



Fundación
ALEATICA

Panorama de la
seguridad vial:
hábitos y percepciones
de los usuarios de
vehículos en México.

Introducción

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la seguridad vial es la adopción de medidas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito.¹

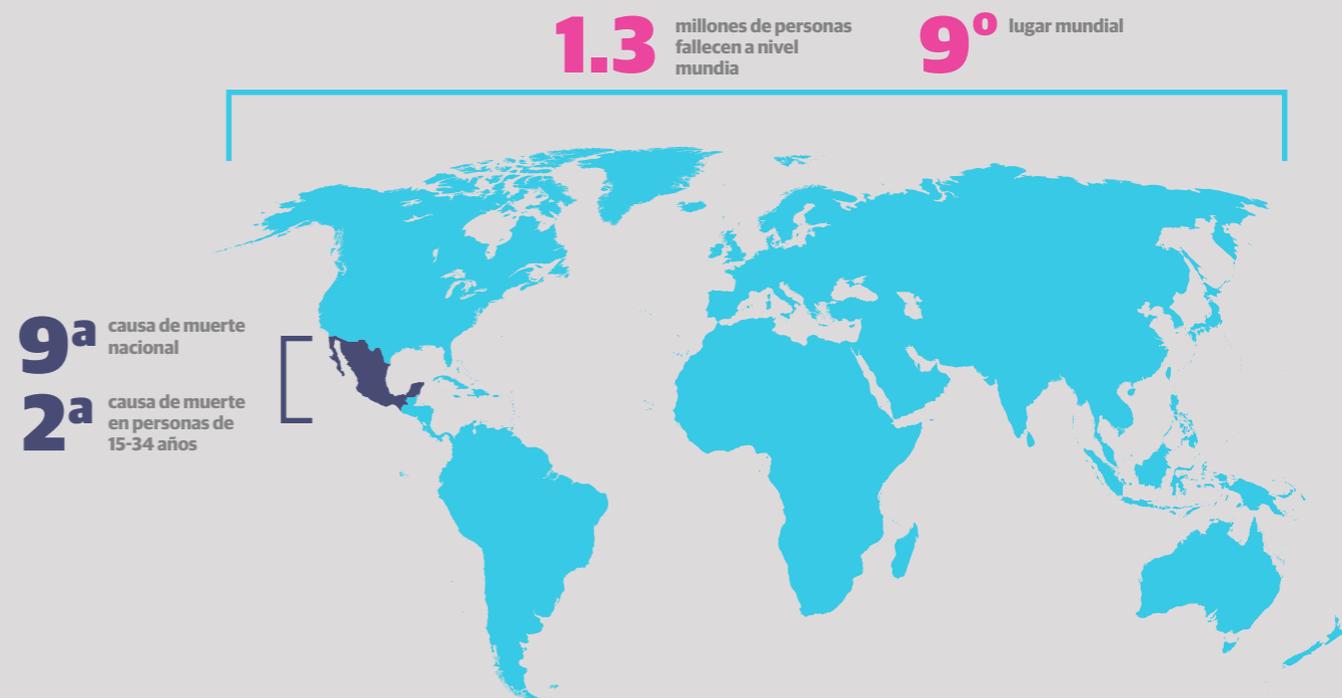
El problema de la seguridad vial es mayúsculo, tanto a nivel mundial como en nuestro país. De acuerdo con la OMS, los accidentes de tránsito ocupan actualmente el noveno lugar entre las principales causas de defunción a nivel mundial y provocan la pérdida de más de **1.3 millones de vidas**. En nuestro país el panorama no es distinto, pues los hechos de tránsito son la novena causa de muerte y la segunda en personas entre los 15 y 34 años.²

Las personas deben tomar conciencia sobre las consecuencias graves de no seguir las recomendaciones de seguridad vial y cambiar estas conductas que ponen en riesgo a todos los usuarios de la movilidad. Para ello es importante contar con información clara sobre las reglas de tránsito, los efectos negativos de dichas conductas y sobre los beneficios de utilizar los dispositivos de seguridad existentes.

Cada una de las actividades de Fundación Aleatica para la Seguridad Vial, se encuentran alineadas a la Agenda 2030, particularmente orientando sus esfuerzos al cumplimiento de la meta 3.6 del ODS 3, que plantea reducir a 50% los hechos viales, y las lesiones, muertes y discapacidad asociada para el año 2030.

¹ Organización Mundial de la Salud (2015). Informe sobre la situación mundial de seguridad vial. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GS-RRS2015_SPA.pdf?ua=1

² OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>



Alineados al Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), Fundación Aleatica guía sus acciones bajo el Enfoque de Sistema Seguro.

La seguridad vial requiere más que caminos bien construidos, cómodos y sostenibles.

El enfoque de Sistema Seguro busca garantizar que los usuarios lleguen sanos y salvos a sus destinos. Este enfoque reconoce que los cambios tangibles, sólo serán posibles involucrando a distintos sectores:

- La Fundación Aleatica para la Seguridad Vial se alinea a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, principalmente con el 3.6 para reducir un 50% accidentes y lesiones por hechos de tránsito.
- Objetivo 7.2 Energía asequible y no contaminante: La Fundación Aleatica busca implementar acciones con energía renovable en sistemas de transporte.
- Objetivo 9.1 Industria, innovación e infraestructura: Fundación Aleatica realiza acciones que involucren una infraestructura de movilidad fiable, sostenible y de calidad.
- Objetivo 11.2 Ciudades y Comunidades Sostenibles: Fundación Aleatica promueve sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.
- Objetivo 16.1 Paz, justicia e instituciones sólidas: Fundación Aleatica contribuye llevando a cabo acciones para reducir todas las formas de violencia y delincuencia en carreteras y sistemas de transporte.
- Objetivo 17.7 Alianzas para lograr objetivos: consciente de que la seguridad vial somos todos, Fundación Aleatica promueve y construye alianzas nacionales e internacionales.

En México hay más de **16 mil decesos** al año por siniestros de tránsito -siendo la séptima causa de muerte en el país-, y por esta causa más de **32 mil personas** resultan con alguna discapacidad permanente. Los resultados de los siniestros viales en México -tanto decesos como lesiones- representan un costo de capital humano que va de entre los 19 y los **39 mil millones de pesos al año.**

Las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en México han adquirido una dimensión tal que deben ser priorizadas como un problema público y que requiere una actuación coordinada desde distintos sectores.

2

Panorama mundial sobre la seguridad vial

La OMS señala que la seguridad vial es la adopción de medidas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. Consiste en brindar una movilidad segura mediante la suma de acciones y estrategias para reducir las muertes por siniestros de tránsito de ocupantes de vehículos, peatones, ciclistas y motociclistas.³

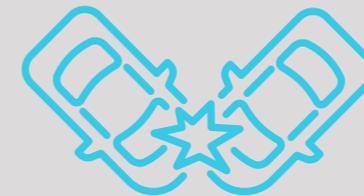
A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios. La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios.

Es fundamental que los países implementen medidas que hagan que las calles y carreteras sean más seguras no solo para los ocupantes de coches, sino también para los usuarios más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, y los motociclistas. Los usuarios vulnerables responden por la mayor proporción de muertes y lesiones en los países de bajo y mediano ingreso en la Región. De hecho, las muertes de motociclistas causadas por el tránsito aumentaron de 15% en 2010 a 20% en 2013, reflejando el aumento del número de motocicletas en esta Región. Los jóvenes de la Región de las Américas tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones o morir por lesiones ocurridas en el tránsito; estas son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años y la segunda causa en el grupo de 15 a 19 años.



50

millones de personas reciben traumatismos no mortales a nivel mundial



15-29 años

Principal causa de defunción a personas entre los

³ Organización Mundial de la Salud (2015). Informe sobre la situación mundial de seguridad vial. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GS-RRS2015_SPA.pdf?ua=1

De acuerdo a la OMS, los accidentes de tránsito ocupan actualmente el noveno lugar entre las principales causas de defunción a nivel mundial, causan la pérdida de más de 1.3 millones de vidas al año en todos los niveles de edad y provocan traumatismos no mortales a cerca de 50 millones de personas en todo el mundo cada año, de las cuales algunas de ellas derivan en alguna discapacidad.⁴ Casi la mitad (49%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas. Además, los accidentes de tránsito son la principal causa de defunción para las personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.⁵

Los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública y desarrollo, que conlleva elevados costos sanitarios y socioeconómicos. Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos.⁶ Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.⁷

Cerca del 90% de las defunciones y traumatismos causados por el tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, donde tan solo circulan el 54% de los vehículos matriculados a nivel mundial.⁸ Si bien los accidentes de tránsito son una realidad cotidiana y un hecho causal que ocurre por la interacción entre diferentes factores, también son predecibles y evitables.

4 OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

5 OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

6 OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

7 OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

8 OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

Las colisiones
debidas al tránsito
cuestan a la
mayoría de los
países el 3%
de su PIB.⁷



Como parte de la búsqueda de soluciones, se creó el Enfoque de Sistema Seguro promovido por el Plan Global de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, el cual es un enfoque integral para mejorar la seguridad en las carreteras.

Se basa en la premisa de que los hechos de tránsito son inevitables, pero su gravedad puede ser reducida mediante la implementación de medidas de seguridad en las carreteras, vehículos y usuarios.⁹

El Enfoque de Sistema Seguro de Naciones Unidas se centra en cinco medidas clave: transporte multimodal y planificación del uso de la tierra, infraestructura vial segura, vehículos seguros, uso seguro de las vías de tránsito y respuesta después de los accidentes.

⁹ OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

Ante este panorama, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) proclamó el periodo 2011–2020 como el Decenio de Acción por la Seguridad Vial. También alentó a los países a sumarse a esta iniciativa global para hacer frente a la importante carga que imponen las lesiones causadas por el tránsito en el mundo.¹⁰ En 2020, se acordó implementar el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, el cual fue puesto en marcha en octubre de 2021 con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las defunciones y los traumatismos por colisiones causadas por el tránsito de aquí a 2030.¹¹

En el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial se pone de relieve la importancia de adoptar un enfoque holístico de la seguridad vial y se insta a la mejora constante del diseño de las ciudades, las carreteras y los vehículos, al perfeccionamiento de las leyes y la aplicación de la ley, y a la prestación de la vital atención de emergencia de manera oportuna para los heridos. El Plan Mundial también promueve políticas de transporte y diseño de carreteras que permitan caminar, andar en bicicleta y desplazarse en transporte público de manera segura, de modo que puedan priorizarse como modos de transporte saludables y respetuosos con el medio ambiente.¹²

¹⁰ OMS (2018). Global status report on road safety 2018. Disponible en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

¹¹ PROMOSALUD - GOB - (2021) Disponible en: <https://www.gob.mx/promosalud/es/articulos/segundo-decenio-de-accion-para-la-seguridad-vial-2021-2030?idiom=es#:~:text=Este%20problema%2C%20desafortunadamente%2C%20no%20s%C3%B3lo,en%20el%20tr%C3%A1nsito%20para%20el>

¹² OMS (2018). Global status report on road safety 2018. Disponible en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

3

Seguridad vial en México

Los hechos de tránsito son la novena causa de muerte en México, y la segunda causa de muerte en personas entre los 15 y 34 años.¹³ Además, nuestro país ocupa el séptimo lugar en fatalidad a nivel mundial y el segundo en Latinoamérica.¹⁴

Del total de defunciones por siniestros viales registradas en nuestro país en 2020 (13,630), las y los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos:



Se desconoce el tipo de persona usuaria en el 51% de los decesos (6,993 personas).¹⁵

¹³ INEGI. Estadísticas de Defunciones Registradas. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2022/EDR/EDR2021_10.pdf.

¹⁴ Instituto Nacional de Salud Pública (2018). México, séptimo lugar mundial en siniestros viales. Disponible en: <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

¹⁵ Secretaría de Salud (2021). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2021. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/818181/Informe_SV_2021_HD2_compressed.pdf

Esta situación representa un costo económico y social significativo. De acuerdo con estimaciones del Instituto Mexicano de la Competitividad, las consecuencias de los hechos de tránsito representan

3%
del Producto
Interno Bruto
en México.¹⁶

Desde 2003, México colaboró con la OMS/OPS y otros actores para implementar iniciativas de seguridad vial y como parte de la promulgación del Decenio de acción por la Seguridad Vial 2011-2020 promovido por Naciones Unidas, el gobierno federal publicó a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Salud, el Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.¹⁷ Con ello, el país se comprometió a reducir el número de muertes por accidentes de tránsito, proyectado para 2020 en un 50%, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades asociadas a este problema de salud pública.¹⁸

Esta meta se ha cumplido parcialmente, ya que datos del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes muestran que, en 2020, en comparación con 2015, el número de defunciones de peatones disminuyó un 44%, mientras que las defunciones de ocupantes de vehículos y ciclistas disminuyeron un 37%. No obstante, en el caso de motociclistas, el número de decesos aumentó un 29%.¹⁹



17 Híjar, Martha (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Revista Salud Pública 52 (5). Disponible en <https://www.scielosp.org/article/rsp/2018.v52/67/es/>
18 Híjar, Martha (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Revista Salud Pública 52 (5). Disponible en <https://www.scielosp.org/article/rsp/2018.v52/67/es/>
19 Secretaría de Salud (2021). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2021. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/818181/Informe_SV_2021_HD2_compressed.pdf

El pasado 17 de mayo del 2022 se publicó la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial, en la cual se establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. En ella se crea el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMySV) para garantizar el derecho constitucional a una movilidad segura integral con perspectiva de género.

El SNMySV es un mecanismo de coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno y sectores de la sociedad civil organizada y tiene por objetivo impulsar los principios de la citada ley, el Plan Nacional de Desarrollo y la creación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Actualmente la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) con plan de ruta del año 2023-2040 está en proceso de creación y se tiene previsto que se publique en mayo de 2023. La Estrategia tiene por objetivo reducir las lesiones fatales y no fatales en un 50% para 2030, así como atender el diagnóstico y planeación de las entidades federativas, a fin de optimizar la infraestructura vial y los servicios urbanos.²⁰

²⁰ Gobierno de México (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial atenderá diagnóstico y planeación de entidades: Meyer Falcón. Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial-atendera-diagnostico-y-planeacion-de-entidades-meyer-falcon?idiom=es>

4

Importancia de la educación vial

Existen múltiples motivos por los que una persona puede tener un accidente de tránsito. Una de estas razones es la inconsciencia e imprudencia con la que se maneja, los daños de infraestructura también pueden ocasionar que muchas veces haya un altercado vial; sin embargo, la principal razón gira en la educación y el conocimiento de la seguridad vial.

Los factores de riesgo más comunes son: la velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas, no utilizar cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños, distracciones durante la conducción, falta de seguridad en la infraestructura vial, falta de seguridad de los vehículos, entre otros.²¹

²¹ Instituto Mexicano del Transporte. (2021). Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt85.pdf>

La cultura ciudadana es una rama fundamental para que las personas puedan tener ese sentimiento de empatía por motociclistas, automovilistas, ciclistas y peatones, por lo que es importante que se lleve a cabo la corresponsabilidad en la vía para permitir que exista un mayor compromiso de cada individuo.

Las personas deben tomar conciencia sobre las consecuencias graves de no seguir las recomendaciones de seguridad vial y cambiar estas conductas que ponen en riesgo a todos los usuarios de la movilidad, lo que se puede lograr brindando información sobre las reglas de tránsito, los efectos negativos de dichas conductas y sobre los beneficios de utilizar los dispositivos de seguridad existentes.

5

Cultura vial en México: resultados del sondeo de opinión de Fundación Aleatica

Fundación Aleatica para la Seguridad Vial, realizó un sondeo de opinión sobre seguridad vial,²² del 11 al 23 de abril de 2023, con la finalidad de conocer las percepciones y usos habituales de los conductores de vehículos en México.

Los principales hallazgos del sondeo muestran que existen hábitos y percepciones en la población mexicana que debilitan la cultura vial en el país, lo que resulta preocupante, debido a que no hay signos claros de que las nuevas generaciones tengan mejores prácticas o precauciones al momento de conducir. Además, los resultados señalan que el tener niveles de estudios altos no es un factor determinante para tener un mayor nivel de cultura vial.

A continuación, se desarrollan algunos de los principales hallazgos obtenidos del sondeo de opinión.



²² Para la realización del sondeo, se recabaron 385 respuestas válidas en medios digitales, con participantes de todos los rangos de edad mayores de 18 años, de ambos sexos, residentes en México y que hubiesen manejado al menos en los últimos 6 meses; el tamaño muestral tiene un margen de error de +-5% y un nivel de confianza de +-95%. Este sondeo se realizó con fines informativos, no académicos.

a

Incumplimiento de las reglas de tránsito

De acuerdo con las respuestas obtenidas, 5 de cada 10 encuestados señaló que cumplen con las reglas de tránsito la mayoría de las veces. Además, de acuerdo con los encuestados la causa de este problema no es el desconocimiento de las reglas de tránsito, pues 9 de cada 10 señalaron que tienen conocimiento de ellas.

Además, el 46% de los encuestados que señalaron que no siempre las cumplen son jóvenes de 18 a 24 años.



46%

señala que los jóvenes de

18 a 24

años no siempre cumplen las reglas de tránsito.

a

Incumplimiento de las reglas de tránsito



Esta es una situación alarmante, ya que de acuerdo con datos del INEGI recabados por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), los accidentes de tránsito de vehículos de motor son identificados como la principal causa de muerte en niñas y niños de 1 a 14 años y personas jóvenes de 15 a 24 años.²³ Además, estudios del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) indican que diariamente fallecen 22 jóvenes de entre 15 y 29 años por esta causa.²⁴

Si no se aplican las normas de tránsito que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, respeto a las señalizaciones, utilizar el teléfono celular al manejar, el

empleo de cascos, y los sistemas de sujeción para niños, no se podrá lograr la reducción prevista de defunciones y traumatismos debidos al tránsito relacionados con comportamientos específicos. Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si se percibe que no se hacen cumplir, es probable que no se las respete y será muy poco probable que influyan en los comportamientos.

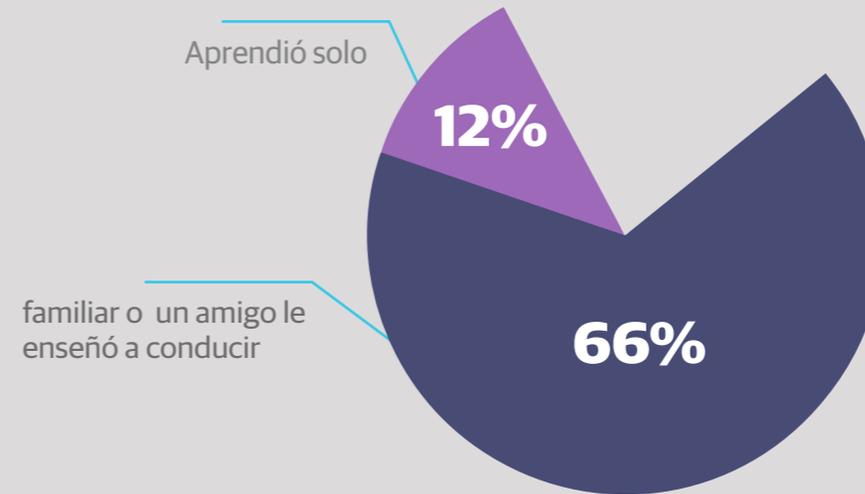
Para que estas normas se apliquen, es preciso actualizar regularmente los esquemas de prevención de los factores de riesgo en los niveles nacional, municipal y local. Ello incluye también la definición de sanciones apropiadas.

²³ Instituto Mexicano del Transporte (2019). Perfil de la mortalidad causada por el tránsito. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt554.pdf>

²⁴ Secretaría de Salud (2021). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2021. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/818181/Informe_SV_2021_HD2_compressed.pdf

b

Hábitos en el aprendizaje de conducción



El 66% de los encuestados respondió que un familiar o un amigo le enseñó a conducir, mientras que 12% señaló que aprendió solo o sola.

Por otro lado, ante la pregunta sobre si los encuestados realizaron algún tipo de examen teórico o práctico al tramitar su licencia de conducir, el 24% respondió que no lo hizo.

Estos datos muestran que la educación vial es necesaria para concientizar y formar a conductores responsables, debido a que optar por aprender a manejar sin la supervisión y orientación de un profesional no garantiza que los conductores obtengan los conocimientos suficientes para conducir adecuadamente por los distintos tipos de vías.

Además, las malas prácticas o costumbres en la conducción, así como el desconocimiento de las reglas de tránsito se transmiten de generación en generación, lo que imposibilita transitar al mejoramiento de la seguridad vial y dificulta alcanzar la meta de reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en un 50%.

Esta situación representa un riesgo para todos los usuarios de la vía, sobre todo tomando en cuenta que los hechos de tránsito son la novena causa de muerte en México y que cerca del 71% de los accidentes viales en nuestro país suceden por causas relacionadas con el factor humano.²⁵

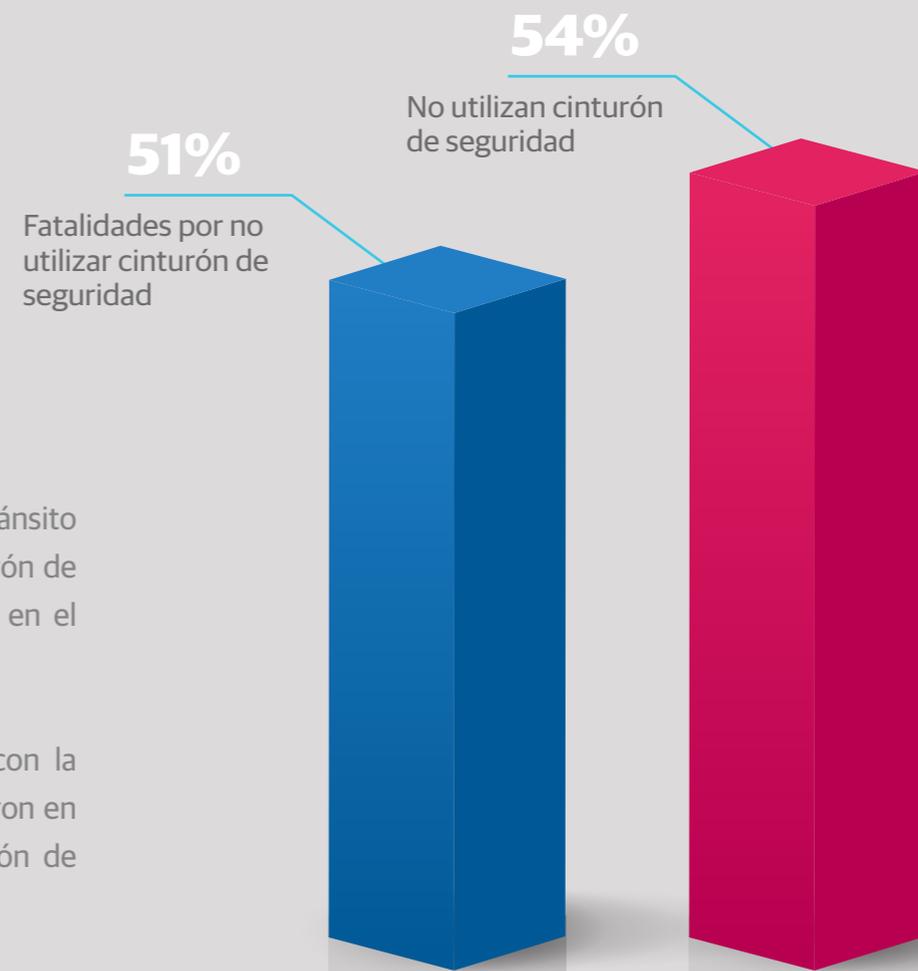
²⁵ Instituto Mexicano del Transporte. (2021). Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt85.pdf>



Uso del cinturón de seguridad

El 54% de los encuestados reconoce que la regla de tránsito que infringen con más frecuencia es no utilizar cinturón de seguridad ni cuándo van en el asiento delantero ni en el trasero.

Esto es un dato importante, ya que, de acuerdo con la Secretaría de Salud, 51% de las personas que fallecieron en un incidente vial durante 2020 no tenían el cinturón de seguridad.



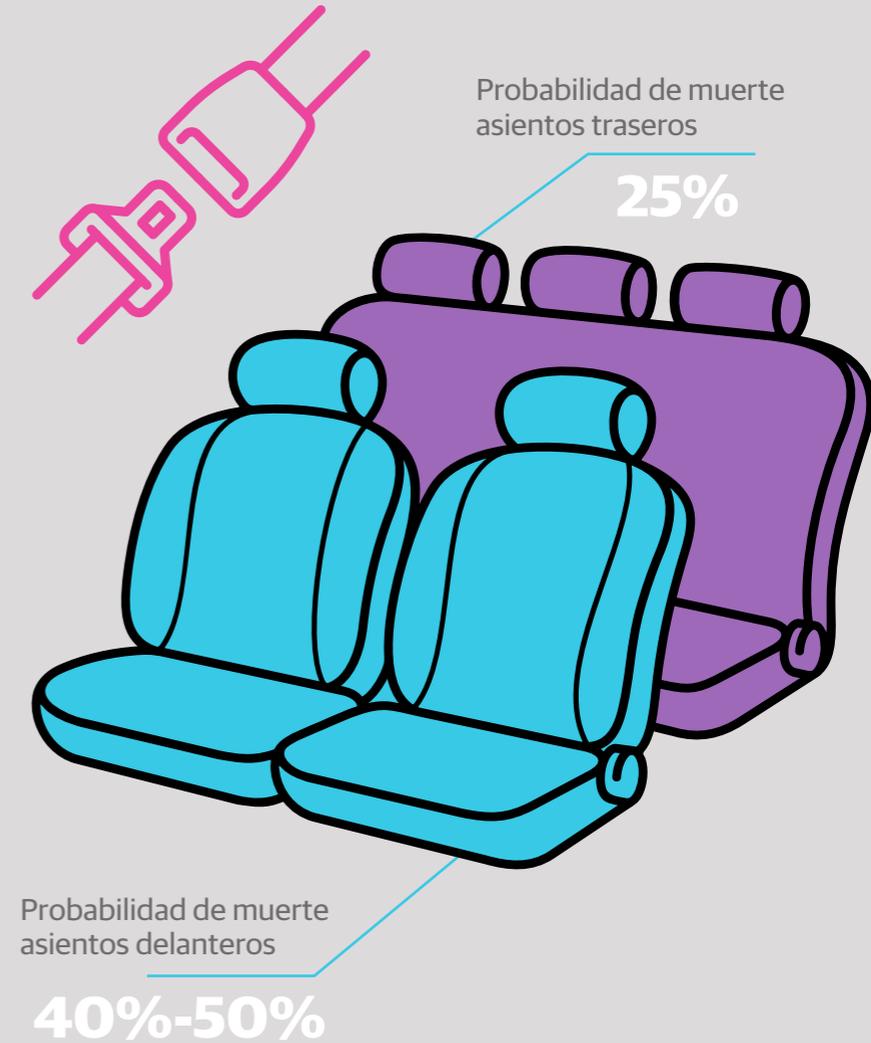
C

Uso del cinturón de seguridad

Desafortunadamente, de ese casi 60% que aceptan no usarlo, 6 de cada 10 tienen como máximo nivel de estudios licenciatura o posgrados, por lo que el nivel de estudios no necesariamente se refleja en el grado de conciencia sobre el uso del cinturón de seguridad.

El no utilizar el cinturón de seguridad es un importante factor de riesgo de muerte o lesión para los pasajeros de vehículos. Los pasajeros que no llevaban el cinturón de seguridad en el momento de la colisión representan la mayoría de víctimas mortales en accidentes de carretera.²⁶ Además, los pasajeros que no llevan abrochado el cinturón de seguridad y sufren un impacto frontal, tienen mayor probabilidad de sufrir una lesión en la cabeza.²⁷

El uso del cinturón de seguridad reduce la probabilidad de muerte entre un 40 y 50% para conductores y pasajeros de los asientos delanteros y cerca de un 25% para pasajeros en los asientos traseros.²⁸



26 OMS. (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf
27 OMS. (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf
28 OMS. (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf



Uso del cinturón de seguridad

Los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil son dispositivos de seguridad secundarios y se diseñan primordialmente para prevenir o minimizar las lesiones que puede sufrir un ocupante del vehículo en caso de accidente. Por ello, los cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil:

- Reducen el riesgo de contacto con el interior del vehículo o reducen la gravedad de las heridas en caso de contacto;
- Distribuyen las fuerzas del choque sobre las partes más fuertes del cuerpo humano;
- Impiden que el ocupante sea expulsado del vehículo en caso de impacto;
- Impiden que se lesionen otros ocupantes (por ejemplo, en caso de choque frontal, los pasajeros de los asientos traseros pueden ser catapultados hacia adelante y golpear a otros ocupantes si no llevan el cinturón abrochado).²⁹

La importancia del uso de cinturones de seguridad es que hacen que los pasajeros debidamente sujetos se mantengan en el asiento y por ello reducirá su velocidad en la misma medida en la que lo hace el vehículo, de forma que la energía mecánica a la que está expuesto el cuerpo se reducirá notablemente.³⁰

Aunque el uso del cinturón de seguridad es obligatorio en nuestro país y el no usarlo constituye sanciones de tránsito, es común que las personas continúen sin usarlo, a pesar de las consecuencias fatales que se derivan de esta omisión. Es por ello, que las personas deben tomar conciencia sobre las consecuencias graves de no seguir las recomendaciones de seguridad vial y debemos trabajar para promover el cambio en estas conductas.

29 OMS. (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf

30 OMS. (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf

d

Manejar sin licencia de conducir

A pesar de ser un requisito legal y obligatorio para conducir, 5 de cada 10 mexicanos consideran que no es riesgoso manejar sin licencia. Adicionalmente, las nuevas generaciones no muestran mejores hábitos o prácticas relacionadas a la cultura vial, debido a que 9 de cada 10 mexicanos que no tienen licencia de conducir son jóvenes de 18 a 24 años.



5 de cada 10

consideran que no es peligroso manejar sin licencia.

La primera causa de accidentabilidad es incumplir las reglas de tránsito. Si a ello se suma que las instituciones públicas encargadas de otorgar y validar las licencias a veces realizan esta labor de una manera poco rigurosa; adicionalmente se fomenta el uso de las licencias de conducir más como un requisito para no tener infracciones que como una certificación y aval de que las personas saben conducir y conocen las reglas de tránsito, como consecuencia se tienen conductores irresponsables que consideran que manejar sin licencia no es peligroso.³¹

Los requisitos para obtener la licencia de conducir deberían de estar acompañados, de mecanismos como haber acreditado un examen teórico y práctico que avale que el futuro conductor posee los conocimientos necesarios para conducir; sobre su auto; sobre las vías; y sobre las reglas de tránsito, principalmente.

³¹ Najar, Eduardo (2020). Accidentes de tránsito: problema de salud pública y de cultura ciudadana. Revista Medicina y Salud Pública. Disponible en: <https://medicinaysaludpublica.com/noticias/general/accidentes-de-transito-problema-de-salud-publica-y-de-cultura-ciudadana/7095>

Conclusiones

Los datos nos permiten afirmar que para que haya bienestar, tiene que haber seguridad vial.

Respetar los límites de velocidad, las reglas de tránsito así como señalamientos, semáforos, pasos peatonales, entre otras, sin duda siempre ayudará a un tránsito más seguro y eficiente, sin embargo, la cultura y educación ciudadana respecto a la vialidad es fundamental para que las personas puedan generar empatía por quienes transitan por la vía pública, ya sea en moto, automóvil, bicicleta o a pie, es importante que se lleve a cabo la corresponsabilidad en la vía, pues esta conciencia permitirá que exista un mayor compromiso de todos los usuarios de la movilidad.³²

Si bien el sondeo de opinión elaborado por Fundación Aleatica para la Seguridad Vial no es concluyente, otorga elementos y directrices importantes sobre los hábitos y las percepciones de los ciudadanos sobre temas ampliamente abordados por la academia para continuar ampliando este tipo de estudios. Esto cobra mayor relevancia tomando en cuenta que si bien hay distintos factores de riesgo que influyen en los accidentes de tránsito, el error humano es la principal causa de que esto ocurra.

Es importante que, para desarrollar un cambio cultural en el sistema de seguridad vial, se implemente un enfoque integral y multisectorial que involucre la colaboración y coordinación del sector privado, sector público y civil, esto para asegurar que se establezcan altos estándares en la construcción y mantenimiento de la infraestructura de carreteras, y contribuir a formar usuarios de las vías más seguras.

Referencias

BID (2017). Estrategia de seguridad vial: contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Es-Strategia-de-seguridad-vial-Contribuyendo-a-disminuir-la-brecha-de-siniestralidad-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Díaz-Pérez (2021). Estimación de los costos económicos y sociales de siniestros viales en México. Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO).

Gobierno de México (2021). Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Disponible en: <https://www.gob.mx/promosalud/es/articulos/segundo-decenio-de-accion-para-la-seguridad-vial-2021-2030?idiom=es>

Gobierno de México (2022). Accidentes de tránsito ¿un problema de salud pública? Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2021-331817?state=published>

Instituto Mexicano del Transporte (2019). Perfil de la mortalidad causada por el tránsito. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt554.pdf>

Instituto Mexicano del Transporte. (2021). Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt85.pdf>

Instituto Mexicano del Transporte (2023). Situación de la seguridad vial de cara al fin del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020: Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=501&IdBoletin=183>.

Najar, Eduardo (2020). Accidentes de tránsito: problema de salud pública y de cultura ciudadana. Revista Medicina y Salud Pública. Disponible en: <https://medicinaysaludpublica.com/noticias/general/accidentes-de-transito-problema-de-salud-publica-y-de-cultura-ciudadana/7095>

Organización Mundial de la Salud (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf

OMS (2015). Informe sobre la situación mundial de seguridad vial. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GS-RRS2015_SPA.pdf?ua=1

OMS (2017). Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>

OMS (2018). Global status report on road safety 2018. Disponible en: <https://www.who.int/publications/item/9789241565684>

OMS (2021). Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Disponible en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

OMS (2022). Traumatismos causados por el tránsito. Disponible en <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

OPS (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Disponible en: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/726/92%2075%2031599%20X.pdf>

Pérez-Núñez (2014). El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. Revista Cad. Salud Pública 30 (5). Disponible en; <https://www.scielosp.org/article/csp/2014.v30n5/911-925/es/>

Secretaría de Salud (2021). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2021. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/818181/Informe_SV_2021_HD2_compressed.pdf