



BOLETÍN 398 /

FACILITACIÓN,
COMERCIO Y LOGÍSTICA
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Gestión de la velocidad vial en América Latina: el caso de la Argentina

Introducción

El cuidado de la vida humana es una de las máximas prioridades en las políticas públicas, y la seguridad vial juega un rol clave para alcanzarla. A nivel global, los accidentes de tránsito provocan anualmente 1,3 millones de muertes prevenibles y dejan a 50 millones de personas heridas. Las vías inseguras gatillan mayores



Introducción	1
I. Antecedentes de la seguridad vial en la Argentina	4
II. Objetivos e implementación del proyecto “Gestión de la velocidad en América Latina: el caso de Argentina”	6
III. Principales logros, lecciones aprendidas y conclusiones del proyecto	13
IV. Conclusiones	16
V. Bibliografía	17
VI. Publicaciones de interés	19

El presente *Boletín FAL* se enmarca en uno de los proyectos financiado por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Desde el año 2018 y mediante la resolución 72/271, Mejorando la Seguridad Vial, la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció el UNRSF con el fin de unir fuerzas y consolidar la acción para alcanzar metas de movilidad segura. El proyecto “Gestión de velocidad en América Latina: el caso de Argentina” fue seleccionado para fortalecer la capacidad técnica e implementar políticas públicas y estrategias que cambien la percepción de los ciudadanos, en los casos particulares de los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, sobre los beneficios de reducir la velocidad en carreteras urbanas y rurales con un objetivo claro: promover un entorno vial más seguro para todos.

Las autoras del documento son Miryam Saade Hazin y Julia Ortega Duarte, Oficial a Cargo y Consultora de la Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) de la CEPAL, respectivamente. Para mayores antecedentes contactar a miryam.saade@cepal.org.

Las autoras desean agradecer especialmente a Ana Ferrer y Rosa Gallegos, junto con todo su equipo, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las autoridades de los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, la Dirección General de Tráfico (DGT); la Federación Iberoamericana de Asociaciones Víctimas contra la violencia vial (FICVI); la Fundación MAPFRE; el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), la empresa Loma Negra; y el Centro de experimentación dedicado a la investigación y al análisis de la seguridad vial y del automóvil CESVI por sus valiosas participaciones y aportes durante la implementación del proyecto así como para la elaboración de este informe.

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

No deberá entenderse que existe adhesión de las Naciones Unidas o los países que representan a empresas, productos o servicios comerciales mencionados en esta publicación.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de las autoras y pueden no coincidir con las de la Organización o las de los países que representa.



CEPAL





costos sociales, económicos y de salud. La tasa global de mortalidad por accidentes de tránsito es 17,4 por cada 100.000 habitantes, sin embargo, la evidencia confirma que las tasas son más elevadas en las naciones con ingresos bajos y medianos en comparación con aquellas de ingresos altos, lo que se traduce en una evidente disparidad en función del nivel de ingresos (OCDE, 2020). Además, según datos de la Organización Mundial de la Salud (2020), los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años en América Latina y el Caribe.

La OMS (2022) destaca que, en la mayoría de los países, los accidentes de tráfico representan un costo equivalente al 3% de su producto interno bruto (PIB) y las lesiones resultantes de estos accidentes afectan de manera desproporcionada a los usuarios vulnerables de la vía, como peatones, ciclistas y motociclistas.

Chen y otros (2019) estimaron que las consecuencias económicas de las lesiones que resultan de accidentes por tránsito representan un costo de 1,8 billones de dólares (ajustados a dólares constantes de 2010) para la economía global, durante el período 2015-2030, lo que equivale a un impuesto anual del 0,12% sobre el producto interno bruto mundial.

En el período 2000-2019, la tasa de mortalidad por lesiones provocadas por accidentes de tránsito a nivel mundial, regional y para la Argentina han sido heterogéneas (véase el gráfico 1). Mientras que la tasa mundial ha observado una tendencia decreciente, al pasar de 19,0 a 16,7 personas por accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes entre el 2000 y 2019, en América Latina y el Caribe la reducción comenzó solo a partir de 2010. Por el contrario, la Argentina ha mostrado un persistente incremento. La tasa de mortalidad en este país aumentó de 11,4 a 14,1 personas entre 2000 y 2019.

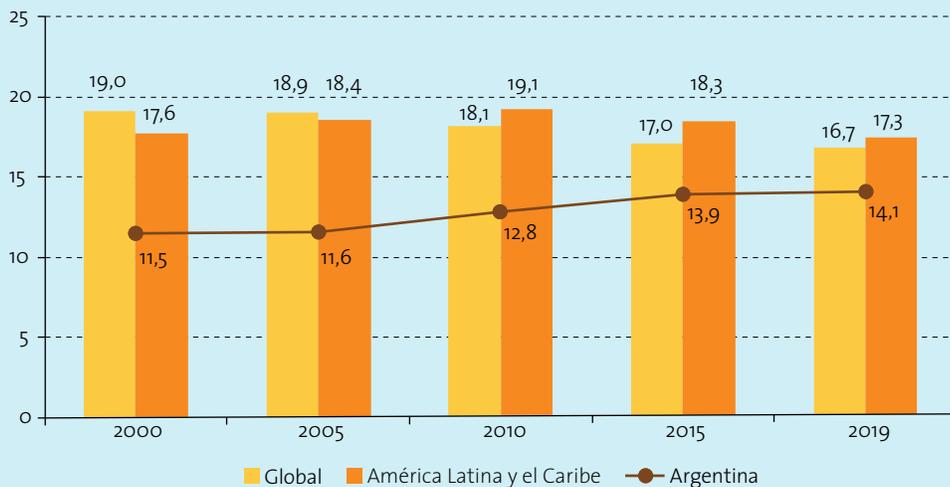
Para reducir el número de muertos en accidentes viales es necesario invertir recursos que permitan implementar medidas que coadyuven a mejorar la infraestructura, educación y capacitación viales, que faciliten el fortalecimiento en la seguridad de caminos y carreteras a nivel mundial y regional.

Bajo este contexto, el 12 de abril de 2018, la Asamblea General de las Naciones Unidas emitió la resolución 72/271 para crear oficialmente el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Dicho fondo, concebido como un ente fiduciario, tiene como objetivo financiar y movilizar recursos adicionales para implementar proyectos de alto impacto, basados en prácticas reconocidas a nivel internacional, con el propósito de mejorar la seguridad vial y, en última instancia, reducir e idealmente eliminar las consecuencias catastróficas de los accidentes de tránsito para todos los usuarios de las vías (UNRSF, sin fecha, b).

Gráfico 1

Tasa de mortalidad por lesiones debidas a accidentes de tráfico, 2000-2019

(Por cada 100.000 habitantes)



Fuente: Elaboración propia sobre la Base de Datos Global de los Objetivos de Desarrollo Sostenible [en línea] <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal>.

El UNRSF prioriza los proyectos que respalden a los países en sus esfuerzos por alcanzar los objetivos de seguridad vial establecidos en el Plan de Acción 2021-2030, la Agenda 2030 y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En particular, el Fondo tiene un impacto significativo en dos ODS: el 3.6 impulsa a la comunidad global a trabajar hacia la reducción a la mitad de las fatalidades causadas por accidentes de tráfico antes del año 2030, mientras que el ODS 11.2 se enfoca en la mejora de la seguridad vial mediante la promoción de un acceso más seguro y la adopción de prácticas de movilidad sostenible (UNRSF, sin fecha, a). En ese sentido, el UNRSF contribuye a la implementación de estos objetivos mediante el financiamiento de proyectos basados en la mejora de infraestructuras, programas de educación vial y recopilación de datos sobre accidentes, además de facilitar la colaboración entre gobiernos y organizaciones para abordar los desafíos de la seguridad vial. En relación con el ODS 11.2, el UNRSF puede financiar proyectos que promuevan entornos urbanos más seguros para los peatones, ciclistas y conductores, así como fomentar modos de transporte sostenibles como el transporte público y la bicicleta, que contribuyen a la accesibilidad y la calidad de vida en las ciudades.

Uno de los grandes rezagos que se ha observado en general a nivel mundial, y en particular en América Latina y el Caribe, es la falta de adhesión a las siete convenciones sobre seguridad vial de las Naciones Unidas, las cuales sientan las bases para que los Estados establezcan marcos legales nacionales con el objetivo de prevenir lesiones y muertes causadas por accidentes de tráfico. La gobernanza de la seguridad vial se sustenta principalmente en la voluntad política de crear y ejecutar estrategias y programas a nivel nacional. Las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre “Mejora de la seguridad vial en el mundo” instan a todos los Estados miembros a adherirse a dichas convenciones y acuerdos (Naciones Unidas, 2020):

- i) La Convención de 1968 sobre la circulación vial establece normas sobre todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial y sirve de referencia para las legislaciones nacionales.
- ii) La Convención de 1968 sobre la señalización vial establece más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas en común.
- iii) El Acuerdo de 1958, relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados para los vehículos de ruedas, al equipo y las piezas que pueden instalarse y utilizarse en dichos vehículos, y a las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones

concedidas sobre la base de los reglamentos de las Naciones Unidas, los que proporcionan el marco jurídico para la adopción de reglamentos uniformes, específicamente relacionados con la seguridad y los aspectos ambientales, para todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados.

- iv) El Acuerdo de 1997, relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y al reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.
- v) El Acuerdo de 1998, relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales para vehículos de ruedas, equipos y piezas el cual puedan instalarse y/o utilizarse en vehículos de ruedas, que sirve de marco para la elaboración de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y comportamiento ambiental de vehículos.
- vi) El Acuerdo de 1957, relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, establece normas que incluyen requisitos para las operaciones, la capacitación de los conductores y la fabricación de vehículos que pueden aplicarse para prevenir y mitigar el impacto de las colisiones que involucran mercancías peligrosas.
- vii) Acuerdo europeo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).

Cabe destacar que, al momento de la publicación del presente informe, la Argentina todavía no se ha adherido a ninguna de las 7 convenciones.

El presente informe relata cómo se ejecutó el proyecto en los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, en la Argentina y se divide en tres secciones. En la primera, se presentan los antecedentes de la seguridad vial en el país en el territorio argentino, estadísticas de siniestros viales y otros elementos clave para comprender el contexto del proyecto. En la segunda sección, se describen los objetivos y componentes del proyecto. En la última sección se exponen los principales logros, lecciones aprendidas y conclusiones generales.



I. Antecedentes de la seguridad vial en la Argentina

La República Argentina abarca tres espacios: terrestre, marítimo y aéreo, con una superficie total de 3.761.274 km² y cuenta con 24 jurisdicciones que incluyen 23 provincias, un distrito federal y 1231 municipios (Gobierno de Argentina, 2023). En cuanto a su sistema vial, posee una extensa red integrada por 640.000 km de rutas y caminos, que abarca todo el territorio nacional (MOPC, 2021).

A partir de 2016, la tasa de víctimas fatales mostró una tendencia decreciente, que se aceleró en el 2020 producto de la pandemia del COVID-19, por la menor circulación de vehículos generada por los cierres masivos de actividades (véase el gráfico 2). A medida que la circulación se fue restableciendo, la tasa de accidentes fatales en la red vial nacional aumentó entre 2020 y 2021 de 3.513 a 3.870 víctimas. Cabe mencionar que el número observado en el 2021 fue menor al valor registrado en el 2019 (4.898 víctimas) y, dado que el valor de 2020 estuvo sesgado por las cuarentenas impuestas por la pandemia, parecería que efectivamente el número de víctimas está decreciendo. Es importante mencionar que el 50% de los siniestros ocurren en las rutas, con una mayor incidencia en las nacionales, y que 5 de 10 siniestros fatales, son el resultado de colisiones (MT, 2023).

La alta velocidad es el factor que más contribuye y agrava el problema de las lesiones en accidentes de tráfico. A medida que aumenta la velocidad, también lo hace la energía acumulada en el vehículo, lo que resulta en una mayor distancia requerida para frenar y,

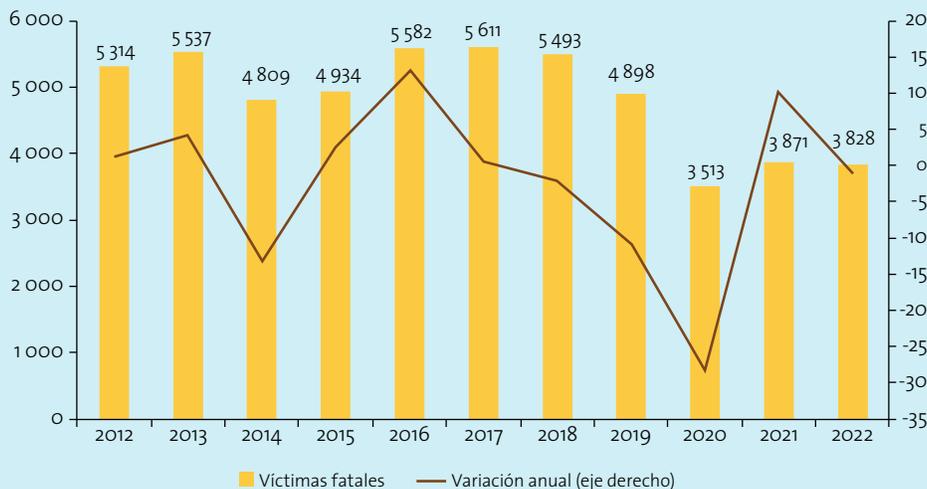


por ende, incrementa el riesgo de sufrir un incidente vial con otros vehículos, elementos de la vía o peatones. La evidencia es clara. Es fundamental que se tome consciencia de que conducir a velocidades adecuadas y respetar los límites establecidos contribuye a mantener la seguridad vial y evitar tragedias que pudieron ser prevenidas. El control efectivo de la velocidad se presenta como una herramienta crucial para mejorar la seguridad en las carreteras. Sin embargo, mejorar el cumplimiento de los límites de velocidad y reducir las velocidades de conducción inseguras no es tarea fácil. Un número considerable de conductores no reconoce plenamente los riesgos involucrados, y desafortunadamente, la sensación de obtener un “beneficio” (como por ejemplo llegar más rápido al destino) al exceder los límites permitidos prevalece sobre las posibles consecuencias negativas.

Gráfico 2

Víctimas fatales, 2011-2022

(Número de víctimas y variación anual)



Fuente: Elaboración propia sobre la base del “Informe de siniestralidad vial fatal 2022”, Ministerio de Transporte (2023).

En la Argentina, superar los límites de velocidad señalizados o circular a velocidades inapropiadas parecieran ser prácticas comunes. A partir de diciembre de 2019, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), organismo descentralizado del Ministerio de Transporte, ha realizado importantes esfuerzos para reducir la siniestralidad vial en todo el territorio argentino. La ANSV ha establecido distintos convenios con las provincias de la Argentina para que realicen operativos en conjunto y fiscalicen los excesos de velocidad en rutas,

autopistas y autovías de todo el país. Estas acciones tienen como objetivo fomentar una conducción más segura y responsable, así como reducir los riesgos asociados a la velocidad inadecuada en las vías argentinas. Asimismo, en algunas provincias existen programas aislados de control de velocidad. No obstante, aún no se ha implementado un programa integral de gestión de velocidad que se extienda a todo el país y las diversas jerarquías de vías de manera sistemática. Es importante avanzar hacia una estrategia unificada que promueva una gestión de velocidad consistente y coordinada en todas las regiones del país para garantizar una mayor efectividad en la prevención de accidentes y una notable mejora en la seguridad vial a nivel nacional.

A continuación, se presenta el proyecto de gestión de velocidad implementado en tres municipios de la Argentina: Azul, Cañuelas y Pergamino, el cual fue financiado por el UNRSF, gestionado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y ejecutado con el apoyo del equipo de Anna Ferrer y Rosa Gallegos y la ANSV, que, ya en sus primeros meses de implementación, ha exhibido resultados positivos y con ello, busca ser un referente para implementarse en el resto de los municipios, de las provincias de la Argentina y en toda la región.

II. Objetivos e implementación del proyecto “Gestión de la velocidad en América Latina: el caso de Argentina”

El proyecto “Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina” fue seleccionado por el Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas para fortalecer la capacidad técnica en tres municipios argentinos, Azul, Cañuelas y Pergamino, y diseñar políticas y estrategias efectivas destinadas a implementar sistemas de gestión de la velocidad.

El objetivo central del proyecto apuntó al cambio de percepción de los ciudadanos respecto a la reducción de velocidad para contar con carreteras urbanas y rurales más seguras que permita reducir las víctimas por accidentes viales. Para lograr el objetivo, se dio apoyo en proyectos piloto y se compartió un manual de buenas prácticas con las autoridades técnicas de los municipios y hacedores de política vinculados a la seguridad vial. El fin último es lograr la replicabilidad del proyecto realizado en los 3 municipios, en todas las provincias, el distrito federal y en el resto de los municipios de todo el territorio argentino. Concientizar y fomentar la cooperación para promover una gestión de la velocidad más segura y responsable en las vías argentinas fue clave a lo largo de todo el proyecto.

El proyecto se implementó entre el 1 de abril de 2021 y el 31 julio de 2023. Un elemento central del proyecto fue reunir a todos los actores involucrados y a la población en general, a través de estrategias educativas que promuevan los beneficios de una gestión adecuada de la velocidad. Así, se adoptó un enfoque “multiagente” que involucró activamente al sector público, privado y sociedad civil.

A. Componentes del proyecto

A continuación, se describen cada uno de los cuatro componentes que formaron parte del proyecto: 1) Conferencia sobre proyectos y mejores prácticas de gestión de la velocidad; 2) Campaña de sensibilización y educación sobre los beneficios de gestionar la velocidad basada en encuestas de opinión de ciudadanos y conductores en que se aplican los proyectos piloto; 3) Proyectos piloto implementados para mejorar la gestión de la velocidad; y 4) Proyectos piloto sobre gestión de flotas seguras.

COMPONENTE 1: Conferencia sobre proyectos y mejores prácticas de Gestión de la Velocidad

Este componente identifica y difunde las mejores prácticas e innovaciones en materia de gestión de la velocidad entre las autoridades argentinas y otras partes vinculadas a la seguridad vial, a nivel nacional y regional. Para lograrlo, se llevaron a cabo conferencias al

inicio del proyecto y se elaboró un informe que arrojó recomendaciones adaptadas a la realidad del beneficiario y al contexto de América Latina y el Caribe¹.

En el evento se abordaron los siguientes temas i) Tecnologías de control de la velocidad y fiscalización; ii) Infraestructura para la gestión de la velocidad; iii) Gestión de flotas como herramienta para la reducción de la velocidad; y iv) Buenas prácticas en la región para el control de la velocidad.

El intercambio de opiniones, conclusiones y recomendaciones de cada una de las conferencias contribuyeron al diseño original de cada uno de los componentes para el desarrollo del proyecto.

SUBCOMPONENTE 1.1.: Guía de buenas prácticas de gestión de velocidad en América Latina

Uno de los sub-componentes clave del proyecto fue la elaboración de una guía de buenas prácticas de gestión de velocidad en América Latina después de realizadas las conferencias. Dicha guía está disponible en la página web² de REDUX³.

Dentro de los temas abordados en la guía se describieron experiencias de: i) concientización ciudadana, ii) mejoras en la infraestructura vial; iii) combate a las prácticas de riesgo; y iv) gestión de flotas seguras en el Ecuador, Chile, México, Colombia, el Uruguay y la Argentina, entre otros.

COMPONENTE 2: Campaña de sensibilización y educación sobre beneficios de gestionar la velocidad basada en encuestas de opinión de ciudadanos y conductores en que se aplican los proyectos piloto

Entre abril y diciembre de 2022 se realizó una encuesta de opinión entre los ciudadanos y conductores para sensibilizar al público sobre la importancia de las medidas de gestión de la velocidad. Entre los aspectos que se consideraron en la encuesta destacan: i) la reducción de los límites de velocidad y su cumplimiento; ii) la pacificación del tráfico en zonas de travesía; y iii) la concientización acerca de la vulnerabilidad de peatones, ciclistas y motociclistas.

Dicha encuesta se desarrolló con base en una metodología de estudio descriptiva y de seguimiento y tuvo como propósito conocer las creencias, comportamientos en las vías y nivel de conocimiento previo sobre el tema de los ciudadanos y conductores en los tres municipios seleccionados para el proyecto: Azul, Cañuelas y Pergamino, en la provincia de Buenos Aires.

Con el fin de asegurar la calidad de la información, previamente a la recolección de los datos, se llevaron a cabo capacitaciones tanto virtuales como presenciales con los encuestadores de cada localidad. De igual manera, las encuestas fueron supervisadas in situ por un coordinador para garantizar la precisión y consistencia de la información. A su vez, para facilitar la salida a campo y asegurar la colaboración de diversos sectores, se establecieron vínculos con organismos estatales, privados y sociedad civil. Dicha colaboración permitió obtener un panorama más completo y representativo de la percepción y los comportamientos relacionados con la velocidad en la conducción.

Entre los principales resultados de la encuesta se destacan los siguientes:

- **Controles de velocidad mediante radares:** Más del 80% de los entrevistados consideran fundamental aumentar los controles de velocidad mediante radares, tanto en áreas urbanas como en carreteras. Los mismos argumentan que estos dispositivos son imprescindibles para gestionar el tráfico en vías con alto flujo vehicular, lo que contribuiría a disminuir accidentes y, en última instancia, a salvar vidas.
- **Medidas de seguridad:** El 90% de los encuestados expresaron su convicción de que las medidas propuestas en el cuestionario serían eficaces para reducir los riesgos

¹ En el evento se contó con la participación de 30 panelistas y moderadores y asistieron de forma virtual más de 700 personas a través de las plataformas de Zoom y Youtube.

² Enlace a la Publicación de Guía de Buenas Prácticas: [en línea]: <https://alianzaredux.org/publicacion-guia-buenas-practicas/>.

³ REDUX es una ONG constituida por un grupo de profesionales con experiencia en la gestión de la seguridad vial pública con amplia experiencia en América Latina ha contribuido al desarrollo de las mejores prácticas para el sector público, el mundo académico, el sector privado y la sociedad civil. Dicha ONG está inspirada en el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.

asociados a la velocidad en el tránsito. Estas medidas incluyen: 1) Instalación de radares informativos de velocidad; 2) Mayor frecuencia en la señalización de los límites de velocidad a lo largo de las rutas; 3) Identificación de los puntos con mayor incidencia de accidentes; y 4) Señalización clara en las entradas a zonas urbanas, así como en áreas cercanas a escuelas, hospitales y lugares de recreación.

- **Causas de siniestro:** Los entrevistados acordaron que el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol son las principales causas de los siniestros de tránsito.
- **Medios de información utilizados:** En las encuestas, tanto las personas urbanas como los conductores de ruta mencionaron que los medios que utilizan para informarse son las redes sociales aunadas a la televisión, la radio y el internet.

La información colectada en la encuesta apoyó la definición y el diseño de los mensajes prioritarios de la campaña de sensibilización y educación para la implementación, como parte del siguiente componente del proyecto.

COMPONENTE 3: Proyectos piloto implementados para mejorar la gestión de la velocidad⁴

Después de la aplicación de la encuesta, se diseñaron y desarrollaron cuatro proyectos piloto de gestión de velocidad en los tres tramos de ruta mencionados de los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino. Este componente se inició con la campaña de sensibilización mencionada en el componente anterior y la misma se basó en cuatro ejes centrales de acción, que se citan y describen a continuación:

1. Diseño e implementación de acción en el ámbito de ruta, llamada “¿Estás apurado?, Tomémonos unos minutos para hablar”

La campaña “¿Estás apurado? Tomémonos unos minutos para hablar” se estructuró en dos etapas. En la primera, se llevaron a cabo entrevistas a familiares y/o amigos de víctimas de incidentes viales en cada municipio. Gracias a este material, se creó un video de concientización que posteriormente fue proyectado durante la campaña. Se puede decir que los resultados de la campaña resultaron satisfactorios ya que se lograron producir materiales de alta calidad que podrán utilizarse en futuras actividades de difusión y propuestas a largo plazo, y al mismo tiempo replicarse en todos los municipios.

2. Diseño e implementación de acción en ámbito escolar, llamada “Pintemos juntos el futuro”

Diversos artistas seleccionados en cada municipio diseñaron en forma conjunta dibujos vinculados al control de velocidad, los que fueron bien recibidos por los alumnos de la comunidad. Como apoyo a esta iniciativa, también se llevó a cabo una charla sobre la temática de la velocidad para los estudiantes, lo que contó con la presencia de autoridades de los municipios y de las escuelas en las tres ciudades seleccionadas.

3. Demostración de distancia de frenado llevada a cabo por el CESVI Argentina⁵ en conjunto con la Fundación MAPFRE

La siguiente actividad fue una de las que tuvo mayor impacto para generar conciencia del peligro de la alta velocidad entre las personas. Una de las entidades líderes, la Fundación MAPFRE, llevó a cabo eventos de demostración de distancia de frenado en los municipios seleccionados, con el objetivo de concientizar sobre las graves implicancias de la velocidad en el impacto con el cuerpo humano.

La demostración consistió en exponer cómo un vehículo circula a diferentes velocidades (30 km/h y 40 km/h) y las distintas distancias de frenado necesarias en ambos casos. A través de este ejercicio, se demostraron las graves consecuencias que se originan cuando un peatón hipotético es investido por un vehículo a medida que la velocidad aumenta. Mediante la utilización de “dummies” de tamaño y con vehículos reales, esta iniciativa se

⁴ Este componente se basa principalmente en el informe elaborado por el consultor Matias Ghio (2023) denominado “Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina. Documento de cierre de aplicación de campaña”.

⁵ Durante los últimos 25 años, CESVI ARGENTINA ha sido un centro de investigación especializado en seguridad vial y automotriz. Su misión es investigar y analizar estos aspectos, con el objetivo de desarrollar sistemas que mejoren la gestión de las compañías de seguros y, al mismo tiempo, contribuir a la modernización del amplio mercado de reparación en el país argentino. Fuente: <https://visionauto.com.ar/que-es-el-cesvi/#:~:text=Desde%20hace%2025%20a%C3%B1os%2C%20CESVI,vasto%20alcance%20en%20nuestro%20pa%C3%ADs.>

llevó a cabo en un lugar del municipio. La demostración exhibió que reducir la velocidad no solo disminuye las consecuencias negativas del impacto sobre las personas, sino que también contribuye a que los conductores puedan reaccionar más rápidamente y prevenir posibles incidentes graves, que en muchos casos son mortales.

La posibilidad de que las personas que tenían una licencia de conducir vigente pudieran experimentar directamente la diferencia entre manejar a 40 km/h y a 30 km/h, y darse cuenta que con solo disminuir la velocidad en 10 km/h aumentaba significativamente la seguridad y disminuía las fatales consecuencias de un accidente, generó que dicha experiencia, no solo entre los conductores sino también entre las personas que participaron como observadores, impactara positivamente en su forma de conducir.

Los eventos fueron exitosos, ya que atrajeron una gran cantidad de público y personal de los municipios seleccionados, pero sobre todo porque lograron el objetivo de este ejercicio: generar una mayor concientización de los riesgos de conducir a altas velocidades. Aunque el proyecto contempló una sola demostración por municipio, se proporcionaron instrucciones a las autoridades con todos los contactos del CESVI Argentina para que otros municipios que lo deseen pudieran replicar la demostración en el futuro.

4. Diseño y difusión de campaña de sensibilización y formación para redes sociales

En este último subcomponente, se diseñaron y difundieron materiales personalizados de sensibilización y formación de redes sociales para cada uno de los municipios seleccionados. Durante el desarrollo de las actividades, se observó una excelente disposición e interés por parte de las personas responsables de prensa en cada municipio para difundir los mensajes relacionados con la iniciativa.

Intervenciones en rutas nacionales argentinas⁶

Promover la seguridad vial y prevenir accidentes también requiere que la infraestructura sea segura y diseñada de forma adecuada para todos los usuarios de la vía. Es por ello, que mediante un proyecto piloto se realizaron intervenciones en 3 tramos de rutas de los municipios seleccionados: Azul, Pergamino y Cañuelas. Estos tramos fueron evaluados y posteriormente, se propusieron medidas de mejora con un enfoque en soluciones de bajo costo, pero de alto impacto para mejorar la seguridad vial para todos.

Durante el proceso de diagnóstico se realizaron mediciones de velocidad que revelaron un alto porcentaje de vehículos que excedían los límites máximos de velocidad. En el tramo de Azul, en condiciones de flujo libre, el 95% de los vehículos medidos superó el límite de velocidad establecido para esa área (40 km/h). En Pergamino, el 63% de los vehículos medidos excedió el límite de velocidad establecido para el tramo (60 km/h), y en Cañuelas, el 96% de los vehículos medidos rebasó el límite de velocidad establecido para ese tramo (60 km/h). Los resultados resaltaron la inminente necesidad de implementar medidas para solucionar y promover una circulación más segura en estas zonas.

Luego del diagnóstico, se desarrollaron una serie de propuestas específicas para cada municipio, entre las que destacan: a) revisión y ajuste de los límites de velocidad; b) mejora de intersecciones mediante señalización y demarcación; c) instalación de portales de acceso con tótems; d) gestión de accesos a la ruta; y e) marcado de cruces peatonales en puntos estratégicos. Al concluir el período del proyecto, se llevaron a cabo mediciones nuevamente en cada municipio bajo las condiciones iniciales, lo que permitió evaluar el impacto y los resultados de las medidas implementadas, que finalmente fueron satisfactorias.

SUBCOMPONENTE 3.1.: Análisis del marco normativo sobre velocidad en la Argentina⁷

Este subcomponente busca identificar y analizar el marco normativo en la Argentina en materia de Seguridad Vial. Esto incluye tanto el análisis de las competencias legales que posee la ANSV como de la normativa sobre la velocidad y su aplicación (velocidad, control, tecnología, procedimiento sancionador, responsabilidad penal y ética). Además, se

⁶ Esta sección considera el informe elaborado por el consultor Fernando Rojas (2022) denominado “Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina. Informe de intervenciones en Rutas Nacionales”.

⁷ Este subcomponente se basa en el documento elaborado por la consultora Gaby Lencina (2023): “Informe de Análisis de la Legislación, su aplicación y propuesta de mejora de la gestión de la velocidad en Argentina. Componente 3.1.2”.

realizaron propuestas para fortalecer dicha normativa de acuerdo con las debilidades y las oportunidades de mejora identificadas con un enfoque en la gestión de la velocidad y en especial, para la reducción de los límites de velocidad.

De acuerdo con la investigación realizada, la Argentina ha desarrollado un proceso trascendental en temas de seguridad vial, siguiendo una tendencia necesaria en los países de América Latina para establecer políticas públicas unificadas. Esto se ha llevado a cabo a pesar de las diversas regulaciones y competencias locales existentes. Incluso antes de la creación de la ANSV en abril de 2008, la Argentina ya contaba con la Ley Nacional Núm. 24.449⁸ que abordaba la circulación en general y regulaba las velocidades máximas permitidas.

Entre las fortalezas identificadas durante el análisis de la normativa se destaca que la ANSV ha llevado a cabo un proceso de implementación de políticas públicas de Seguridad Vial a nivel nacional, que ha permitido: i) una estandarización de leyes; ii) procedimientos de control; iii) requisitos para obtener el permiso de conducir; iv) gestión de infracciones; v) exigencias técnicas; y vi) cursos de formación.

La ANSV, a través de su propio presupuesto y complementado con aportes externos, ha ampliado sus facultades mediante una ley nacional, convirtiéndose en un organismo ejecutivo con mayor autoridad y presencia con bases operativas en todo el país. Una proporción de las multas a los conductores se destina para aplicar leyes de seguridad vial, lo que les ha permitido demostrar su compromiso con la velocidad y ha actualizado la ponderación de la pérdida de puntos por exceso de velocidad. También se han modificado las leyes penales relacionadas con delitos viales, que incluyen la figura legal del *Amicus Curiae* (amigo de la corte o del tribunal) y la creación del delito de Homicidio Vial. La agencia ha implementado políticas nacionales de control de alcohol y ofrecen un servicio telefónico de apoyo a víctimas por accidentes de tránsito. Estas medidas buscan promover una conducción responsable y brindar apoyo en momentos complicados para las víctimas y sus familias.

Algunas de las limitaciones que se observaron para la implementación de políticas públicas, en materia de seguridad vial, durante la implementación del proyecto fueron: i) en algunos casos las políticas públicas orientadas a la seguridad vial se han visto afectadas por la falta de coordinación interinstitucional y por cambios en las autoridades de gobierno que han afectado la continuidad de algunas políticas; ii) la aplicación de controles de velocidad depende de iniciativas municipales o provinciales, por lo que la responsabilidad de que se lleven a cabo dependerá de ellos; iii) la falta de una fuente única para datos de siniestros viales dificulta el análisis coherente; y iv) la distancia geográfica y las comunicaciones deficientes también debilitan las soluciones locales de seguridad vial.

Para abordar dichas limitaciones se recomendó la incorporación de políticas públicas de seguridad vial que sean incorporadas en la Constitución Nacional Argentina, respaldadas por una Ley Nacional que ratifique compromisos internacionales, que además: i) fortalezca a la Agencia Nacional de Seguridad Vial; ii) reemplace el término “accidente” por “siniestro de tránsito”; iii) se establezcan límites de velocidad basados en categorías de vías; iv) promueva la reducción de velocidad máxima permitida; v) ordene la adaptación de vías con señalización para calmar el tránsito; vi) y fomente la creación de zonas 30⁹ en áreas urbanas para la coexistencia segura de usuarios vulnerables y conductores de vehículos de cuatro ruedas.

La gestión integral del control de velocidad exige un enfoque equilibrado. Si bien las propuestas normativas son cruciales, si se implementan de forma aislada no resultan suficientes para garantizar el éxito permanente. Un marco legal adecuado es esencial para mantener una Política Pública de Seguridad Vial de forma integral y para hacer cumplir las regulaciones con un sistema eficaz de control y gestión de infracciones, ya que constituye la base para lograr una reducción efectiva de los accidentes de tráfico a corto plazo.

⁸ Ley de Tránsito Nro. 24.449: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818>.

⁹ Iniciativa “Calles para la vida” que establece el límite de velocidad para calles de zonas urbanas a 30 kilómetros por hora y promueve los apoyos locales que permitan tener ciudades seguras.

Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/calles-para-la-vida-una-medida-eficaz-que-requiere-tan-solo-decision>.

COMPONENTE 4: Proyectos piloto sobre gestión de flotas seguras¹⁰

En la siguiente etapa del proyecto se desarrollaron talleres específicos para conductores de camiones pesados de flotas de la empresa Loma Negra, centrados en promover la conciencia y responsabilidad al volante. Dado que estos conductores pasan mucho tiempo en las carreteras y sus vehículos representan un mayor riesgo en los caminos –exceso de velocidad, conducción arriesgada, fatiga o consumo de sustancias, entre otros– se ha buscado instaurar un cambio cultural que favorezca la seguridad vial.

Entre los temas abordados se trabajó en la convivencia vial con un enfoque en la toma de conciencia y la reflexión personal y grupal sobre la relación que establece cada conductor con la velocidad al manejar, así como el impacto en su estado de ánimo y cómo mejorarlo. Además, se trató el factor de riesgo relacionado con la fatiga y el alcohol al volante. El tema de la fatiga fue el que se realizó con mayor hincapié con los cuatro grupos de conductores profesionales de Loma Negra, ya que fue evaluado por la empresa como el mayor desafío en la actualidad.

Desde hace más de 10 años, Loma Negra ha abordado la seguridad vial de manera integral. Su enfoque se ha centrado en la gestión de la velocidad, para lo cual han introducido una herramienta digital de monitoreo y prevención. Gracias a esta herramienta, se puede monitorear el comportamiento al conducir de la mayoría de los conductores de Loma Negra y de sus empresas tercerizadas en toda la Argentina. Con ello, han logrado notablemente reducir los siniestros viales y eventos de alto potencial. Para incentivar el buen cumplimiento de los indicadores han implementado un sistema de incentivos positivos, así como un sistema de puntuación “*scoring*”, que permite a cada conductor seguir su progreso en su teléfono. Además, la empresa proporciona formación en conducción y mantiene contacto semanal con los conductores a través de su personal de seguridad e higiene.

La inseguridad vial, como se sabe, es un problema complejo que requiere intervenciones constantes y diversas. En el caso de la empresa Loma Negra, las capacitaciones son útiles cuando son participativas y contribuyen a cambios específicos en el comportamiento a corto, mediano y largo plazo. Los conductores de Loma Negra poseen una amplia experiencia en conducción profesional de camiones, más de 10 años de experiencia y buenos indicadores en conducción segura. Por lo tanto, se optó por realizar reuniones previas con cada grupo de conductores para evaluar su conciencia y comprensión sobre la responsabilidad de conducir de manera segura. De esta forma, se obtuvo un diagnóstico para adaptar las capacitaciones de manera más efectiva.

Entre las actividades realizadas se organizaron cuatro reuniones de diagnóstico con conductores de los siguientes grupos: 1) Grupo Lomax: trabajan de día en la Ciudad de Buenos Aires y Área Metropolitana y son empleados de la empresa Loma Negra 2) Grupo Olavarría 3) Grupo Expreso San José; y 4) Grupo Sian.

Las reuniones fueron diseñadas para generar una conversación abierta con cada grupo con el objetivo de conocerse antes de los talleres y obtener información directa de los participantes sobre las preocupaciones actuales de los conductores y los desafíos que tienen en relación con el cumplimiento de la normativa de la empresa.

La información brindada en estas reuniones apoyó al diseño e implementación de un taller específico para un grupo de 15 conductores por cada empresa y se buscó agregar valor a estos conductores con conocimientos específicos y técnicos de la seguridad vial y los aportes del coaching organizacional y del coaching neurocientífico.

Entre las conclusiones del taller se destacó la alta receptividad y participación de los conductores durante su desarrollo y los temas abordados resultaron de gran interés para los mismos. Se recomendó proporcionar más información sobre la velocidad y sus consecuencias, que incluyeran datos específicos de las rutas argentinas y el papel de los camiones en los siniestros viales. Se consideraron también los datos previos a la implementación de la ley que redujo el límite máximo de velocidad para camiones a 80 km/h.

¹⁰ El desarrollo de esta sección está basado en el informe elaborado por la consultora Paula Bisiau (2023). *Gestión de la velocidad en América Latina. Componente 4: capacitaciones a conductores y técnicos de flotas*

Implementación de una plataforma virtual para la gestión de velocidades y un sistema de puntuación “scoring” por conductor¹¹

En 2014, Loma Negra inició la gestión de seguridad vehicular con el objetivo de garantizar la seguridad en el transporte. La estrategia consistió en realizar auditorías de todas las empresas de transporte y establecer un plan de acción individualizado para cada una de ellas, con un objetivo claro, lograr: “Cero Accidentes”.

En el año 2017, la empresa se centró en la Gestión de los Eventos de Alto Potencial (EAP), en donde se analizaron e identificaron los factores que generan dichos eventos. A lo largo del presente análisis, se identificaron entre los principales factores para evaluar: el manejo de las velocidades y los descansos en las vías.

Para abordar esta problemática, se implementó el “Modelo de Gestión Estadístico de Seguridad Vial”. Este modelo incluye la instalación o integración de un sistema GPS y una plataforma virtual colaborativa que recopila todos los datos relacionados con la seguridad vial, como por ejemplo el exceso de velocidad en arterias y vías rápidas, giros bruscos, frenadas, aceleraciones y gestión de fatiga.

Gracias a esta plataforma, toda la información obtenida se sistematiza mediante geolocalización, lo que permite generar un “scoring” o puntuación para cada conductor, transporte, zona y flota. Además de fortalecer la gestión logística y operativa, estos indicadores son analizados mensualmente con la dirigencia de Loma Negra.

Evaluación de resultados y beneficios específicos

De acuerdo con la información disponible, en el período 2017- 2021, Loma Negra ha logrado resultados destacables en materia de seguridad vial. La empresa ha reducido significativamente los Eventos de Alto Potencial (EAP), los cuales disminuyeron de 17 eventos en 2017 a únicamente 2 en 2021. Cabe agregar que, en el mismo período, la tasa de EAP por millón de kilómetros recorridos se redujo sustancialmente de 0,29 a 0,03.

El impacto de las acciones que tomó la empresa Loma Negra se ha reflejado en diversos resultados positivos: i) reducción en un 37% de la tasa de excesos de velocidad; ii) disminución de un número considerable de siniestros de tránsito denunciados al seguro, especialmente en Buenos Aires. Esta acción ha contribuido a la reducción de las primas del seguro y con ello, ha generado ahorros en combustible, ya que las empresas tercerizadas han reducido sus costos al duplicar la vida útil de los neumáticos, gracias a un manejo más eficiente y cuidadoso en frenadas, cordones, pozos o lomos de burro; y iii) disminución de la cantidad de servicios a los camiones.

Además de los beneficios económicos, estas mejoras han repercutido en los tiempos de viaje, ya que los conductores, al sentirse más tranquilos y seguros, pierden menos tiempo en situaciones estresantes. Todo esto ha contribuido a generar una cultura de seguridad compartida, que involucra no solo al dador de carga, sino también a los socios estratégicos, como los transportes tercerizados y a las más de 45 empresas asociadas, junto con sus más de 1.000 conductores distribuidos en todo el país.

Gestión de Flotas¹²

Una adecuada gestión de flotas ofrece beneficios para la seguridad vial y para lograrla se requiere: a) El compromiso de la empresa para dedicar tiempo, recursos y personal para la seguridad vial. b) Utilizar plataformas tecnológicas y monitorización de datos. c) Proponer indicadores de gestión específicos para seguimiento y evaluación; y d) Establecer objetivos de gestión enfocados en resultados.

Las **recomendaciones** para una gestión de flotas seguras basada en el trabajo realizado incluyen: i) asignar recursos para organizar acciones de gestión de flotas orientadas a la reducción de velocidad e incidentes de tránsito; ii) establecer un área específica de

¹¹ Esta sección se basa principalmente en el informe elaborado por la consultora Paula Bisiau (2022) denominado “Informe Final de Apoyo a la Elaboración de la Guía de Buenas Prácticas: recopilación de información de tipo local, sobre gestión de flotas, complementaria a la oficial proporcionada por la ANSV, Componente 4”.

¹² Esta sección se basa principalmente en los informes de cierre del proyecto elaborados por las consultoras Anna Ferrer y Rosa Gallego (2023). ”.

seguridad vial para la flota con un responsable designado; iii) crear un Comité de Seguridad Vial; iv) invertir en tecnología para obtener datos de vehículos y monitorear indicadores; v) organizar cursos de capacitación para conductores; vi) analizar datos y proporcionar información a cada conductor para autoevaluación de su conducción; y vii) establecer objetivos con planes de acción a corto y medio plazo.

Por medio de los datos, proporcionados a través de la tecnología, es posible medir diversos aspectos esenciales como la localización en tiempo real, el frenado excesivo, aceleraciones bruscas, así como el manejo de la aceleración y desaceleración en obstáculos como lomos de burro, entre otros elementos. Estos datos ofrecen una perspectiva detallada y valiosa para mejorar tanto la seguridad vial como la administración de flotas. Las herramientas también proveen información relevante tanto para el conductor, al brindar detalles sobre su comportamiento al volante, como para la empresa, permitiéndoles tomar decisiones fundamentadas. Los resultados obtenidos en la flota de Loma Negra resaltan el impacto positivo de emplear esta plataforma tecnológica. En el período analizado (2017- 2021) se redujo notablemente la tasa de excesos de velocidad en 38% y los accidentes en 75%. Estos datos subrayan el valor y la efectividad de dichas herramientas para mejorar la seguridad vial y la eficiencia operativa.

III. Principales logros, lecciones aprendidas y conclusiones del proyecto

A. Aportes del Proyecto

Entre los aportes del proyecto, se puede destacar que se brindó respaldo y orientación por parte de consultores especializados para fortalecer los esfuerzos en la gestión de la velocidad, mediante la implementación de una metodología integral respaldada por datos, evidencia científica y buenas prácticas. Además, se facilitaron datos relacionados con accidentes, ubicaciones y velocidades en distintos tramos de las rutas, lo que permitió identificar puntos conflictivos y posibles causas y se recopilaron percepciones ciudadanas sobre los riesgos asociados a la velocidad.

El proyecto además contribuyó a la realización de propuestas para mejorar la seguridad vial, adaptadas a la situación particular de cada ciudad seleccionada. Asimismo, se proporcionaron diseños de mejoras viales de bajo costo, pero de alto impacto. También, se pusieron a disposición herramientas de comunicación destinadas a interactuar con los medios y sensibilizar sobre la necesidad de cambiar los límites de velocidad.

Las capacitaciones para funcionarios y concienciación dirigida a líderes políticos, les otorgó herramientas para una gestión efectiva además de la colaboración entre el sector público y privado dio lugar a iniciativas destacadas, como los casos de la empresa Loma Negra y la Fundación MAPFRE.

B. Principales Logros

Entre los principales logros del proyecto, se identifica la confirmación de la hipótesis inicial que suponía que en los tramos de las rutas que atraviesan las tres ciudades estudiadas, Azul, Cañuelas y Pergamino, el exceso de velocidad representa un problema real. Más del 70% de los vehículos livianos y pesados superan los límites de velocidad permitidos. Las colisiones ocurren principalmente en zonas urbanas con mayor cantidad de accesos o cruces, así como en áreas escolares o de alta afluencia.

La opinión de los ciudadanos y conductores de dichas rutas es muy favorable. Más del 75% de los encuestados están a favor de implementar medidas de gestión de velocidad e incluso colocar radares.

Un elemento clave del proyecto es el amplio potencial del piloto de gestión de flotas seguras, el cual se revela como una herramienta sumamente eficaz. Esto aplica tanto para que los conductores realicen autoevaluaciones como para que la empresa adopte decisiones fundamentadas. Como se mencionó previamente, los resultados obtenidos de esta experiencia reflejan una destacada disminución del 38% en la incidencia de excesos de velocidad, acompañada de una reducción del 75% en la cantidad de incidentes viales.

Finalmente, es evidente que la aplicación de políticas de seguridad vial resulta más efectiva cuando se aborda desde la perspectiva de la responsabilidad compartida entre el sector público y privado, las empresas y los trabajadores. Dos ejemplos elocuentes respaldan esta idea: en primer lugar, el éxito alcanzado en la implementación del componente de gestión de flotas seguras se dio gracias a la colaboración de la empresa Loma Negra; en segundo lugar, el valioso aporte tecnológico y económico de la Fundación MAPFRE para las demostraciones de distancia de frenado en las ciudades.

C. Iniciativas entorno a la seguridad vial y vinculadas al proyecto

Como se mencionó previamente, cuando las políticas públicas se abordan de manera multidisciplinaria y la responsabilidad es compartida con varios actores del sector público y privado, el impacto es mucho mayor en la vida de los ciudadanos. En este sentido, el 11 de mayo de 2023, se realizó a cabo el evento de clausura del proyecto en las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en Buenos Aires, Argentina¹³. Esta reunión buscó reunir a todos los actores estrechamente involucrados con la seguridad vial en Argentina, con el propósito de fomentar la colaboración y destacar las contribuciones de cada uno de estos actores en la mejora de la seguridad vial en el país. Es así como se reunieron funcionarios de: la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, REDUX, las autoridades de los municipios beneficiados, Azul, Cañuelas y Pergamino junto con las de los Ministerios de Transporte, Salud y el Centro de Formación en políticas y gestión de la seguridad vial de la ASNV y LOMA NEGRA, representando al sector privado. En el evento se presentó el proyecto del Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas y se abordaron todas las iniciativas entorno a la seguridad vial vinculadas al proyecto de cada uno de los representantes citados previamente. A lo largo de este documento se ha presentado la ejecución del proyecto de Argentina, financiado por el UNRSF. Para concluir este documento, es necesario describir las principales actividades que el Ministerio de Transporte, de Salud, Corredores Viales y el Centro de Formación en políticas y gestión de la seguridad vial de la ASNV han realizado en materia de seguridad vial.

1. Ministerio de Transporte

Existe un convenio de colaboración entre la ANSV y el Ministerio de Transporte para contribuir al estudio, planificación y tratamiento de Tramos Urbanos de Rutas (TUR).

Las tendencias de crecimiento o de producción de suelo urbano formal e informal de las ciudades de Argentina potencian la existencia de una importante diversidad de **tramos de rutas** inmersos en entornos urbanos. En estos tramos de ruta, que se denominan “Tramos Urbanos de Rutas” (TUR), coexisten: i) actividades y usos de suelo urbanos; ii) flujos heterogéneos como pasantes y locales con velocidades diferentes y presencia de usuarios vulnerables (peatones/ciclistas); iii) vehículos con distintas masas y dimensiones (automóviles, ómnibus, motos, camiones, etc.); iv) y conductoras/es con fatiga y cansancio, con distintos grados de reacción, aptitudes y actitudes distintas (Rodríguez, 2023).

El mejoramiento de los TUR contribuye de manera positiva a la seguridad vial. La metodología utilizada por el estudio fue validada por la región y es replicable para otras rutas provinciales. Existe la posibilidad de construir un panel de monitoreo en donde se identifiquen concentraciones y focos problemáticos. También se prevé una segunda etapa para continuar trabajando en otros casos específicos, brindar asistencia técnica a municipios y trabajar en nuevas sinergias con otros proyectos, planes y/o programas de seguridad vial (Gallego, 2023).

¹³ Evento – Conferencia de Cierre del Proyecto de Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina: <https://www.cepal.org/es/eventos/conferencia-cierre-proyecto-gestion-la-velocidad-america-latina-caso-argentina>.

2. Ministerio de Salud

Esta institución está trabajando en el Programa Nacional de Prevención y Control de Lesiones de Causa Externa que tiene como objetivo generar información para la acción local a través del registro de casos de lesiones de causa externa.

El programa cuenta con tres actividades: i) un **Sistema de vigilancia de lesiones (SIVILE)** que recopila datos para acciones locales mediante el registro de casos de lesiones causadas por factores externos que se presentan en establecimientos de salud. Su objetivo es obtener información sobre las circunstancias en las que ocurrió cada evento, la naturaleza de la lesión, las características del lesionado y la identificación de factores de riesgo asociada a dichas lesiones; ii) **Unidades Centinela** están ubicadas principalmente en guardias de hospitales como también en servicios de emergencia de diferentes provincias del país para obtener y recolectar información de manera fiable; iii) La entidad ofrece **información** en un formato de anuario de mortalidad, articulación a nivel nacional y con áreas locales (Breit, 2023).

3. Corredores Viales S.A.

La empresa Corredores Viales elaboró un sistema de Gestión Vial que tiene por objetivo ofrecer una forma fácil de: i) acceder a la información geográfica contextual de siniestros viales; ii) brindar soporte a las actividades de análisis; iii) elaborar un mapa base de imágenes satelitales y una capa de concentración o zonas grises de siniestros a nivel territorial; iv) identificar zonas estadísticamente atípicas a nivel de siniestros; e v) impulsar el estudio de causas vinculadas con la seguridad vial y factores sociales locales, como la identificación de travesías urbanas (Poletti y Moffa, 2023).

Cada incidente ocurrido en el lugar es registrado y procesado, y se cuenta con un avanzado sistema que utiliza tecnología para gestionar esta información. Además, se dispone de un banco de imágenes con más de siete millones de registros, lo que permite determinar el estado de las rutas y planificar las intervenciones necesarias. Gracias a esta tecnología, se pueden tomar decisiones informadas y efectivas para garantizar la seguridad en todas las operaciones (Gallego, 2023).

4. Centro de Formación en Políticas y Gestión de la Seguridad Vial

Centro de Formación en Políticas y Gestión de la Seguridad Vial como parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecuta el Plan Federal de Educación Vial 2020 - 2023. Esta iniciativa tiene como objetivo promover el abordaje de la seguridad vial mediante diversas líneas de acción en escuelas en todo el país e incluye; i) la entrega de las Guías de Educación para el cuidado y la convivencia vial, para nivel inicial, primario y secundario; ii) capacitaciones de formación docente en las provincias (con puntaje); iii) talleres para supervisores y directores de escuela; y iv) charlas de sensibilización para estudiantes de nivel secundario (Carrillo, 2023).

Una de las iniciativas desarrolladas en el marco del proyecto junto con la ANSV fue establecer una colaboración con el Ministerio de Educación y participar activamente en el Instituto Nacional de Formación Docente (INFOD). A través de distintos cursos sobre seguridad vial, se aportaron las características de la perspectiva sociocultural desde el centro de formación. Un enfoque innovador fue brindar capacitación a directivos, supervisores o coordinadores, quienes desempeñan roles clave en las instituciones educativas. Dicha capacitación facilitó la transferencia de conocimientos y nociones sobre educación vial, lo que permitió a estos actores generar condiciones concretas en las escuelas para una efectiva enseñanza de estos conceptos a los estudiantes (Gallego, 2023).

En el periodo del Plan Federal de Educación Vial desde el año 2020 al año 2023, se ha implementado un programa de capacitación extenso, que consideró a más de 25.000 docentes y cerca de 3.000 supervisores y directores. Las escuelas recibieron 17.000 cuadernillos, junto con la posibilidad de descargarlos en PDF desde la página web de la ANSV, lo que se tradujo en recursos efectivos para los docentes en su labor educativa. Además, se han llevado a cabo charlas de sensibilización en las aulas, beneficiando a más de 10.000 niños, niñas y jóvenes (Gallego, 2023).

Las distintas iniciativas vinculadas al proyecto son fundamentales para promover una educación vial integral y crear conciencia sobre la seguridad vial, proveer de herramientas innovadoras que apoyen la disminución de siniestralidades, mejorar la movilidad, y contribuir a formar ciudadanos responsables y comprometidos con la seguridad en las carreteras para una conducción más segura y responsable.

IV. Conclusiones

La seguridad vial es prioritaria dentro de las agendas de políticas públicas. La Argentina ha hecho grandes avances para mitigar el número de víctimas de accidentes de tránsito, empero todavía falta mucho por hacer. Aunque el desafío es grande, la evidencia nos ha demostrado que hay ejemplos de políticas que bien implementadas pueden traer cambios positivos.

Gracias a la adopción del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés) el 12 de abril de 2018, se han podido financiar y movilizar recursos adicionales para implementar proyectos de alto impacto, basados en prácticas reconocidas a nivel internacional, para mejorar la seguridad vial y, en última instancia, en el mejor de los casos eliminar los impactos catastróficos de los accidentes de tránsito para todos los usuarios de las vías. Los proyectos que se priorizan son aquellos que apoyen a los países en las actividades para la consecución de los objetivos de seguridad vial planteados en el Plan de Acción 2021-2030, la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

El proyecto que aquí se presenta se implementó gracias al apoyo del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que representa una herramienta importante para que países de medianos y bajos ingresos puedan ejecutar medidas que abarquen un cambio verdadero en el enfoque de las políticas públicas. Sin embargo, este no puede ser un esfuerzo externo y unilateral; para lograr el avance que se espera se necesita que los gobiernos de la región se involucren activamente en el tema e impulsen las medidas necesarias, en conjunto con la sociedad civil, el sector privado y las agencias locales para que se logre mejorar sustancialmente la seguridad en el tránsito vial en la región.

A la fecha, el UNRSF ha financiado 44 proyectos de alto impacto en cinco regiones y 88 países (UNRSF, sin fecha, a). Entre estos proyectos, el UNRSF otorgó financiamiento para la ejecución del proyecto titulado: “Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina”.

Se puede decir que el proyecto en la Argentina logró su objetivo de promover un cambio de percepción entre los técnicos municipales, políticos y ciudadanos, impulsando la implementación de medidas de gestión de velocidad apoyadas en mejores prácticas y proyectos piloto que puedan ser replicados en todo el país. Asimismo, logró crear conciencia pública en los participantes de los proyectos piloto sobre los beneficios de una adecuada gestión de la velocidad para reducir las víctimas mortales y heridos graves en las vías. Se destaca que el exceso de velocidad es un problema real en los tramos de las rutas estudiadas, y la implementación de medidas de gestión de velocidad es, en su mayoría, apoyada por los ciudadanos y conductores.

Los resultados del proyecto confirman la necesidad de hablar a la opinión pública y corregir la falta de conocimiento técnico para avanzar en esta materia. De manera similar, destaca la importancia de la colaboración entre el sector público y privado, empresas y trabajadores para lograr políticas de seguridad vial más efectivas. Gracias a ella, el uso de la gestión de flotas seguras demostró ser altamente efectivo en la reducción de excesos de velocidad y siniestros.

La participación de diversos actores políticos y sociales para el éxito de este tipo de proyectos fue primordial y se vio reflejado en el proyecto para los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, expuesto en este boletín. El trabajo conjunto de la CEPAL junto con el Consejo Iberoamericano de Seguridad Vial REDUX; la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV); los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino; la Dirección General de Tráfico (DGT); la Federación Iberoamericana de Asociaciones Víctimas contra la violencia vial (FICVI);

la Fundación MAPFRE; el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), la empresa Loma Negra; y el Centro de experimentación dedicado a la investigación y el análisis de la seguridad vial y del automóvil CESVI fueron cruciales.

Aún queda un largo camino por recorrer. Gracias al UNRSF se lograron importantes avances en la seguridad vial de estos municipios, pero no es suficiente. Es preciso que la experiencia se extienda al resto de los municipios, en las provincias de Argentina y finalmente en todos los países de la región. Se necesita del trabajo conjunto de todos, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los Ministerios que estén vinculados a la seguridad vial, tales como el de Transporte, Obras Públicas, Salud y Educación. En esta iniciativa, las distintas agencias deben estar en sintonía y compartir sus experiencias para consolidar las normas, leyes y regulaciones que estén vinculadas a la seguridad vial. El éxito de cualquier política pública dependerá de que todos los actores públicos, privados, sociedad civil y academia estén vinculados, en miras de un objetivo único, reducir las muertes por accidentes viales.

V. Bibliografía

- Bisiau, P. (2023), *Gestión de la velocidad en América Latina, Componente 4: capacitaciones a conductores y técnicos de flotas*.
- Bisiau, P. (2022), *Informe Final de Apoyo a la Elaboración de la Guía de Buenas Prácticas: recopilación de información de tipo local, sobre gestión de flotas, complementaria a la oficial proporcionada por la ANSV, Componente 4*.
- Breit, D. (2023), *Programa Nacional de Prevención y Control de Lesiones de Causa Externa*, [diapositiva de PowerPoint] [enlace repositorio del Proyecto] <https://docs.google.com/presentation/d/1oq7p-UOpqO4tAlMUZfde46W-QVoqqowd/edit#slide=id.p1>.
- Carrillo, M. (2023), *Plan Federal de Educación Vial 2020 - 2023 - Seguridad Vial - Ministerio de Transporte*, [diapositiva de PowerPoint] [enlace repositorio del Proyecto] <https://docs.google.com/presentation/d/1NzUtmjZTjg4YwRdhc-NRw4-tL6dtVCw7/edit#slide=id.p1>.
- Chen, S., Kuhn, M., Prettner, K., y Bloom, D.E. (2019), *The global macroeconomic burden of road injuries: estimates and projections for 166 countries* [en línea] [https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(19\)30170-6/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(19)30170-6/fulltext) [fecha de consulta: 06 de octubre de 2023].
- Ferrer, A. (2023), Informe Final “Gestión de la velocidad en América Latina: el caso de Argentina”.
- Gallego, R. (2023), *Informe reunión de cierre: “Gestión de la velocidad en América Latina: el caso de Argentina”*.
- Ghio, J. (2023), *Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina, Documento de cierre de aplicación de campaña*.
- Gobierno de Argentina (2023), *Provincias*, [en línea] <https://www.argentina.gob.ar/pais/provincias#:~:text=Nuestro%20pa%C3%ADs%20est%C3%A1%20dividido%20en,Ciudad%20Aut%C3%B3noma%20de%20Buenos%20Aires> [fecha de consulta: 18 de julio de 2023].
- Gobierno de Argentina (2021), “Calles para la vida”: una medida eficaz que requiere tan solo, [en línea] <https://www.argentina.gob.ar/noticias/calles-para-la-vida-una-medida-eficaz-que-requiere-tan-solo-decision> [fecha de consulta: 09 de octubre de 2023].
- Gobierno de Argentina (s. f.), *Ley de Tránsito Nro. 24.449* [en línea] <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818> [fecha de consulta: 09 de octubre de 2023].
- Lencina, G. (2023), *Informe de Análisis de la Legislación, su aplicación y propuesta de mejora de la gestión de la velocidad en Argentina, Componente 3.1.2*. REDUX, Consejo Iberoamericano de Movilidad Segura.
- Ministerio de Transporte (MT) (2023), *Informe de siniestralidad vial fatal Año 2022*, [en línea] https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2022_cmpct.pdf [fecha de consulta: 22 de julio de 2023].
- Ministerio de Obras Públicas (MOPC) (2021), *Informe de Coyuntura sobre Infraestructura Vial* [en línea] https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_de_coyuntura_infraestructura_vial_junio_2021.pdf [fecha de consulta: 18 de julio de 2023].

- Naciones Unidas (2023), *Base de datos ODS de Naciones Unidas* [en línea] <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/> [fecha de consulta: 11 de octubre de 2023].
- Naciones Unidas (s.f.), *Convenciones de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial*, [en línea] https://unece.org/DAM/road_Safety/Publications/United_Nations_Road_Safety_Conventions_sp_01.pdf [fecha de consulta: 22 de julio de 2023].
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (2020), *Seguridad vial*, [en línea] <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bf548bad-es/index.html?itemId=/content/component/bf548bad-es> [fecha de consulta: 04 de octubre de 2023].
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2022), *Road traffic injuries*, [en línea] <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> [fecha de consulta: 03 de octubre de 2023].
- Poletti, M. y Moffa, C. (2023), *Sistema de Gestión Vial - Corredores Viales*, [diapositiva de PowerPoint] [enlace repositorio del Proyecto] https://docs.google.com/presentation/d/1YITGSry9wtGEf1UzgseVf4c_xOHTnV3t/edit#slide=id.p1.
- Rodríguez, M. (2022), *Tramos Urbanos de Rutas (TURs)*, Ministerio de Transporte de Argentina. [Diapositiva de PowerPoint] [enlace repositorio del proyecto] <https://docs.google.com/presentation/d/1jkveadZlOaqBzaniNmVzUYReqXy-kS6U/edit#slide=id.p1>.
- Rojas, F. (2022), *Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina, Informe 2 de intervenciones en Rutas Nacionales*.
- Saavedra, C. (2021), *¿QUE ES EL CESVI? Visión Auto*, [en línea] <https://visionauto.com.ar/que-es-el-cesvi/> [fecha de consulta: 11 de octubre de 2023].
- United Nation Road Safety Fund (UNRSF) (Sin fecha, a), *ABOUT*, [en línea] <https://roadsafetyfund.un.org/about> [fecha de consulta: 03 de octubre de 2023].
- ___ (sin fecha, b), *Projects map*, [en línea] <https://roadsafetyfund.un.org/projects-map> [fecha de consulta: 27 de setiembre de 2023].

VI. Publicaciones de interés



Boletín FAL N° 396

Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, Brasil: un caso exitoso en materia de seguridad vial

Francisca Pinto
Miryam Saade Hazin
Eliana Barleta

El presente *Boletín FAL* exhibe cómo la adopción de medidas adecuadas en materia de seguridad vial ha contribuido a la disminución de muertos y heridos por accidentes de tránsito no solo en el Estado de Pará en Brasil, sino también que se ha convertido en un referente en materia de seguridad vial para otras entidades y países.

Disponible en:



Boletín FAL N° 367

Transporte de carretera en América Latina: evolución de la infraestructura y de sus impactos entre 2007 y 2015

Pablo Chauvet
Albertone Baptiste

El presente documento analiza los datos de inversión en infraestructura de carretera en América Latina en el período 2007-2015, considerando la evolución del subsector y haciendo énfasis en los impactos negativos por su uso, como es el caso de los fallecidos por siniestros y las emisiones de carbono. El objetivo es sensibilizar sobre la importancia que tiene este modo de transporte en la región destacando la necesidad de las evaluaciones socioeconómicas de los proyectos, y la necesidad de una mayor y mejor disponibilidad y transparencia de los datos e información sobre el sector con una visión transversal con miras al desarrollo sostenible.

Disponible en: