

Seguridad Vial Somos Todos

1. La Seguridad Vial no es un accidente

Así lo reconoció la Organización Mundial de la Salud desde el año 2004 ⁽¹⁾, por ser una epidemia silenciosa que genera un importante número de fatalidades, lesiones graves y discapacidades, principalmente entre la población de 15 a 29 años ⁽²⁾.

México ha atendido este llamado a la acción desde el año 2007, mediante esfuerzos multisectoriales continuos, con el compromiso de reducir las fatalidades en el tránsito ⁽³⁾. A través de la gestión de la velocidad, uso del cinturón de seguridad por todos los ocupantes, evitar el uso del celular y el consumo de alcohol al conducir, promover el respeto a los peatones y el uso de casco entre ciclistas y motociclistas, se esperaba disminuir a la mitad el número de fatalidades.



Cada día en México:

- Mueren 43 personas por un siniestro vial.
- Se reportan oficialmente más de mil siniestros, pero se estiman más de 14 mil.
- Se reportan 2 mil personas con heridas graves por siniestros viales.
- Alrededor de 110 personas resultarán con una discapacidad permanente.

2. Antecedentes

La modificación hecha en 2020 al Artículo 4º Constitucional, establece que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Este cambio es la base para la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la creación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2024-2042. En el marco del segundo Decenio de Acción para la seguridad vial 2021-2030, México se compromete a disminuir en 50% las fatalidades por siniestros de tránsito.

Evolución y Metas del Decenio de Acción 2021-2030



3. El Enfoque de Sistema Seguro

La respuesta más eficaz al problema de defunciones y traumatismos causados por el tránsito es el Enfoque de Sistema Seguro, el cual pide la participación de todos los usuarios de la movilidad pero también a los involucrados en el control y la gestión del tránsito en las calles y carreteras, comenzando por los elementos policiales de seguridad y de tránsito.

Si queremos contribuir a la reducción de fatalidades viales, debemos conocerlo y aplicarlo, sobre todo a partir de los siguientes principios:

- La gente comete errores, lo que puede causar siniestros de tránsito.
- El cuerpo humano solo puede resistir ciertas fuerzas antes de resultar herido en un siniestro vial.
- Tanto los conductores como quienes diseñan y administran las calles, las carreteras y fabrican los vehículos, deben trabajar de manera conjunta para evitar siniestros con lesiones graves, así como proporcionar ayuda lo más rápida y eficaz posible.

Para multiplicar los efectos de este Sistema, debemos trabajar juntos y combinar esfuerzos, para que cuando alguna parte falle, las personas sigan protegidas por las otras partes.

En un Sistema de movilidad ninguna muerte ni lesión grave es aceptable.

Trabajando juntos el esfuerzo es menor para las partes y los resultados son multiplicados



6. Procedimiento de actuación en caso de un siniestro de tránsito con lesiones y/o fallecidos

- 1- Evaluación del escenario.
- 2- Acordonamiento/ delimitación de la zona.
- 3- Prevención de otros siniestros.
- 4- Movimiento de lesionados.
- 5- Manejo de fallecidos.
- 6- Retiro de vehículos.
- 7- Coordinación en el lugar del siniestro.
- 8- Reporte de la autoridad.



9.* Límites de velocidad

*LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

A fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

- 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar, así como en entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.
- Hasta 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias, así como en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.
- 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
- 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
- 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
- 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
- Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

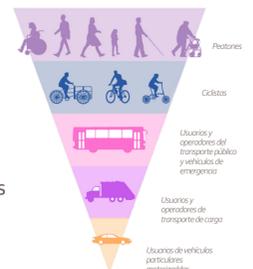
4. Prácticas óptimas para mejorar la Seguridad Vial

Como policías de tránsito y de seguridad, estas son las mejores prácticas para ayudar a reducir las fatalidades viales. Conocerlas a profundidad y vigilar que se cumplan ayudará a que el número de siniestros fatales disminuya.

- Leyes Vigilancia Estánderes Conductas**
 - No uso de cinturones de seguridad
 - Uso de distractores
 - No uso de sillas porta-infantes
 - Conducir bajo la influencia de alcohol
 - Exceso de velocidad
 - No uso de cascos certificados
- Ingeniería de bajo costo**
 - Vehículos seguros
 - Atención pre-hospitalaria / trauma
 - Sistemas de Transporte Inteligente

5. Usuarios especiales de las vías

Peatones, ciclistas, motociclistas y personas con movilidad reducida tienen la máxima prioridad en términos de seguridad vial y requieren la mayor protección, por ser los usuarios más vulnerables en las calles y carreteras. Por ello debemos tener en cuenta la Pirámide de la seguridad vial.



Cuando es seguro, caminar y andar en bicicleta, las personas pueden ser más saludables, las ciudades más sostenibles y las sociedades más equitativas.



7.* Límites de alcohol al conducir

*LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

- 0.25 mg/L aire espirado o 0.05 g/dL sangre.
 - Motociclistas: 0.1mg/L aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.
- Para vehículos de pasajeros y carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o en sangre.



8.* Uso del celular y distractores

*LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Dispositivos para transporte deben estar en sujetador que no obstaculice visibilidad. Realización de operativos.

- Prohibida la utilización de celulares y otros dispositivos electrónicos para hablar, leer o enviar mensajes, a menos que se use tecnología manos libres.
- Si es indispensable el uso de dispositivos electrónicos para servicios de transporte, se debe utilizar sujetador que no obstaculice la visibilidad y facilite su manipulación.

10.* Uso de casco para motociclistas

*LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Uso obligatorio de casco certificado y colocado adecuadamente para personas conductoras y pasajeros de motocicletas.

Juramento de honor policial



Por mi honor, nunca traicionaré mi integridad, mi carácter o la confianza de la gente. Trataré a todas las personas con dignidad y respeto y me aseguraré de que mis acciones garanticen la seguridad de mi comunidad y preserven la vida humana.

Siempre tendré el coraje de responsabilizarme por mis acciones, así como responsabilizar a otros por las suyas. Siempre me comportaré conforme los más altos estándares éticos y defenderé los valores de mi comunidad y de la agencia a la que sirvo.

Fuente: International Association of Chief of Police.

(1) Organización Panamericana de la Salud (2004). Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el tránsito.
 (2) Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial. OMS (2023)
 (3) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Salud (2010). Estrategia Nacional de (I) Seguridad Vial 2011-2020.
 (4) Luis Berrones (2019). Experiencia metodológica en la capacitación de promotores de seguridad vial en México. Diálogos sobre educación.
 (5) Secretaría de Salud (2010) La memoria de IMESEVI. Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial.

Fuentes: Adaptado por ITDP y replicado en el Manual de Calles, diseño vial para ciudades mexicanas (2019). Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano.
 Organización Mundial de la Salud (2014). Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: manual de prácticas y recursos para los países. Ginebra.
 *LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>