NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS

CEPAL
ECLAC

La regulación vehicular en América Latina desde la perspectiva de desarrollo sostenible

Azhar Jaimurzina

Jefa,
Unidad de Servicios de Infraestructura
División de Recursos Naturales e Infraestructura
CEPAL | Naciones Unidas

Temas de la presentación

La CEPAL y los servicios de infraestructura

La seguridad vial como el tema de la gobernanza

Regulación vehicular desde la perspectiva de desarrollo sostenible

Temas de la presentación

La CEPAL y los servicios de infraestructura

La seguridad vial como el tema de la gobernanza

Regulación vehicular desde la perspectiva de desarrollo sostenible

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas

Contribuye al desarrollo económico y social de América Latina, mediante la coordinación de acciones encaminadas a su promoción y el reforzamiento de las relaciones económicas regionales e internacionales, de las 33 naciones de América Latina y el Caribe.

Su sede esta en Santiago de Chile. Posee dos sedes subregionales, una en México y otra en Puerto España (Trinidad y Tobago). Además, de sus oficinas nacionales en Buenos Aires, Brasilia, Montevideo, Bogotá y Washington, D.C.

Unidad de Servicios de Infraestructura

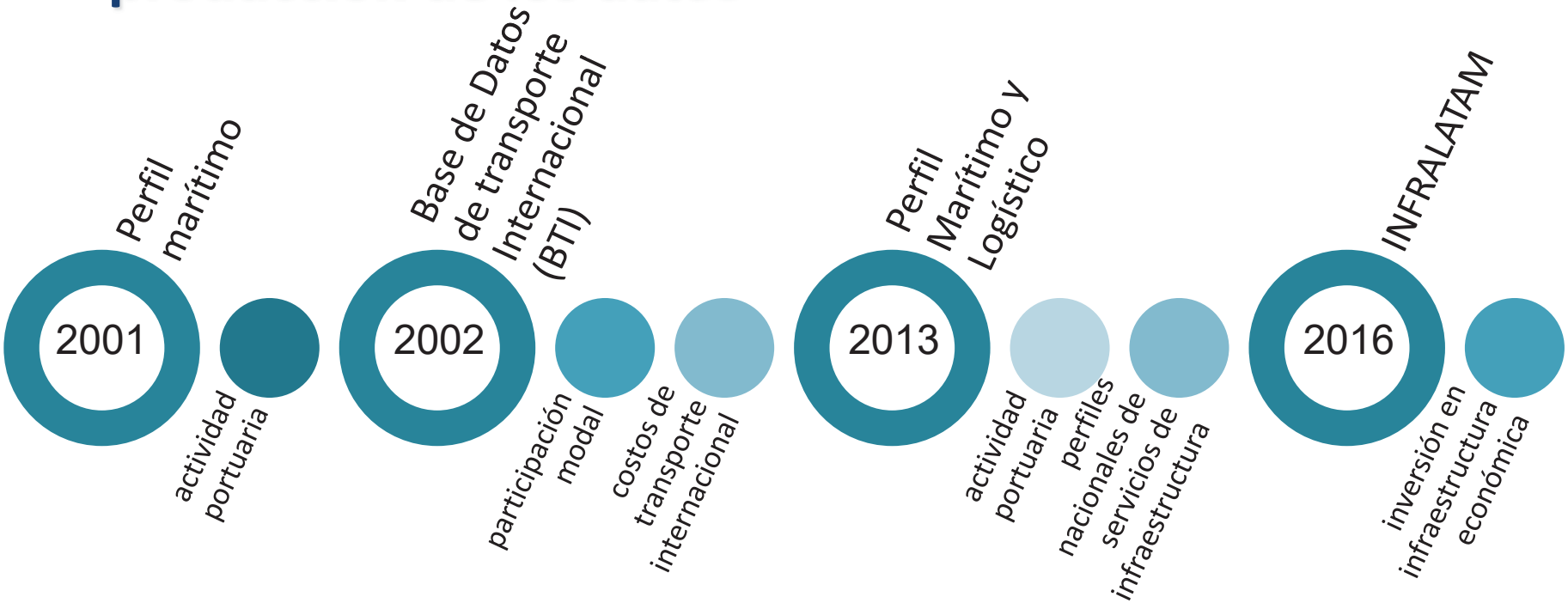
Mandato:

Fomentar la competitividad y el aumento de la productividad para el desarrollo económico y social, mediante **la prestación de servicios de infraestructura en los países de la región**. Para ello, la CEPAL trabaja en el fortalecimiento de la capacidad institucional de los países de la región para **formular y aplicar políticas públicas y marcos normativos** que permitan aumentar la eficiencia en la prestación de servicios públicos y de infraestructura. La CEPAL busca también **mayor armonización y coordinación de políticas** e intercambio de buenas prácticas a nivel subregional, regional y mundial.

Temas principales

1. **Infraestructura económica:** Datos de infraestructura, análisis de la inversión y cálculo de la brecha. Integración física
2. **Políticas de logística y movilidad:** Sector marítimo y portuario. Comodalidad, conectividad, sostenibilidad.
3. **Mecanismo regional para programas globales:** países sin litoral, **seguridad vial**, transporte sostenible
4. **Gobernanza de la infraestructura**: dialogo regional, investigación y asistencia técnica

Herramientas en apoyo a las políticas públicas: producción de los datos



La Agenda global de Desarrollo Sostenible para el 2030

- **Objetivos diversos e inseparables**: 17 áreas del Agenda 2030
- **Objetivos globales**: de los países menos desarrollados hacia los países desarrollados
- Objetivos acompañados **de metas concretas y medible**s (un conjunto de 169 metas e indicadores específicos)
- El **fortalecimiento mutuo y, en largo plazo, de la mayor convergencia entre los tres pilares**
- **Global pero con la cara regional: el Foro del Desarrollo Sostenible para LAC**

Agenda 2030 desde la perspectiva regional: Horizontes 2030 con la igualdad en el centro

México y CEPAL presentan primer foro político para debatir estrategias de desarrollo sostenible de la región

24 de Marzo 2017

Visión : el impacto transversal de los servicios de infraestructura en la Agenda 2030

Impacto ECONÓMICO

(Reducción de costos logísticos y mejor uso de factor de producción)

- 1. Fin a la pobreza
- 2. Fin al hambre, mayor seguridad alimentaria, agricultura sostenible
- 8. Crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente
- 9. Infraestructuras resilientes, la industrialización inclusiva y sostenible y la innovación
- 12. Consumo y producción sostenibles

Impacto AMBIENTAL

(Reducción de impacto ambiental y uso de energía)

- 3. Vida sana y bienestar para todos
- 6. Disponibilidad de agua, su gestión sostenible y el saneamiento
- 13. Cambio climático
- 14. Uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos
- 15. Uso sostenible de los ecosistemas terrestres

Impacto SOCIAL

(Accesibilidad y conexión, reducción de la desigualdad)

- 4. Educación inclusiva, equitativa y de calidad
- 5. Igualdad entre los géneros
- 7. Acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna
- 10. Reducir la desigualdad en y entre los países
- 11. Las ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles
- 16. Sociedades pacíficas e inclusivas y acceso a la justicia
- 17. Medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial

Para nosotros, el principal desafío consiste en alinear la concepción, diseño, ejecución y seguimiento y fiscalización de las políticas de infraestructura y servicios conexos con la maximización de sus efectos en relación al desarrollo, requiriendo la revisión de sus políticas de servicio

El enfoque de una polí>ca nacional de logís>ca y movilidad

Temas de la presentación

La CEPAL y los servicios de infraestructura

La seguridad vial como el tema de la gobernanza

Regulación vehicular desde la perspectiva de desarrollo sostenible

Actividades realizadas por CEPAL en seguridad vial

Esfuerzo en la creación de alianzas con organismos técnicos nacionales, difusión de mejoras prácticas y aprovechamiento de sinergias con otras iniciativas existentes para el fortalecimiento de las políticas públicas nacionales e iniciativas regionales.

PRINCIPALES ACTIVIDADES

1. **Recolectar información** sobre políticas nacionales, así como buenas prácticas en seguridad vial presentes en ALC y el mundo
2. Seminarios y talleres para **el fortalecimiento institucional**
3. Realización de **estudios y difusión de buenas prácticas**
4. Asistencia técnica a los países y esquemas de **integración regional** (UNASUR/ Proyecto Mesoamérica, SIECA).
5. Participa **en UNRSC** en coordinación con Comisiones Regionales, OPS/OMS y otras entidades multilaterales

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PROYECTO MESOAMÉRICA
Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

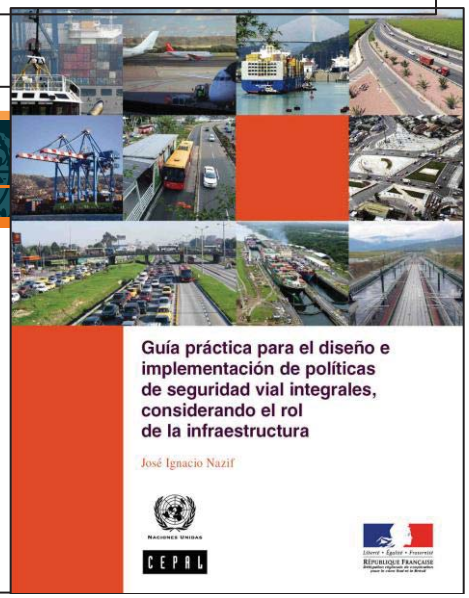
France coopération

Organización Panamericana de la Salud
Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud

CONASET
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile

United Nations Road Safety Collaboration

Frente al desafío de la información y datos sobre infraestructura y transporte: la evolución y disponibildad de los datos armonizados a nivel regional y estudios de la seguridad víal



América Latina: Principales desafíos en Seguridad Vial

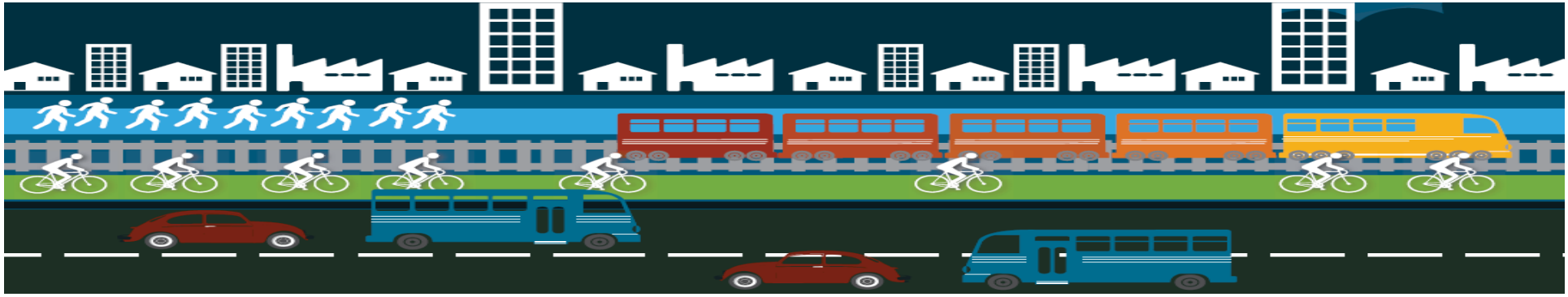
1. Ausencia de **infraestructura** para los usuarios vulnerables, en particular para los peatones y ciclistas, tanto en zonas urbanas como rurales.

2. **Multiplicidad de acciones** en el ámbito de la seguridad vial sin una visión nacional que las ordene y oriente entorno a una meta nacional.

3. Falta de **planes de seguridad vial** de largo plazo con financiamiento.

4. Problemas en el **monitoreo y evaluación** de las acciones, así como en el cumplimiento de las leyes

5. Mejoras económicas en el ingreso familiar, motivan **un aumento del parque automotor** en las principales ciudades (especialmente de motocicletas) .



CEPAL ha promovido **una mirada integral y multidisciplinaria** sobre la seguridad vial, tanto desde las políticas públicas de transporte como desde las de diseño de la obras de infraestructura, promoviendo intervenciones coordinadas en el área de la salud, educación, legislación, infraestructura, equipamiento y control, para una reducción efectiva y sostenida de la siniestralidad vial regional.

BOLETÍN FAL

FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

www.cepal.org Edición Nº 275, Número 7 de 2009

LA NECESIDAD DE ESTABLECER MEDIDAS COORDINADAS PARA LA REDUCCIÓN DE SINIESTROS VIALES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Esta edición del *Boletín FAL* aborda el tema de la seguridad vial y la necesidad de establecer medidas urgentes y coordinadas entre el sector público, el privado y la sociedad civil para impedir el rápido aumento de los muertos y heridos en accidentes viales en América Latina y el Caribe, cuestión que atenta contra la sostenibilidad del desarrollo regional. Este boletín resume las actividades realizadas por la Unidad de Servicios de Infraestructura, en el marco del proyecto de la cuenta de desarrollo de las Naciones Unidas. Los autores del mismo son José Ignacio Nazif y Gabriel Pérez Salas. Para mayores antecedentes, sírvase contactar a trans@cepal.org.

I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Las lesiones causadas por los siniestros de tránsito son un problema global que afecta a todos los sectores de la sociedad, estimándose que cada año en el mundo mueren 1,2 millones de personas por accidentes de tránsito y otros 50 millones resultan heridos en otros. Sin embargo, son los países de medianos y bajos ingresos, donde se concentra aproximadamente un 85% de esas muertes y dentro de ellos, son los sectores más pobres de la sociedad y usuarios vulnerables de las vías los que cargan los mayores costos económicos y sociales al sufrir un siniestro, afectando no solamente al involucrado, sino también a sus familias y al Estado mismo que debe hacerse cargo de parte importante de los costos involucrados en el siniestro.

América Latina y el Caribe, según información de la Organización Mundial de la Salud de las Naciones Unidas del 2009, es la región con una de las más altas tasas de mortalidad en el mundo (15,01 defunciones/100.000 personas) y de no mediar acciones urgentes esta tasa se incrementará a 31 cada 100.000 personas para el año 2030.

Considerando estos antecedentes y las implicancias no tan solo económicas sino principalmente sociales para la ciudadanía, resulta fundamental la participación activa y decidida del Estado, desde la formulación misma de las políticas públicas, no tan solo de infraestructura y transporte, sino también desde la salud, la educación, la administración de justicia y de todos aquellos sectores involucrados, tal como lo han hecho muchos países de ingresos altos, que han sido capaces de reducir los principales indicadores asociados a este problema en 50% en las últimas décadas.

Conscientes de este flagelo, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en diversas resoluciones, ha manifestado la urgencia de actuar coordinadamente sobre la seguridad vial. En su resolución del 29 de mayo de 2003 sobre la crisis de seguridad en el mundo (A/RES/57/309) afirma la necesidad de que se haga un esfuerzo a nivel mundial por lograr una mayor sensibilización acerca de la importancia de la seguridad vial como cuestión de política pública. En su resolución del 11 de mayo de 2004 (A/RES/58/289) reconoce que muchos países en desarrollo y países de economía en transición tienen una capacidad limitada para hacer frente a esos problemas y subrayando, en este contexto, la importancia de la cooperación internacional para prestar mayor apoyo a los esfuerzos, en particular de los países en desarrollo, destinados a crear capacidad en la esfera de la seguridad vial, y de que se preste apoyo financiero y técnico a esos esfuerzos. En su resolución del 1 de diciembre de 2005 (A/RES/59/8) expresa su preocupación porque sigue aumentando el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico en todo el mundo, especialmente en los países en desarrollo. Finalmente, en su resolución de 25 de abril de 2008 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/RES 62/244) reafirma la necesidad de que se fortalezca aún más la cooperación y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial a escala internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo e invita a los Estados Miembros a participar en los proyectos que ejecutan las comisiones regionales de las Naciones Unidas para ayudar a los países de ingresos bajos y medianos a fijar sus propios objetivos nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, así como objetivos regionales.

En esta línea, CEPAL al igual que el resto del Sistema de las Naciones Unidas, han estado propiciando activamente la creación de instancias de coordinación nacionales y regionales, mediante la realización de seminarios y estudios tendientes a fortalecer la voluntad política de los países de la región, promover un enfoque multisectorial y coordinado en las medidas y promover el establecimiento de metas de reducción de fallecimientos y heridos que posibilitan un monitoreo y reforzamiento oportuno de las medidas adoptadas. Es así como el año 2005, CEPAL publicó un primer estudio que contenía información estadística sobre la situación de seguridad vial en la región, destacando la debilidad institucional como una de las razones que explican las diferencias en las tasas de siniestralidad vial entre los países de la región[1].

Del mismo modo, el año 2007, CEPAL desarrolló en conjunto con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) el "Índice de Seguridad de Tránsito" (INSETRA) que es un instrumento estadístico para evaluar la siniestralidad vial en un país o localidad específica, con el fin de monitorear el impacto de las medidas adoptadas en la disminución efectiva de las tasas de siniestralidad.

Durante el bienio 2008-2009, la CEPAL en conjunto con las otras cuatro comisiones regionales de las Naciones Unidas (EDA, ECE, ESCAP, ESCWA) ejecutó el proyecto Mejoramiento de la seguridad vial mundial: establecimiento de

Gráfico 1
TASA DE FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO POR CADA 100.000 HABITANTES, POR PAÍS DE LA REGIÓN (2008)

Fuente: WHO, Global status report on road safety, 2009

Integración de políticas, como el desafío de la gobernanza

i) Fortalecer la integración entre las **políticas de movilidad, las de ordenamiento territorial y de seguridad vial**, con el fin de proveer servicios de transporte que acompañen eficiente y eficazmente el crecimiento de las ciudades y conectividad terrestre;

ii) Adoptar un **enfoque de seguridad integral**, considerando todas las alternativas tecnológicas disponibles para la provisión de transporte colectivo y privado, desde el punto de vista económico, social, ambiental e institucional;

Gobernanza de la seguridad vial en América Latina

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras
- Pilar 3: Vehículos más seguros
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

Los retos principales

- ❑ La falta de coordinacion intersectorial e interinstitucional
- ❑ La falta de seguimiento y evaluacion de las normativas y políticas públicas
- ❑ La falta de fortalecimiento de la capacidad de gestión en acciones especificas.

www.cepal.org/transporte

Edición Nº 355, número 3, 2017
Original: Español

BOLETÍN FAL

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Gobernanza de la seguridad vial: resultados del taller de expertos en Buenos Aires, Argentina

Antecedentes

La situación actual de la seguridad vial a nivel mundial revela que pese a los avances registrados, especialmente en los países más desarrollados, aún queda un largo camino por recorrer para cumplir con el objetivo compartido de salvar 5 millones de vidas, evitar 50 millones de traumatismos graves y ahorrar USD$ 5 mil millones durante el Decenio de Acción. La región de América Latina y el Caribe concentra aún el 12% de las muertes por accidentes de tránsito a escala mundial. En la región, los traumatismos causados por el tránsito cobraron la vida de aproximadamente 154,000 personas en el 2013, suponiendo un aumento del 3% frente a los datos recabados de 2010 para la región.

Dentro de estas fatalidades vinculadas con la falta de seguridad vial en las vías de América Latina y del Caribe, el 45% de las muertes corresponden a usuarios vulnerables de las vías, es decir peatones (en un 22%), motociclistas (en un 20%) y ciclistas (en un 2%). Es importante considerar que estos usuarios, muchas veces, no tienen otra opción de modalidad, pues buena parte de ellos corresponden a los estratos de población de menores ingresos, quienes ante la ausencia de servicios de transporte público regulares, deben buscar estos medios de transporte para desplazarse y acceder al mercado laboral o a los servicios públicos de educación o salud.

Durante el primer tercio de la década, es decir entre los años 2010-2013, la proporción de muertes de usuarios de motocicletas, se incrementó en un 5% en la región, coincidiendo con el alza exponencial de estos vehículos en numerosas ciudades de América Latina. En otras palabras, estas cifras muestran que promover una movilidad sostenible con mejores sistemas de

USI UNIDAD DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA
División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL

El presente documento sistematiza los resultados alcanzados en el Taller Regional de Seguridad Vial: Fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, llevado a cabo en la ciudad de Buenos Aires, República de Argentina, en marzo de 2017.
El documento fue compilado por Gabriel Pérez y Cristina Muñoz de CEPAL. En el documento participaron también Azhar Jaimurzina y Ricardo J. Sánchez de CEPAL, Verónica Heler de la ANSV, Marisela Ponce de León del BID, Jean Todt, Kamola Khusnutdinova y Priti Gautam de la Oficina del enviado especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, así como Eva Molner, Robert Nowak y Edoardo Gianotti de UNECE.
Para mayores antecedentes sobre esta temática contactar gabriel.perez@cepal.org.
Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Antecedentes
I. Desarrollo del Taller Regional de Seguridad Vial: Fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible
II. Conclusiones y recomendaciones finales

NACIONES UNIDAS
CEPAL

17

Temas de la presentación

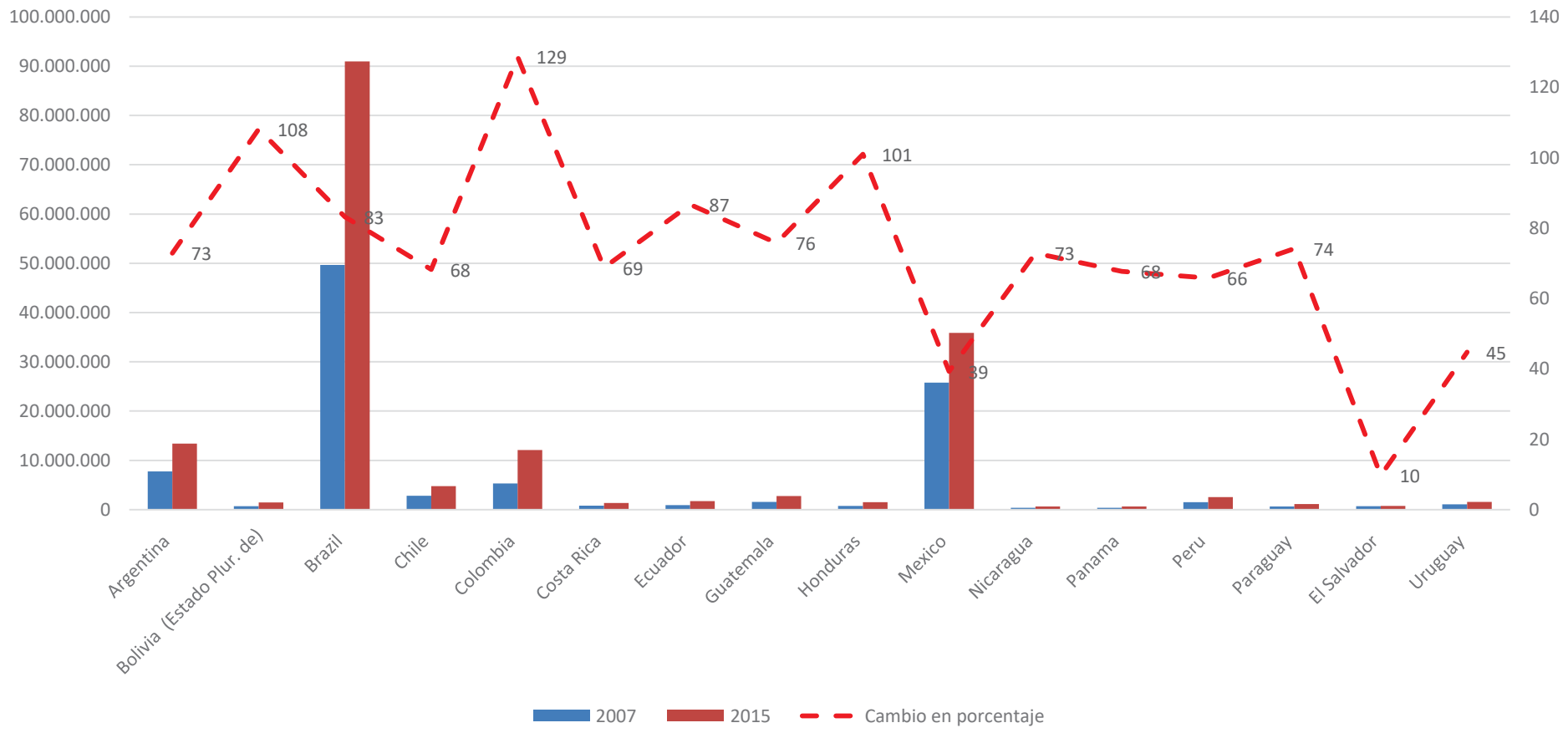
La CEPAL y los servicios de infraestructura

La seguridad vial como el tema de la gobernanza

Regulación vehicular desde la perspectiva de desarrollo sostenible

Crecimiento de parque automotor en América Latina: 2007 – 2015

(En miles de vehículos y porcentaje)s



Fuente: Perfil marítimo y logístico, CEPAL, 2017

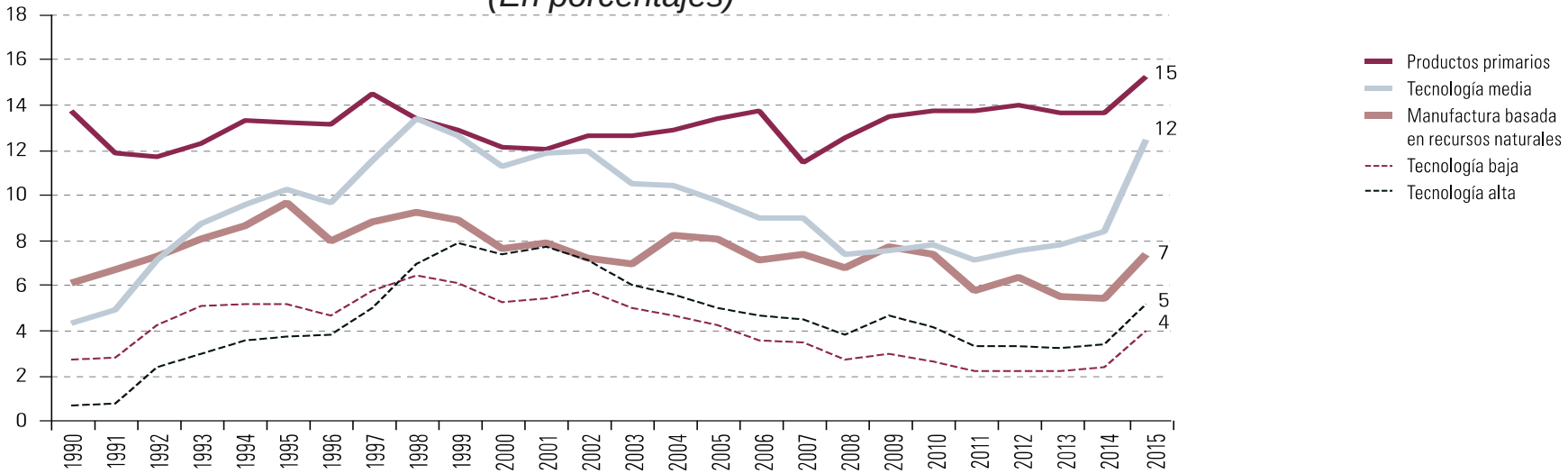
La regulación vehicular desde la perspectiva integrada de desarrollo sostenible

- La regulación vehicular es de alta importancia **económica** para los países con una industria automotor doméstica:
  - La contribución de esta industria al PIB y a los recursos tributarios,
  - Su peso en el mercado laboral y
  - Efecto positivo en términos de investigación y desarrollo tecnológico.

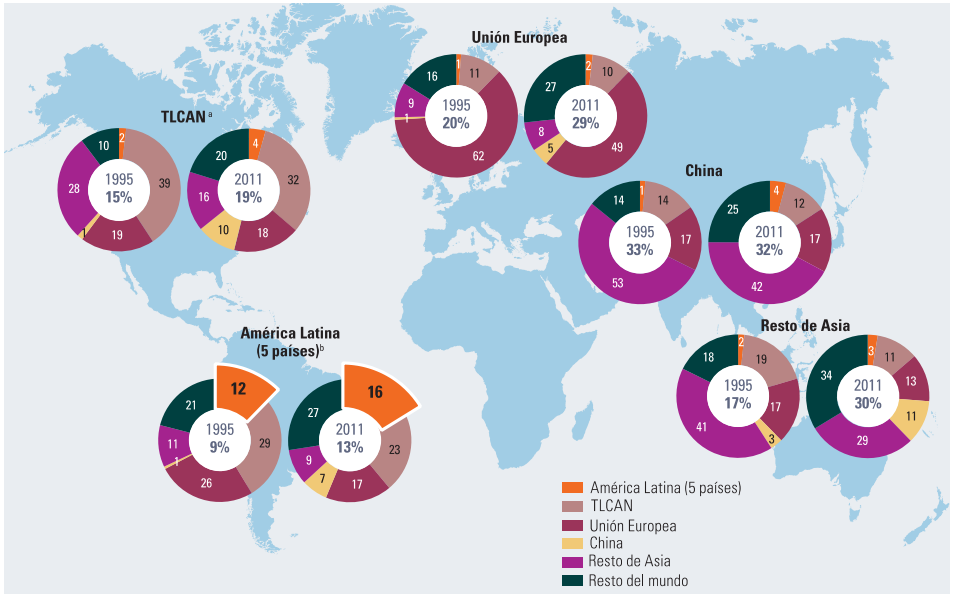
- Independiente de la importancia actual o potencial de la industria automotor doméstica, la regulación vehicular representa – para toda la región – una herramienta potente y casi inevitable para
  - Lograr los objetivos de **seguridad vial** y
  - Reducción de las **externalidades negativos en términos de impacto ambiental**.

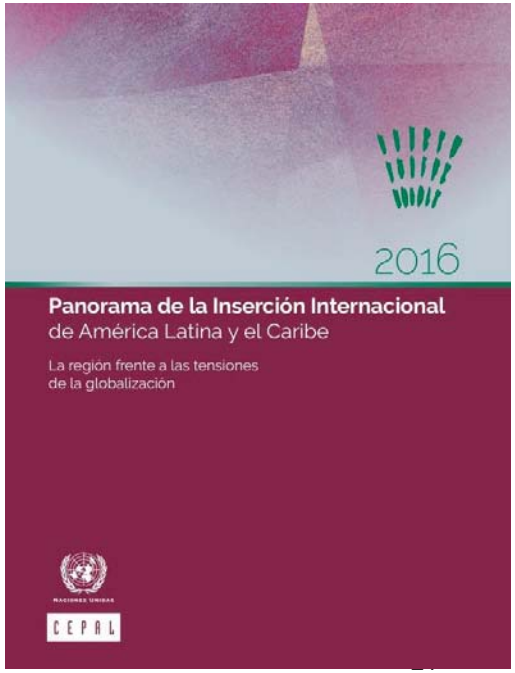
América Latina y el Caribe: participación en las exportaciones mundiales de bienes según intensidad tecnológica, 1990-2015

(En porcentajes)

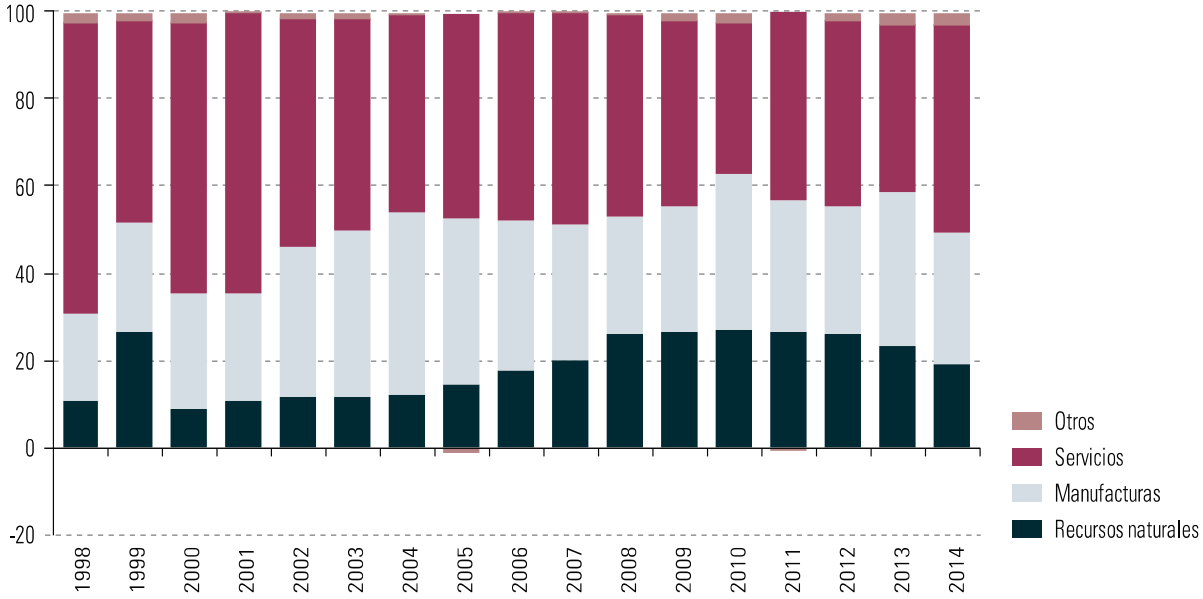


La participación de América Latina en el valor agregado extranjero contenido en las exportaciones de otras regiones





América Latina y el Caribe: ingresos de IED por sector, 1998-2014
(En porcentajes)

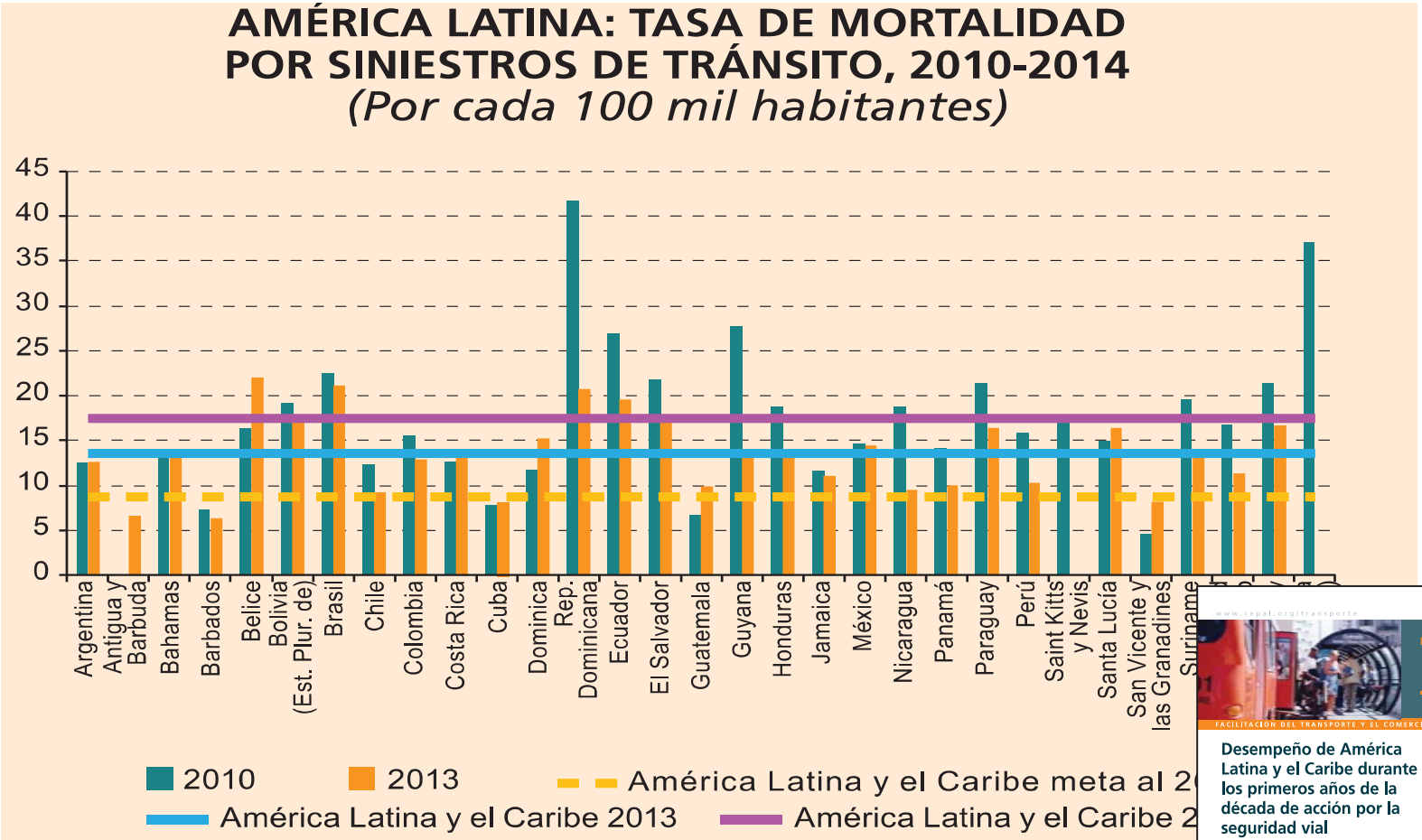


La distribución sectorial de la IED que ingresa a América Latina demuestra un predominio de los servicios, seguidos por las manufacturas y los recursos naturales

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de los países.
[a] Se incluye información de: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Trinidad y Tabago.

- El caso de la industria automotriz, principalmente en el Brasil y México, es uno de los mejores exemples de las actividades manufactureras que reciben mayores flujos de IED.
- Pero:
  - Es notoria la ausencia de inversiones para desarrollar actividades de investigación, desarrollo e innovación en nuevas tecnologías y productos
  - La mayoría de los productoss automotriz latinoamericanos no pueden ser exportados a mercados más grandes fuera de la región debido al nivel de los reglamentos vehiculares locales actuales.

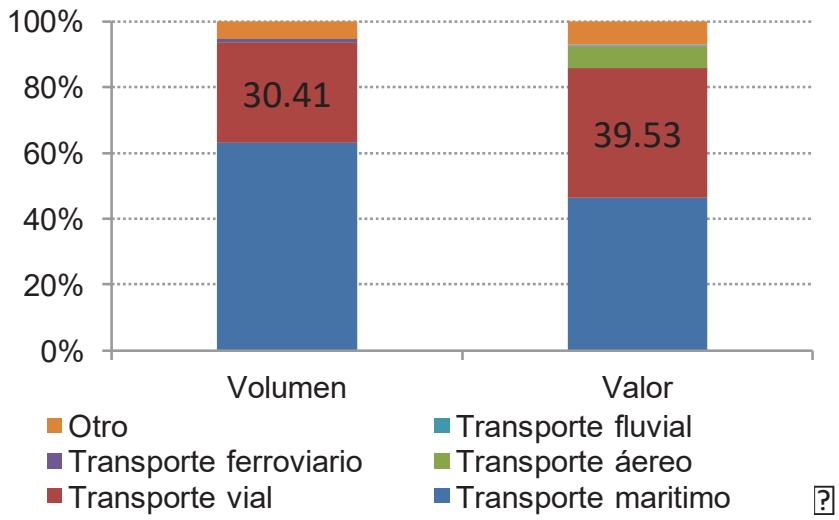
Implicaciones sociales de la regulación vehicular



Fuente: USI-CEPAL sobre la base de datos oficiales de OMS, 2015.

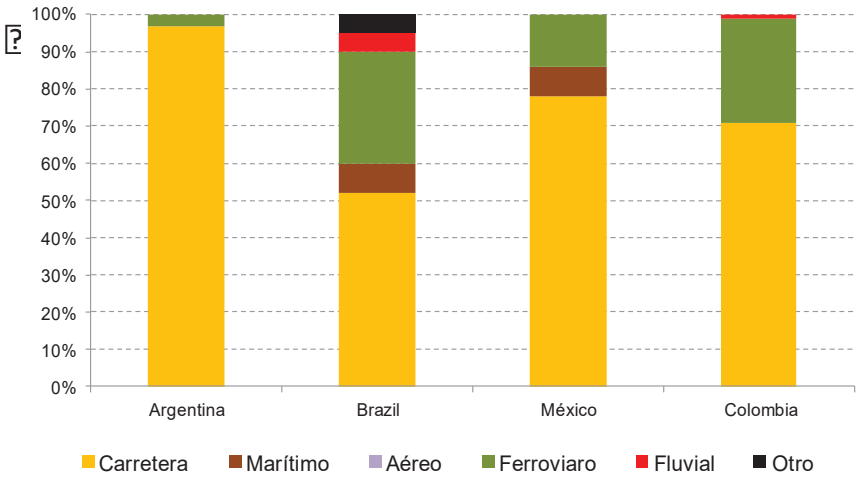
Impacto ambiental de la regulación vehicular

Distribución modal del comercio intrarregional en América del Sur, 2013.
(En porcentaje del volumen y valor)



Fuente: División de Recursos Naturales e Infraestructura, basado en la Base de datos de Transporte Internacional, CEPAL.

Reparto modal doméstico en los países de América Latina, 2013
(Porcentaje de los toneladas-km)



Fuente: División de Recursos Naturales e Infraestructura de CEPAL, en base de las estadísticas nacionales, 2013.
Nota: Información de Colombia son en toneladas.

La regulación vehicular desde la perspectiva de desarrollo sostenible

Impacto economico

- El papel de la industria automotora para la economía de la región, dada su contribución a la economía nacional en los países como Argentina, Brasil, México etc.
- La competencia creciente dentro de la industria automotora y la aparición de nuevos actores en mercados emergentes.
- El mercado actual y potencial para la industria automotora, que representan los países de la región en el contexto del consumo creciente de bienes de los países emergentes y especialmente, como consumidores de los bienes y los servicios de transporte.

Impacto social

- Las normas de regulación vehicular tienen por objeto aumentar la capacidad de los conductores para detectar y evitar las circunstancias peligrosas, así como aumentar la capacidad de los conductores para controlar sus vehículos.
- Existen las diferencias en términos de seguridad vial entre los vehículos producidos para el mercado de Latinoamérica y los producidos para el resto del mundo.

Impacto ambiental

- Las diferencias en términos de la eficiencia energética e impacto ambiental entre los vehículos producidos para el mercado de Latinoamérica y los producidos para el resto del mundo.
- El desempeño nacional en términos de la protección ambiental en el sector automotor de los países de la región de ALC.

Muchas gracias!

Azhar Jaimurzina

Unidad de Serivicios de Infraestructura
División de Recursos Naturales e Infraestructura
United Nations ECLAC

Azhar.jaimurzina@ECLAC.org
http://www.eclac.org/drni

NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS

CEPAL
ECLAC