>Desechad o (6 de febrero de 2013)</p>
<p>Punto de acuerdo por la que exhorta a la SCT a considerar medidas con la Comisión Nacional de Seguridad de la SEGOB para mejorar el mantenimiento de la red carretera federal y disminuir los accidentes.  (29 de abril de 2013)</p>	<p>Dip. Fernando Cuéllar Reyes(PR D)</p>	<p>El legislador propone exhortar a la SCT para que:  1) en coordinación con la Comisión Nacional de Seguridad de la SEGOB, se considere incluir en el Programa Nacional de Infraestructura la construcción de tramos carreteros de bajas especificaciones en las principales rutas de autotransporte, a fin de que vehículos con cargas máximas autorizadas circulen exclusivamente por las carreteras de altas</p>	<p>Desechad o 31/05/2013</p>

		<p>especificaciones y de tipo A;</p> <p>2) se actualice la NOM-012-SCT-2-2008 para establecer medidas de pesos y dimensiones de los autotransportes de carga que circulen por las carreteras federales y que sean acordes a los estándares internacionales, a efecto de disminuir los accidentes provocados por los vehículos de mayores dimensiones que circulan por territorio mexicano;</p> <p>3) generar los mecanismos de coordinación con autoridades estatales y municipales para hacer cumplir las disposiciones generales referentes a las medidas de seguridad para el tránsito en carreteras del territorio mexicano.</p>	
<p>Punto de acuerdo (15 de enero de 2014)</p>	<p>Dip. Fernando Cuéllar Reyes(PR D)</p>	<p><b>Primero.</b> La Comisión Permanente exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a promover la construcción y habilitación de paradores en carreteras para evitar los accidentes por exceso de horas de servicio en el caso del autotransporte o sueño en el caso de automovilistas.</p> <p><b>Segundo.</b> La Comisión Permanente exhorta a la Secretaría de Comunicaciones</p>	<p>Turnada a la Tercera Comisión de Trabajo.</p>



		y Transportes a establecer exámenes médicos obligatorios a los conductores del autotransporte de forma periódica, así como operativos tipo alcoholímetro para verificar aleatoriamente el consumo de drogas y alcohol de los conductores de vehículos de autotransporte federal.	
Punto de acuerdo por la que exhorta a las legislaturas de los estados, a realizar las modificaciones necesarias en materia de tránsito y vialidad para establecer como obligatorio el uso de cascos y chalecos estampados con el número de placa de los motociclistas.  (6 de marzo de 2014)	Dip. Leobardo Alcalá Padilla (PRI)	<b>Unico.</b> Se exhorta a las legislaturas de los estados, a realizar las modificaciones necesarias en materia de tránsito y vialidad para establecer como obligatorio el uso de cascos y chalecos estampados con el número de placa para los motociclistas.	Desechado 13/05/2014
Punto de acuerdo por el que el senado de la república exhorta a los tres órdenes de gobierno a reforzar acciones para evitar accidentes viales, así como programas de	Presentada por: Sen. Jesús Casillas Romero, (PRI) Sen. María	Las Senadoras proponentes consideran importante reforzar las acciones en materia de cultura y prevención vial, con la finalidad de evitar accidentes que menoscaban la salud de las personas e	Turnada a la Comisión de Salud.

<p>capacitación y educación vial. (19 de Marzo de 2015)</p>	<p>Elena Barrera Tapia, (PVEM)</p> <p>Sen. Diva Hadamira Gastélum Bajo, (PRI)</p> <p>Sen. Lilia Guadalupe Merodio Reza, (PRI)</p> <p>Sen. Itzel Sarahí Ríos de la Mora, (PRI)</p> <p>Sen. María Cristina Díaz Salazar, (PRI)</p> <p>Sen. Juana Leticia Herrera Ale, (PRI)</p> <p>Sen. Hilda Esthela Flores Escalera, (PRI)</p>	<p>incluso causan su muerte.</p> <p><b>PRIMERO.</b> El Senado de la República exhorta respetuosamente a los tres órdenes de gobierno a reforzar las acciones tendientes a prevenir los accidentes vehiculares y reducir la mortalidad y generación de discapacidades por esta causa.</p> <p><b>SEGUNDO.</b> El Senado de la República exhorta respetuosamente a los tres órdenes de gobierno para que en el marco de sus atribuciones refuercen los programas de capacitación y educación vial con el objeto de reducir los accidentes vehiculares.</p>	
---	--	---	--

Fuente. Secretaría de Gobernación. Sistema de Información Legislativa. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx> (fecha de consulta: 23 de mayo de 2015).

### **Comentarios finales**

Los accidentes viales en México son un importante problema de salud pública que, si bien disminuyó el número de decesos en los últimos años, aún ofrece estadísticas altas en el número de fallecidos, lesionados o pérdidas materiales. Cabe destacar que este problema tiene relación con la cultura vial y que no depende exclusiva o directamente del número de automotores en circulación, tal como lo demuestran las estadísticas del parque vehicular y las tasas de mortalidad en diferentes países.

---

---

### Metodología y fuentes de información:

Organización Mundial de la Salud (OMS) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 (Resumen). p.4. Disponible en: [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1) (fecha de consulta: 18 de junio de 2015).

Global Status Report on Road Safety 2013. Citado en: Organización Panamericana de la Salud (OPS). Datos sobre la seguridad vial en la Región de las Américas, 2013. p. 4. Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/factsheet\\_paho\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_paho_es.pdf) (fecha de consulta: 1 de julio de 2015).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas”. Consulta interactiva de datos. Disponible en: [www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1) (fecha de consulta: 6 de julio de 2015).

Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal. Solicitud de Información Pública 0109000128515. 20 de mayo de 2015.

Policía Federal. Respuesta a la solicitud de información 041310041215. 1 de junio de 2015.

Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). Asegura tu auto. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/seguros/automotriz/107-asegura-tu-auto](http://www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/seguros/automotriz/107-asegura-tu-auto) (fecha de consulta: 8 de julio de 2015).

Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). Reprueban 8 de las 23 aseguradoras que ofrecen el seguro básico estandarizado de automóvil. 27 de noviembre de 2014. Disponible en: [www.condusef.gob.mx/index.php/comunicados-de-prensa/1124-reprueban-8-de-las-23-aseguradoras-que-ofrecen-el-seguro-basico-estandarizado-de-automovil](http://www.condusef.gob.mx/index.php/comunicados-de-prensa/1124-reprueban-8-de-las-23-aseguradoras-que-ofrecen-el-seguro-basico-estandarizado-de-automovil) (fecha de consulta: 10 de julio de 2015).

# Instituto Belisario Domínguez

Presidente Senador Fernando Herrera Ávila  
Secretario Senador Daniel Gabriel Ávila Ruiz  
Secretario Senador Roberto Armando Albores Gleason  
Secretario Senador Ángel Benjamín Robles Montoya

Directora General de Análisis Legislativo

Dra. María de los Ángeles Mascott  
Sánchez

Dirección General de Análisis Legislativo

Donceles No. 14, primer piso,  
Col.Centro, Deleg. Cuauhtémoc,  
06010, México D.F.

Contacto  
Tel (55) 5722-4800 Ext. 2050 y 4831  
[amascott.ibd@senado.gob.mx](mailto:amascott.ibd@senado.gob.mx)



@IBDSenado



IBDSenado

[www.senado.gob.mx/ibd/](http://www.senado.gob.mx/ibd/)

Este documento no expresa de ninguna forma la opinión de la Dirección General de Análisis Legislativo, del Instituto Belisario Domínguez ni del Senado de la República.

*Cuadernos de Investigación* es un trabajo académico cuyo objetivo es apoyar el trabajo parlamentario.