

**FUNDACIÓN MAPFRE**

**RESPUESTA TRAS LOS SINIESTROS  
DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES DE  
IBEROAMÉRICA**

Área de Prevención y Seguridad Vial



**Federación Iberoamericana  
de Asociaciones  
de Víctimas contra la violencia vial**





Respuesta tras los siniestros de tránsito en los  
países de Iberoamérica

Indicadores desde la óptica de la  
Federación Iberoamericana de Víctimas  
contra la Violencia Vial

Propuesta de desarrollo del Pilar V del  
Plan Mundial de Acción de Seguridad Vial

# Fecha

Marzo 2015

Fotografía: © Elisa Gallego Picard 2015. All rights reserved.

Maquetación: Pilar Prieto

© FUNDACIÓN MAPFRE, Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), 2014.

Los contenidos de este informe se pueden utilizar, citando su fuente del siguiente modo:

*“Respuesta tras los siniestros de tránsito en los países de Iberoamérica. Indicadores desde la óptica de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial. Propuesta de desarrollo del Pilar V del Plan Mundial de Acción de Seguridad Vial.” © FUNDACIÓN MAPFRE y Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia vial (FICVI), 2014.*

# Equipo

## Equipo de trabajo en FICVI

Sra. Jeanne Picard Mahaut  
Ing. Sandra Velásquez Zapata  
Lic. Gustavo Hitscherich  
Lic. Ángela Jiménez Quirós, Luisa Fernanda Velásquez

Federación Iberoamericana de Asociaciones de  
Víctimas Contra la Violencia Vial FICVI  
<http://contralaviolenciavial.org>  
Calle 170 N° 56-45. Bogotá D.C. Colombia



## Equipo de trabajo en FUNDACIÓN MAPFRE

Dr. Julio Laria del Vas  
Dr. Jesús Monclús González  
Dña. Ángela Sordo Prellezo  
D. Fernando Camarero Rodríguez

FUNDACIÓN MAPFRE  
<http://www.fundacionmapfre.org>  
Paseo Recoletos, 23. 28004 Madrid. España

**FUNDACIÓN MAPFRE**

## Contenido

SOBRE ESTE TRABAJO .....	8
RESUMEN .....	9
1. INTRODUCCIÓN .....	10
1.1. Aspectos generales y características de los países miembros de la FICVI .....	11
1.2. Marco estratégico y Pilar V del Plan de Acción del Decenio para la Seguridad Vial 2011 - 2020 .....	13
1.3. Justificación .....	14
1.4. Breve reseña sobre FICVI y FUNDACIÓN MAPFRE .....	14
2. MARCO TEÓRICO .....	16
2.1. Objetivos del Informe .....	16
2.1.1. Objetivos específicos .....	16
2.2. Alcance del Informe .....	16
2.3. Metodología de trabajo .....	16
a) Actividades preliminares .....	17
b) Recopilación de datos y análisis .....	17
c) Diseño e implementación de herramientas metodológicas .....	17
2.4. Situación modelo (marco de referencia .....	19
2.4.1. Emergencia y cadena post evento de tránsito .....	19
2.4.2. Recopilación de datos .....	20
2.4.3. Información, apoyo y orientación a víctimas .....	21
2.4.4. Indemnizaciones, cobertura económica y seguros .....	21
2.4.5. Justicia .....	22
2.4.6. Marco y fortalecimiento institucional .....	23
3. PANORAMA DE LA SITUACIÓN REAL EN CADA PAÍS .....	24
3.1. Argentina .....	25
3.2. Brasil .....	27
3.3. Chile .....	29

3.4. Colombia .....	31
3.5. Costa Rica .....	33
3.6. Ecuador .....	35
3.7. España .....	37
3.8. México .....	39
3.9. Panamá .....	41
3.10. Paraguay .....	43
3.11. Portugal .....	45
3.12. Uruguay .....	47
3.13. Venezuela .....	49
4. PRINCIPALES AVANCES .....	51
4.1. Emergencia y cadena asistencial post evento de tránsito .....	51
4.2. Recopilación de datos .....	51
4.3. Atención a víctimas y familiares .....	51
4.4. Indemnizaciones, cobertura económica y seguros .....	51
4.5. Justicia .....	52
4.6. Marco y fortalecimiento institucional .....	52
5. PROPUESTAS A NIVEL REGIONAL .....	53
5.1. Emergencia y cadena asistencial post evento de tránsito .....	53
5.2. Recopilación de datos .....	53
5.3. Atención a víctimas y familiares .....	53
5.4. Indemnizaciones, cobertura económica y seguros .....	53
5.5. Justicia .....	54
5.6. Marco y fortalecimiento institucional .....	54
6. CONCLUSIONES .....	55
REFERENCIAS .....	57
a) Bibliografía, fuentes de información .....	57
b) Glosario de términos .....	65
ANEXO. Datos de las Asociaciones .....	67

## Sobre este trabajo

Las víctimas son siempre fuente de inspiración y motivación permanente, y también de información y de propuestas.

Necesitamos escuchar lo que nos dicen, y de la manera en la que lo dicen para, con ello, mantener en todo momento los pies sobre la tierra. Aunque a veces no nos guste oír lo que nos transmiten, o no estemos de acuerdo, o consideremos que la situación no es tal y como la describen, al menos en todas las ocasiones o con la profundidad con la que éstas se describen.

Pero son su experiencia de vida (o de muerte), sus sentimientos y su realidad personal, es nuestra obligación escucharlas y hacer todo lo que tengamos a nuestro alcance para luchar contra los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

En este estudio hemos puesto todo por nuestra parte y hemos sido valientes. En primer lugar, porque escuchar a una víctima nunca es fácil. En segundo lugar, porque quizás no supiéramos que todavía hubiera tantas demandas y tanto trabajo por hacer.

Queremos también agradecer a todas las asociaciones y a sus representantes por el constructivo diálogo mantenido durante los trabajos de diseño, elaboración, redacción y revisión de este documento. Hemos intentado que su redacción mantuviera íntegro todo su espíritu y todas sus demandas. Quizás hubiéramos

dicho las cosas de otro modo, o quizás no estemos al cien por cien de acuerdo con todos y cada uno de los puntos... Pero hemos realizado un esfuerzo para que, ante todo, sea la voz de las víctimas las que guiaran la pluma.

También estamos muy agradecidos, en nuestro nombre y en el de FICVI, por la constructiva colaboración establecida con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), con quién hemos tenido la oportunidad de revisar la mayoría de las fichas de los diferentes países. de modo muy especial, queremos agradecer el tiempo y el direccionamiento recibidos de los siguientes integrantes del OISEVI: Felipe Rodríguez, Corina Puppo y Alejandro Balcarce. Además queremos mencionar y agradecer al Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), por sus valiosas aportaciones a la ficha de México. Hemos intentado incluir todos los comentarios recibidos. Si, en cualquier caso, hay todavía puntos abiertos al debate, será responsabilidad de nosotros, los autores de este informe.

Estamos convencidos de que se trata de un documento necesario sobre el que debemos reflexionar con el mayor de los cuidados. Esperemos que se convierta en un trabajo útil y en un aportación significativa a la Década de Acción por la Seguridad Vial impulsada por las Naciones Unidas.

*Jesús Monclús*  
*Director del Área de Prevención y Seguridad Vial*  
*FUNDACIÓN MAPFRE*

# Resumen

Presentamos un informe realizado con la participación de las 13 Asociaciones integrantes de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia vial (FICVI) junto con FUNDACIÓNMAPFRE. El informe se ha desarrollado a lo largo del año 2014 y cumple los objetivos del Decenio de Acción 2011-2020, en concreto al Pilar V.

La mayoría de los miembros integrantes de la FICVI han sufrido, junto a sus familias, un siniestro en el tránsito por lo que su aportación ha sido de suma importancia para emprender la elaboración de este informe.

Inicialmente se han identificado un conjunto de indicadores prioritarios que nos han permitido describir características y comportamientos de la gestión de los países analizados (11 en Latinoamérica, además de España y Portugal), todos ellos evaluados con la máxima fiabilidad de los datos suministrados, referidos a la problemática que nos ocupa sobre:

1. Emergencias y cadena asistencial post evento de tránsito.
2. Recopilación de datos
3. Atención a víctimas y familiares
4. Indemnizaciones y cobertura económica de los seguros

## 5. Justicia

## 6. Marco y fortalecimiento institucional.

En el presente informe, una vez analizadas las fortalezas, amenazas, debilidades y oportunidades, se han puesto de relieve necesidades urgentes detectadas sobre todo a nivel de la recopilación de los datos y de la atención prestada a las víctimas y a sus familias, tanto en el ámbito judicial como de la salud. Esta situación real de los países analizados nos permite plantear algunas propuestas para impulsar e implantar en los países de la región *una ruta de atención integral* que mejore e instaure las medidas necesarias para atender a las familias afectadas en el post siniestro.

Se propone, entre otras necesidades, la elaboración de una *Guía de atención y orientación para las víctimas de siniestros viales* que permita ofrecer una información institucional y sirva para orientar y ayudar a las víctimas y sus familias a superar, de la mejor manera posible, las numerosas dificultades con las que se encuentran tras sufrir un siniestro de tránsito.

Este informe se ha elaborado desde la visión de las víctimas y familias afectadas por los siniestros de tránsito en los países de Iberoamérica España y Portugal que siguen siendo uno de los más graves problemas de salud pública. Afortunadamente, ya se atisba en algunos países voluntad política para resolver este flagelo.

# 1. Introducción

*Sólo al tomar conciencia de su realidad, el hombre puede convertirse en el agente y sujeto de los cambios que en ella se dan.*

*Pátzcuaro, Michoacán, México 1989*

Tras un siniestro de tránsito solemos oír un solo grito ¿Por qué? Es una pregunta desgarradora que muchas veces no encuentra respuesta ante la indiferencia de la sociedad y añade dolor al dolor. Porque los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que en un instante rompen la vida o dejan mal heridos a millones de personas cada año en el mundo; porque afectan a las familias y al entorno social que les rodea; y porque las consecuencias humanas son indescriptibles y las económicas casi imposibles de cuantificar.

Porque, sobre todo, representan un drama íntimo y muy personal que rompe emociones y sentimientos que nos acompañan para siempre. Ante la impotencia, la incompreensión y la falta de información, las familias afectadas pueden verse desamparadas sin el apoyo necesario de la justicia y de los servicios sociales y sanitarios. Tal y como nos relatan sus vivencias<sup>1</sup>:

*Después del siniestro, mi vida cambió, me volví una madre furiosa y enojada con la vida, con el conductor ebrio, con las leyes y con Dios... Recuerdo a mi hijo siempre y no dejo de pensar que algún día volveré a verlo. Lo amo igual que lo ame desde el día que nació. La pregunta: ¿Por qué? Me la he preguntado desde el 22 de mayo de 2004 hasta la fecha y creo que será la pregunta sin respuesta que tendré hasta el día de mi muerte*

*Claudia Dinorah Alcaraz Sánchez. Asociación de Víctimas De Violencia Vial. México J.A.I.M.E.*

*Porque los jueces no ayudan y los fiscales tampoco. Porque el fiscal tendría que haber dictado otra sentencia y no la dictó. ¿Por qué? Yo creo que la justicia en algunas causas es comprada*

*por gente que dispone de dinero, porque en algún momento se compró al juez, y después al fiscal. Realmente, la comunidad en ese momento no existe, te las arreglas sola como puedes. Si no tienes familiares o amigos que te hacen un trámite, si no dispones de dinero... Porque esto le pasa a cualquiera, en cualquier circunstancia.*

*Mabel Valerio, madre de David Bracamonte.  
Asociación Compromiso Vial por Úrsula y Carla.  
Rosario, Santa Fe Argentina*

*¿Por qué nadie hace nada al respecto? ¿Por qué a nadie le importa que tantos jóvenes mueran? ¿Por qué el Gobierno no hace nada? Me di cuenta de esta realidad tan grande que afecta a las familias del mundo entero, y hoy lucho contra este mal, y trato como ciudadana de aportar algo para mejorar la vialidad y alertar a la gente de este gran peligro, que está latente en todo momento. Me parece importante que existan oficinas especializadas en la ayuda a las víctimas de siniestros viales, que se les dé asesoría legal y se les trate como a personas, que exista esa compasión, ese apoyo real, terapias psicológicas, que las víctimas sean atendidas con dignidad y celeridad en hospitales de trauma especializados.*

*Soraya Herrera Díaz. Fundación CAVAT Nicole Paredes, Ecuador*

Frente a este panorama, la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FIC-VI), conocedora de las múltiples tragedias que se suman día tras día en los países que la conforman, busca alentar actividades de mejora integral de la respuesta tras los siniestros y trabajar en la generación y promoción de iniciativas para la aplicación de una respuesta jurídica eficaz y soluciones equitativas de justicia a los deudos y lesionados. De esta manera, la FICVI en el marco de su "Plan de Acción 2012-2015: Todos somos parte de la Solución!", y con el apoyo y trabajo conjunto con FUNDACIÓN MAPFRE, presentan este estudio: "Respuesta tras los siniestros de tránsito en países de Iberoamérica España y Portugal - Indicadores desde la óptica de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la

<sup>1</sup> Testimonios de familiares de víctimas publicados en Rostros de Iberoamérica editado por ASIRT (Association for Safe International Travel) y la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) con la colaboración de FICVI. 2013

*Violencia Vial. Propuesta de desarrollo del Pilar V del Plan Mundial de Acción de Seguridad Vial.*

Este estudio desarrolla, desde la perspectiva de las víctimas en trece países (11 de Latinoamérica, además de España y Portugal), una aproximación al panorama actual y el análisis general de la situación de la región a través de la denominada "Ruta de atención integral a víctimas", considerando para ello seis aspectos

- Emergencia y cadena asistencial post evento de tránsito.
- Recopilación de datos
- Atención a víctimas y familiares
- Indemnizaciones y cobertura económica de los seguros
- Justicia
- Marco y fortalecimiento institucional

Partiendo de dicha aproximación general de la situación de región, se plantean una serie de indicadores y análisis de las tendencias con el fin de emprender una búsqueda de soluciones para paliar las difíciles y complicadas situaciones a las cuales miles de familias se enfrentan cada día, implantando unas pautas de actuación, que puedan ayudar y orientar a todos los afectados para evitar, en la medida de lo posible, una segunda victimización.

**1.1. Aspectos generales y características de los países miembros de la FICVI**

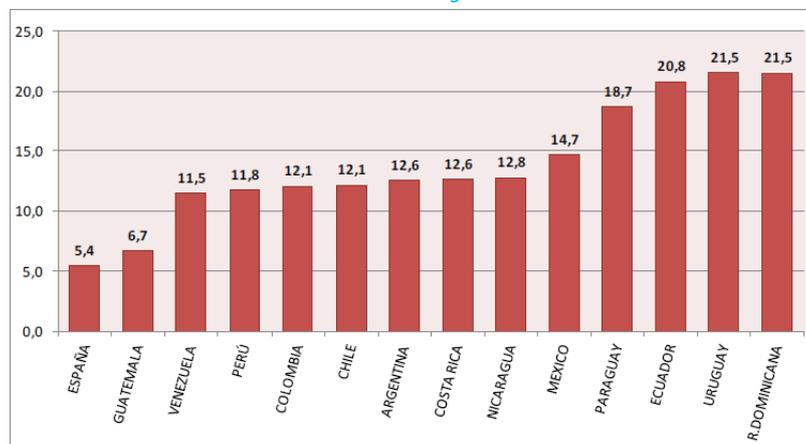
*La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que para 2015 los accidentes viales serán la principal causa de muerte prematura y discapacidad física para personas de 5 y más años de edad. Las proyecciones para 2020 son todavía peores, ya que el número de personas que morirán por esta causa en todo el mundo se acercaría a 1,9 millones.*

*Posicionadas entre las primeras causas de muerte en la región de Latinoamérica y el Caribe (LAC) para la población de 5 a 29 años de edad, las lesiones de tránsito envían a unas 5 millones de personas a las salas de emergencia y cobran las vidas de unos 142.000 latinoamericanos y caribeños cada año. Sus consecuencias más sentidas se reflejan en el sufrimiento que provocan en las víctimas y en sus familiares; además, los accidentes de tránsito generan una importante demanda en los servicios de salud teniendo un considerable impacto por los costos económicos y sociales que generan. Un ejemplo es el gran número de familias que ingresan en la pobreza cuando pierden el sostén principal del hogar<sup>2</sup>*

Datos escalofriantes que reflejan una muy grave situación en todos los ámbitos, tanto económicos como de salud pública, y que sobre todo afecta a la población con menores recursos. La falta de medidas preventivas y de políticas eficaces sigue siendo el principal impedimento para disminuir la siniestralidad vial en los países de la región.

La misión principal de todos los actores implicados en la seguridad vial debería centrarse en la prevención de los siniestros viales y en trabajar sobre los principales factores de riesgo.

Tasa de siniestralidad en Iberoamérica 2010. Tomado de OISEVI, Tercer Informe Iberoamericano sobre Seguridad Vial 2012



2 Iniciativa de seguridad vial - BID Cerrando la brecha de siniestralidad en América latina y el Caribe. Plan de acción 2010 - 2015

Por su parte, la FICVI está compormada por asociaciones pertenecientes a trece países con características políticas, económicas, geográficas, demográficas y culturales muy diversas. De acuerdo con los datos publicados por la Organización Mundial de la Salud en el "Reporte Global del estado de la Seguridad 2013: Apoyando una década de acción"<sup>3</sup>, once de los países miembros de la FICVI poseen ingresos medios (rango de ingreso per cápita entre U\$2730 - U\$11.660) y sólo dos de ellos -España y Portugal- pertenecen a la categoría de los países de ingresos altos (U\$ 31.460 - U\$21.830). La población total de los trece países está

estimada en más de 530 millones de habitantes. Entre ellos, están Uruguay con una población de 3.368.786 habitantes y, en el otro extremo, Brasil que posee alrededor de 194.946.488 de habitantes (Tabla 1.1). Con relación a las víctimas, en los perfiles de países presentados en la misma publicación, sólo se registran las víctimas directas fallecidas, las cuales para los países miembros de la FICVI, sumaron un total de 84.762 tragedias, cada caso asociado a un número mucho mayor de víctimas indirectas –padres, hijos, amigos, etc.-. No cuenta el reporte citado con los datos de víctimas directas lesionadas.

Tabla 1.1 Características generales de los países miembros de la FICVI, variables poblacionales, fatalidades reportadas, grupo de ingresos e ingresos nacionales per cápita en US\$

PAISES FICVI		Población	Fatalidades Reportadas	Grupo de Ingresos	Ingreso Nacional Grupo Per Capita US\$
1	Argentina	40.412.376	5.094	Medio	\$ 8.620
2	Brasil	194.946.488	37.594	Medio	\$ 9.540
3	Chile	17.113.688	1.595	Medio	\$ 10.750
4	Colombia	46.294.842	5.502	Medio	\$ 5.520
5	Costa Rica	4.658.887	721	Medio	\$ 6.860
6	Ecuador	14.464.739	3.319	Medio	\$ 3.850
7	España	46.076.990	2.478	Alto	\$ 31.460
8	México	113.423.052	17.820	Medio	\$ 8.930
9	Panamá	3.516.820	422	Medio	\$ 7.010
10	Paraguay	6.454.548	1.206	Medio	\$ 2.730
11	Portugal	10.675.572	741	Alto	\$ 21.830
12	Uruguay	3.368.786	556	Medio	\$ 10.290
13	Venezuela	28.979.857	7.714	Medio	\$ 11.660
		<b>530.386.645</b>	<b>84.762</b>		

Fuente: Elaboración propia. Datos: Global Status Report on Road Safety 2013 - Supporting a Decade of Action - World Health Organization En proceso de validación

Otras de las características de los países FICVI identificadas fueron los indicadores planteados por la OMS, en la línea de *Respuesta tras los accidentes* del Plan para el Decenio de Acción 2010-2020, los cuales se limitan a temas relacionados a la respuesta de emergencias (Tabla 1.2). Desde la experiencia de las víctimas se ha determinado, que si bien la oportunidad y calidad de los

servicios de emergencias es fundamental, la atención integral es más compleja e involucra diversos aspectos y servicios como: atención hospitalaria, rehabilitación, análisis cualitativo de las coberturas y primas de los seguros obligatorios, justicia, apoyo psicológico, acceso a la información de los procesos públicos, entre otros.

3 (World Health Organization - Global Status Report on Road Safety: Supporting a Decade of Action

Tabla 1.2 Indicadores OMS - Cuidados después del choque en los países FICVI

PAÍSES FEDERADOS		Indicadores OMS Ciudadanos después del choque						
		Sistema de Registro Civil	Sistema de Vigilancia basado en la sala de emergencia	Número (s) Telefónico de accesos a emergencia	Heridos seriamente transportados en ambulancia	Incapacidad permanente debido al evento de tránsito	Formación médica de emergencia para médicos	Formación médica de emergencia para enfermeras
1	Argentina	SI	SI	107	Mayor o igual al 75%		SI	SI
2	Brasil	SI	NO	Múltiples números			NO	SI
3	Chile	SI	SI	Múltiples números			NO	NO
4	Colombia	SI	SI	Subnacional	11-49%	3%	SI	SI
5	Costa Rica	SI	SI	911	50-74%		SI	SI
6	Ecuador	SI	NO	Múltiples números	Mayor o igual al 75%	5,7%		
7	España	SI	NO	112	Mayor o igual al 75%	2,1%	NO	SI
8	México	SI	NO	Múltiples números	Mayor o igual al 75%	0,80%	SI	SI
9	Panamá	SI	SI	911	Mayor o igual al 75%		SI	SI
10	Paraguay	SI	SI	911	50-74%		SI	NO
11	Portugal	SI	SI	112	Mayor o igual al 75%	3%	NO	SI
12	Uruguay	SI	NO	911	Mayor o igual al 75%		NO	NO
13	Venezuela	SI	SI	Múltiples números	11-49%	0,4%	SI	SI

Fuente: Elaboración propia. Datos: Global Status Report on Road Safety 2013 - Supporting a Decade of Action - World Health Organization

## 1.2. Marco estratégico y Pilar V Plan de Acción del Decenio para la Seguridad Vial 2011 - 2020

Siguiendo las declaraciones de Ban Ki-Moon, Secretario General de las Naciones Unidas, al presentar el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, *“se exhorta a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas”*, los autores del presente informe consideramos que es nuestro compromiso ineludible, como organizaciones de la sociedad civil, impulsar actividades dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, para que ejecuten acciones de conformidad a los 5 pilares:

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguros

Pilar 3: Vehículos más seguros

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

Fundamentalmente nos concierne el Pilar V que contempla a Atención Pre hospitalaria y la Rehabilitación de las víctimas: *Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.* Conforme una de las actividades propuestas es: *Aumentar actividades de investigación y*

*desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los accidentes.*

Somos partícipes activos dentro del Pilar V y este informe quiere responder a las necesidades de las víctimas –directas e indirectas– de los siniestros en el tránsito, ya que consideramos fundamental promover acciones que vayan mucho más allá de los aspectos de atención de emergencias.

Además, la Declaración de Antigua (Guatemala), con el motivo de la III Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) celebrada en 2014, y dentro de las disposiciones específicas, las autoridades gubernamentales representadas en la Asamblea acordaron, entre otros:

- *El fortalecimiento del OISEVI*, haciendo un llamado a los gobiernos miembros y otros actores a una mayor movilización de recursos financieros, técnicos y de sinergias y alianzas para la seguridad vial y un impulso estratégico para el posicionamiento de la seguridad vial en la agenda pública de los países miembros.
- *Fomentar la participación y co-responsabilidad*, haciendo un llamado a los actores nacionales e internacionales no gubernamentales, incluyendo al sector privado, fundaciones, sociedad civil y organismos cooperantes a sumarse a estos esfuerzos y, bajo el principio de co-responsabilidad, articularse a un sistema iberoamericano de seguridad vial multi-actores.

- *En cuanto a la respuesta tras los siniestros*, trabajar en el desarrollo de las actividades vinculadas con una respuesta integral a las víctimas de los siniestros promoviendo iniciativas y acciones interinstitucionales en los países que atiendan aspectos de salud, justicia y reparación integral.

Por otra parte, en la línea estratégica “Desarrollo del Pilar 5: Respuesta tras los accidentes” del Plan de Acción de la FICVI 2012-2015 “Todos somos parte de la Solución”, las asociaciones que integran la FICVI buscan alentar actividades de estudio y desarrollo sobre el mejoramiento integral de la respuesta tras los siniestros viales y trabajar en la generación y promoción de iniciativas para la aplicación de una respuesta jurídica eficaz y soluciones equitativas y de justicia a los deudos y lesionados. De aquí nace el proyecto que fue acogido y trabajado de manera conjunta con la Fundación MAPFRE.

### 1.3. Justificación

En el año 2013, FUNDACIÓN MAPFRE y STOP Accidentes de España publicaron un estudio de investigación sobre “EL DÍA DESPUÉS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: PERSPECTIVA DE LAS VÍCTIMAS”<sup>4</sup>. Un estudio en profundidad con un enfoque integral que involucra más que un intervalo de tiempo; trata el cómo las víctimas de un siniestro en carretera afrontan y satisfacen sus necesidades para con la esfera pública de su vida, en la medida que las consecuencias del siniestro de tráfico se van instalando en sus familias progresiva e irreversiblemente.

Se realizaron entrevistas personalizadas, con una perspectiva cualitativa, a las víctimas y también a los principales actores implicados en el post siniestro, lo que permitió trazar un retrato muy real, y a veces emotivo, de las diversas situaciones que tanto víctimas como familiares viven el día después. Puso de relieve las principales barreras y facilitadores que las distintas instituciones involucradas en el día después del siniestro vial cometen a la hora de atender a las víctimas y ofrece propuestas para paliar en su justa medida las trágicas consecuencias que sufren las víctimas.

Igualmente FUNDACIÓN MAPFRE en su publicación [www.historiasdeausencia.com](http://www.historiasdeausencia.com) realizada con otras asociaciones de víctimas de Estados Unidos durante el año 2013, pone de relieve las dificultades que sufren las familias y sus historias de dolor

De forma casi paralela, la Fundación Gonzalo Rodrí-

guez de Uruguay, en colaboración con los miembros asociados de FICVI y ASIRT (Association for Safe International Travel), publicaba un libro de testimonios ROSTROS<sup>5</sup> donde se relata en primera persona las estremecedoras vivencias de los familiares de víctimas en Iberoamérica.

Conocedores de la realidad a la cual se deben de enfrentar cada día las víctimas, tanto directas como indirectas, la cual presenta un panorama desalentador de desprotección sanitaria, social, jurídica y sobre todo humana, en su momento acordamos impulsar este proyecto. La falta de información cuando ocurren los siniestros viales, la impotencia que sienten las familias ante un hecho tan violento e inesperado debido a la falta de atención y apoyo para con las víctimas y sus familiares en Iberoamérica, nos obliga a buscar soluciones e identificar las diferentes líneas de acción posibles para poder ofrecer propuestas a nivel de la región y exigir a nuestros gobiernos que tomen medidas que ayuden a paliar las carencias detectadas.

### 1.4. Breve reseña sobre FICVI y FUNDACIÓN MAPFRE

La FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL (FICVI) fue fundada en la ciudad de Medellín (Colombia) en Febrero de 2010 y está conformada por 15 Organizaciones de la sociedad civil de víctimas y afectados por los siniestros de tránsito en 13 países de Iberoamérica: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela.

Su constitución, representa un espacio fundamental en Iberoamérica para poder desarrollar acciones y estrategias comunes contra la violencia vial.

La misión de la organización es *promover el cambio cultural mediante la acción conjunta y coordinada de sus organizaciones federadas para promover y fortalecer la seguridad vial en la región de Iberoamérica y el Caribe, para lo cual emprende acciones tendientes a la concientización de las instituciones implicadas y a la sociedad en general para eliminar la violencia vial y sus efectos e impulsar todas las actuaciones necesarias para que nuestros gobiernos consideren la seguridad vial, una política de Estado.*

La FICVI se moviliza para alcanzar su principal objetivo: cero víctimas, para lograr que nadie más tenga que sufrir el dolor de este flagelo. La FICVI constituye

4 [http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/images/app-025165\\_tcm164-25231.pdf](http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/app-025165_tcm164-25231.pdf)

5 <http://contralaviolenciavial.org/documentos/rostros-iberoamerica/gmx-niv38-con148.htm>

una red iberoamericana de asociaciones dedicadas al mejoramiento de la seguridad vial con presencia en casi todos los países de la región, que trabaja por la disminución de la siniestralidad vial y sus consecuencias en la región, desde la responsabilidad, el respeto a la vida, a la no-violencia y a la solidaridad, uniendo los compromisos de todas sus asociaciones para defender el derecho a la vida y a la seguridad de las personas en Iberoamérica, sabedoras de que el siniestro de tránsito se puede evitar.

Actualmente, la FICVI forma parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), como miembro permanente del Comité de Cooperación<sup>6</sup>, es socio fundador de Latin NCAP<sup>7</sup> y varias de sus organizaciones miembros son parte del *Global Alliance for Road Safety*<sup>8</sup> y el United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC)<sup>9</sup>.

Todas las organizaciones miembros de la FICVI han participado de forma activa en este informe, respondiendo con detalle y rigor a un cuestionario que elaboró el equipo director además de colaborar en su validación.

FUNDACIÓN MAPFRE es una institución sin ánimo de lucro creada por MAPFRE en 1975, que desarrolla actividades de interés general en España y en otros países para contribuir al bienestar social mediante la consecución de los siguientes fines:

6 <http://www.oisevi.org/a/index.php/sobre-oisevi/autoridades/comite-de-cooperacion>

7 <http://www.latinncap.com/es/miembros>

8 <http://www.roadsafetyngos.org/>

9 <http://www.who.int/roadsafety/es/>

- Seguridad de las personas y de sus patrimonios, con especial atención a la seguridad vial, la medicina y la salud.
- Mejora de la calidad de vida y de las personas.
- Difusión de la cultura, las artes y las letras.
- Formación e investigación en materias relacionadas con el seguro y la gerencia de riesgos.
- Investigación y divulgación de conocimientos en relación con la historia común de España, Portugal y los países vinculados a ellos por lazos históricos.
- Mejora de las condiciones económicas, sociales y culturales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad

Las acciones de seguridad vial que desarrolla FUNDACIÓN MAPFRE se centran en la atención a todos los grupos de riesgo y los colectivos vulnerables relacionados con el tránsito, a través de la realización de actividades y de proyectos de investigación.

FUNDACIÓN MAPFRE es igualmente miembro del Comité de Cooperación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), es también socio fundador de Latin NCAP y miembro de la *Global Road Safety Partnership* (GRSP)<sup>10</sup>, el *European Road Safety Council* (ETSC)<sup>11</sup> y la *United Nations Road Safety Collaboration* (UNRSC).

10 <http://www.grsproadsafety.org/>

11 <http://etsc.eu/>

## 2. Marco teórico

### 2.1. Objetivos del informe

La FICVI busca trabajar como una fuerza consolidada de las voces de las víctimas, directas e indirectas. Por tal razón y dadas las particularidades de los países pretende identificar elementos comunes de las realidades de la respuesta tras los siniestros de tránsito en cuanto a la atención integral que se brinda a las víctimas y sus familias.

En particular el proyecto se plantea la identificación y descripción de indicadores de gestión de la *Respuesta tras los siniestros de tránsito* en los países que conforman la FICVI para establecer un análisis comparativo de las realidades de los países seleccionados miembros de la FICVI, desde la óptica de las víctimas tanto directas como indirectas, con el fin de realizar un diagnóstico cruzado de la realidad regional.

FUNDACIÓN MAPFRE, por su parte, aspira con su participación en este estudio a realizar una contribución significativa a la mejora de dicha respuesta.

#### 2.1.1 Objetivos específicos

- Revisar y recopilar información existente en los países seleccionados: estadísticas, planes estratégicos, estudios e investigaciones, informes y reportes relacionados con la respuesta tras los siniestros en el tránsito.
- Evaluar de manera concertada, con la guía de las asociaciones pertenecientes a la FICVI y la ayuda de los informantes clave, la información para determinar los indicadores factibles en el diagnóstico de respuesta tras los siniestros de tránsito.
- Dar a conocer los resultados del informe de diagnóstico para motivar la toma de decisiones y/o reivindicaciones en los países de estudio. Difundir los resultados en los espacios internacionales, locales, en los medios de comunicación, en las plataformas web disponibles, y en las redes sociales, entre otros.

### 2.2. Alcance del informe

Con el ánimo de trabajar en la construcción de generación y promoción de iniciativas en el desarrollo del *"Pilar 5: Respuesta tras los siniestros de tránsito"* este informe nos señala la ruta a seguir para brindar una atención integral a las víctimas de la violencia vial y a sus familiares.

Con tal fin se elabora este informe en donde se indica tanto la situación a día de hoy en los diferentes países como la "luz en el horizonte" que señale el camino hacia el escenario al que acercarse en los próximos años. Es nuestro objetivo dar a conocer los resultados del informe de diagnóstico con miras a motivar la incorporación de los indicadores determinados en la toma de decisiones en los países del estudio.

### 2.3. Metodología de trabajo

Con la finalidad de establecer una herramienta que permita medir la gestión en la respuesta tras los siniestros de tránsito y elaborar un diagnóstico desde la óptica de las asociaciones miembros de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), se ha realizado este informe que se inscribe en el ámbito de la sociología conceptual porque trata de explicar de forma singular e integrada acontecimientos plurales que son percibidos e interpretados, a su vez, desde la vivencia, percepciones y expectativas personales diferentes.

Para ello el diagnóstico se ha realizado de acuerdo a la siguiente estructura de trabajo:

- Recopilación de datos de la respuesta tras los siniestros de los países FICVI.
- Análisis de información y establecimiento de áreas prioritarias.
- Análisis comparativo entre países FICVI y principales avances

El estudio incluye el diagnóstico completo de los siguientes países, que suponen el 100% de los 13 países con los que trabaja la FICVI:

1. Argentina
2. Brasil
3. Chile
4. Colombia
5. Costa Rica
6. Ecuador
7. España
8. México
9. Panamá
10. Paraguay
11. Portugal
12. Uruguay
13. Venezuela

En consecuencia con la naturaleza del marco teórico y el proceso metodológico, las técnicas utilizadas no han supuesto una batería de herramientas aplicadas sobre un objeto, sino que incluyen procesos de retroalimentación en la forma de un plan establecido en el tiempo. Desde estas premisas, este informe se ha llevado a cabo mediante la aplicación de técnicas cualitativas complementadas con técnicas documentales.

#### a) Actividades preliminares

- Selección del coordinador técnico y equipo y definición del plan de trabajo.
- Establecimiento de los procedimientos de logística de comunicaciones y manejo de información con cada Asociación de la FICVI.
- Carta de compromiso y apoyo al proyecto de las Asociaciones miembro.
- Socialización del proyecto

#### b) Recopilación de datos y análisis

Para la obtención de los datos del diagnóstico de la respuesta post-siniestro se han utilizado diversas fuentes de información que figuran en el anexo.

La información se ha obtenido, prioritariamente, de lo que se ha denominado “fuentes principales” (Asociaciones de Víctimas, administraciones nacionales de tránsito, salud entre otras) y se ha contrastado, siempre que ha sido posible, con las “fuentes globales” de información en la región: como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización Panamericana de la Salud (OPS), el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), entre otros.

Los datos se han completado con entrevistas realizadas por correo electrónico y telefónicamente a expertos de las citadas organizaciones. Complementariamente, se realizaron contactos personales coincidiendo con el 2º Encuentro de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial en Santiago de Chile (Enero 2014). Durante este encuentro con todas las asociaciones miembros, se presentó el proyecto para solicitar la colaboración y el compromiso explícito de las asociaciones.

La información se ha valorado por parte de un grupo de análisis integrado por la FICVI y FUNDACIÓN MAPFRE y, dada la disparidad de la información en algunos países, se ha optado por incluir la información que se ha considerado más fiable por la coincidencia entre diferentes fuentes, y se ha añadido un criterio de fiabilidad que se explica a continuación:

⇒ **Fiabilidad alta:** la información se ha contrastado con diferentes informes en materia de seguridad vial elaborados por el OISEVI, la administración u otras entidades nacionales, por lo que se considera que es un fiable reflejo de la realidad de la seguridad vial en el país

⇒ **Fiabilidad media:** la información ha sido aportada por la administración del país, sin que haya existido posibilidad de contrastarla con otras entidades, bien porque no existen, o porque, aunque existen, no disponen de datos alternativos suficientes para su valoración complementaria

Existen algunas excepciones, como el caso de Chile, en el que la información no se ha contrastado con fuentes complementarias, pero su nivel de fiabilidad se considera alto, debido a la buena estructuración de los datos requeridos, que hace que no se dude de su fiabilidad. Por otro lado, en el caso de Panamá y Costa Rica tampoco fue posible contrastar la información con otras entidades, pero los sistemas de recogida de datos, análisis posterior y la recopilación de toda la información sobre marcos legales, infraestructura, planes y otros factores implicados, hace que se considere un nivel de fiabilidad medio.

#### c) Diseño e implementación de herramientas metodológicas

Se diseñó el cuestionario temático “Ruta de Atención Integral a Víctimas” tipo entrevista semi-estructurada; este trabajo fue realizado mediante la evaluación, análisis y discusiones de diferentes aspectos que se consideran como parte de la atención integral, con el equipo técnico de la FICVI y la Fundación MAPFRE. El objetivo de esta herramienta, tipo matriz, se enfocó en detectar

las carencias en materia de respuesta a víctimas tras los siniestros y ayudar a identificar las debilidades desde la óptica de las víctimas y con ello lograr que las acciones de respuesta tengan trazado un camino de intervención para avanzar a nivel nacional y regional.

De esta manera, se establecieron los principales temas sobre los cuales se centraría la recopilación de información en cada país, focalizados hacia aspectos que nos direccionaran a acciones y/o medidas concretas. Las áreas a desarrollar planteadas en 36 puntos se agruparon en seis secciones:

⇒ **Emergencias y cadena asistencial post evento de tránsito.**

Incluye temas como el conocimiento ciudadano sobre qué hacer en caso de siniestro, atención-extrahospitalaria, gestión de las llamadas de emergencias, recursos de la respuesta extra-hospitalaria, evaluación de servicios de emergencia, registros de intervenciones e indicadores de efectividad de la atención extra-hospitalaria.

⇒ **Recopilación de datos**

Autoridades y/o entidades participantes, roles, identificación de protocolos, consulta sobre la existencia de equipos forenses especializados en la reconstrucción del siniestro, consolidaciones de datos policiales, médicos y/o médico-forenses, cantidad y calidad de datos y existencia de observatorios de movilidad y/o de seguimiento epidemiológico.

⇒ **Atención a víctimas y familiares**

Para esta línea de consulta se identificaron dos momentos: en la ocurrencia del evento y en el proceso post-siniestro. Dentro de los puntos de consulta planteados están: existencia de protocolos de comunicación del siniestro a las víctimas, acompañamiento psicológico y/o legal en el momento del evento, existencia de oficinas de atención a víctimas, servicios de asistencia telefónica y cobertura. Número de entidades públicas y privadas que deben visitar las víctimas para que éstas puedan ser atendidas de manera integral. Identificación de la existencia de servicios sociales y de orientación y/o protección. Coordinación con las instituciones implicadas (servicios sanitarios, aseguradoras, judicatura, fiscalía, autoridades de policía de tránsito, ONGs...). Asistencia psicosocial de víctimas y familiares y niveles y tipos de asistencia. Seguimiento a lo largo del proceso penal.

⇒ **Indemnizaciones: y cobertura económica de los seguros.**

Existencia, tipos, cobertura económica, seguros: existencia de un seguro obligatorio de siniestros

de tránsito, tipos de indemnizaciones y coberturas establecidas. Datos sobre control y/o fiscalización de la contratación del seguro en caso de ser obligatorio; sanciones para quien no cuente con el seguro; cuál es la entidad que cubre las indemnizaciones de los vehículos no asegurados; y montos de los recursos requeridos y aportados por el Estado para la indemnización al total de las víctimas.

⇒ **Justicia**

Formación de los agentes de tránsito en investigación de siniestros y elaboración de informe periciales de causas (peritajes); número de entidades que participan en la recopilación de los datos y/o reconstrucción del evento de tránsito para consolidar el material probatorio en el proceso judicial; nivel de cobertura en el país; identificación de un protocolo de investigación estandarizado; determinación de la existencia de: fiscalías especializadas; orientación/información a víctimas en el proceso de denuncia y establecimiento del proceso; justicia preventiva; establecimiento del consumo de alcohol/drogas, controles de velocidad...; datos sobre duración del proceso judicial; asistencia /asesoría legal gratuita; universidades, colegios de abogados, órgano judicial, defensoría del pueblo...; tipo de legislación existente y tipificación penal o administrativa de las faltas.

⇒ **Marco y fortalecimiento institucional.**

Identificación de acciones en cuando al proceso de formación del recurso humano de las instituciones públicas de emergencia: sanitarios, policías, justicia...; inclusión en los procesos de fortalecimiento de procesos de atención a víctimas; asignaciones presupuestales a los programas de atención integral; procesos de reeducación ciudadana en hábitos de seguridad vial; estudios oficiales sobre los costos asociados a la siniestralidad vial para el desarrollo socioeconómico del país...

En una primera etapa, el cuestionario *“Ruta de Integral de Atención a Víctimas”* fue calibración en tres países piloto (España, Colombia y Uruguay) y posteriormente ajustado para su implementación en la totalidad de los 13 países participantes en el proyecto.

A modo de resumen, la metodología empleada incluyó las siguientes tareas:

- Etapa cualitativa y etapa cuantitativa: diseño de indicadores
- Mesas virtuales de discusión de conclusiones, recomendaciones y propuestas

- Informe del diagnóstico y propuestas en el “Pilar 5: Respuesta tras los accidentes” desde la óptica de la FICVI.
- Comunicación y divulgación del Informe FM-FICVI
- Seguimiento, evaluación y retroalimentación de gestión y resultados

Finalmente, con el objetivo de conseguir la máxima calidad en el desarrollo de este informe, está previsto solicitar la revisión por parte de los expertos en seguridad vial del OISEVI, por lo que la presente versión del informe debe considerarse sujeta a modificaciones.

Gráfico 1 - Metodología para el desarrollo del informe de respuesta tras los siniestros viales en Iberoamérica



## 2.4. Situación modelo (marco de referencia)

### Después del siniestro vial ¿Qué?

Antes de ocurrir el hecho, la población debe conocer cómo actuar ante un siniestro vial y cuáles son los pasos que debe realizar en un orden de prioridades que garantice proteger la vida y evitar mayores riesgos. También debe conocer cómo comunicar al Centro de coordinación de emergencias a través de un número único de fácil memorización 911 ó 112 el hecho ocurrido, para activar el protocolo que garantice una primera atención en el menor tiempo posible. Según un protocolo que resume 3 acciones denominadas P.A.S:

- ⇒ PROTEGER: ponerse el chaleco reflectante y colocar el triángulo de señalización de peligro en la zona del siniestro.
- ⇒ ACTIVAR: avisar al 112 ó 911 indicando el lugar exacto, circunstancias, etc.
- ⇒ SOCORRER: ofrecer primeros auxilios, inmovilizar a las víctimas, nunca quitar el casco en el caso de motociclistas, etc.

### 2.4.1. Emergencia y cadena asistencial post evento de tránsito

- *Activación del sistema de respuesta a siniestros viales*

Una vez recibida la comunicación de un siniestro vial, el centro habilitado se encarga de recopilar datos para identificar el lugar y los hechos y activar la respuesta que garantice en el mínimo de tiempo la atención a las víctimas.

Una vez notificado, se debe dar respuesta al hecho con un equipo de profesionales conocedores del protocolo de actuación que cuenten con transporte especializado que les permita adecuar la respuesta sanitaria a las necesidades de cada caso y que garantice la estabilización del paciente reduciendo el riesgo en el traslado al centro hospitalario más próximo.

Debe existir un formulario (tipo test) para el personal de emergencia que le permita recoger la información inicial y los pasos seguidos para la estabilización del paciente. Este informe se deberá entregar en el ingreso hospitalario, para adjuntarlo al informe médico final.

De igual forma, la policía debe activar su protocolo de actuación y deberá garantizar en primera instancia la seguridad en el lugar del siniestro para evitar más riesgos, y del mismo modo deberá garantizar, a través del seguimiento estricto del protocolo de recogida de información, un informe pericial lo más completo posible, siempre a través de un formulario tipo test que no deje a discreción del funcionario datos que, de no plasmarse, pueden ser cruciales en el proceso de investigación.

- *Notificación del siniestro e ingreso en el hospital*

Son los familiares y personas próximas los que sufren el primer impacto que supone la notificación del siniestro. La situación ideal en materia de comunicación de mala noticia se debe producir de forma presencial en los casos de heridos graves y fallecidos. Ésta debe realizarse por un agente de policía en compañía de un especialista (preferiblemente, en el área de psicología) con experiencia en comunicación de mala noticia. Si la

notificación se tiene que realizar mediante una llamada de teléfono, siempre deberá realizarse por parte de un equipo formado en comunicación de malas noticias y en este primer contacto dará la información necesaria inicial, pero nunca en ese momento se comunica el tipo o gravedad que ha supuesto el hecho. Esta información se transmitirá en un espacio habilitado para la atención e información a familiares del paciente en los centros hospitalarios con apoyo de profesionales psicólogos al momento de la notificación.

*Debe existir un protocolo y pautas de actuación ante este tipo de situaciones cada vez más frecuentes cuando la consecuencia es fallecimiento en el lugar del siniestro. En este caso el encargado suele ser la Policía de Tránsito, que debe estar formado en técnicas para comunicar la mala noticia ya que deberá acudir al domicilio del afectado para comunicar el hecho.*

- *La atención sanitaria*

Partimos del principio que el país cuenta con el acceso a la sanidad en igualdad de condiciones a todas las personas. En este contexto los recursos sanitarios que las instituciones deben poner a disposición de las personas que han sufrido un siniestro de tránsito se puede distinguir la respuesta sanitaria en fase aguda, la rehabilitación hospitalaria y la post hospitalaria de las víctimas.

- *Respuesta sanitaria en la fase aguda*

Partiendo del hecho del acceso universal a coberturas sanitarias (en la región vemos el caso de España/Costa Rica). Entendemos que cuando una persona sufre un siniestro grave, se debe trasladar al hospital más cercano al lugar del siniestro y una vez evaluado su estado, queda ingresado en urgencias del mismo centro o puede ser trasladado según sus necesidades a otro complejo especializado que cuente con unidad especializada en la lesión del accidentado.

Se debe actuar con criterios de cercanía al domicilio del lesionado, ya que esto le va a facilitar posteriormente, la rehabilitación ambulatoria. Además, permite que los familiares y amigos puedan acudir al centro sanitario con más asiduidad y que, por tanto, el afectado se encuentre más arropado.

Se debe trabajar la atención desde una perspectiva global, en la que la totalidad de los profesionales participen en la atención de manera conjunta, incluyendo el apoyo psicológico a víctimas y familiares.

- *La rehabilitación hospitalaria/posthospitalaria*

En esta fase se deben considerar las necesidades diver-

sas según el tipo de daño (lesionados medulares, daño cerebral y amputados) deben ser tratados en centros especializados o unidades específicas de hospitales. Se debe brindar una perspectiva integral de la atención, además de contar con médicos rehabilitadores y fisioterapeutas que tengan conocimientos específicos para cada caso.

En este punto debemos considerar que las víctimas deben contar con una respuesta a sus necesidades más allá de atención en la fase aguda y rehabilitación. Creemos que una situación modelo debería incluir:

- Gastos sanitarios. Además de la cobertura que cubre los gastos sanitarios básicos que necesita el afectado para superar la enfermedad sobrevenida a causa del siniestro, deberá considerarse las largas estancias hospitalarias y la necesidad de un acompañamiento continuado que genera un importante gasto a los familiares (alimentación fuera del hogar, frecuentes traslados a una ciudad diferente al municipio de residencia y /o disponer de alguien que se ocupe del hogar familiar, etc).
- Gastos de rehabilitación. Una vez concedida el alta hospitalaria, se debe contar con medios necesarios para ofrecer la rehabilitación al afectado (ejm. logopeda y el neuropsicólogo entre otros especialistas para garantizar que se reciba el tratamiento que suele ser lento y prolongado.
- Gastos de adquisición de elementos de ayuda. En la mayor parte de las lesiones físicas, es necesario la adquisición de prótesis y aparatos de ayuda, tanto para la rehabilitación en el propio hogar (barras, pesas, etc.) como para el desenvolvimiento en la vida diaria (sillas de ruedas, muletas, etc.).
- Gastos de adaptación de elementos estructurales. Por ejemplo en el caso de lesionados medulares y también algunos amputados, van a necesitar una vivienda adaptada, tanto en el exterior como en el interior, es decir, van a tener que adquirir una vivienda en un edificio sin barreras arquitectónicas, o eliminarlas si no se quiere o puede cambiar de domicilio.

#### 2.4.2. Recopilación de datos

Una vez sucedido el siniestro, todas las entidades implicadas en dar respuesta inmediata deben contar con un protocolo de actuación que incluya dentro de los mismos procedimientos de recogida, transmisión y

tratamiento de la información, adaptándose a las nuevas tecnologías. Un buen modelo en este sentido es el sistema ARENA en España<sup>12</sup>.

Esta información debe garantizar la utilidad en dos vías. La primera es la recogida de datos para los informes de peritaje y diligencias pertinentes que deberán remitir a la autoridad judicial dentro del proceso. Estos datos son indispensables a la hora de determinar responsabilidades y garantizar la mayor información posible para la investigación del siniestro. La segunda vía reside en la recogida de datos y variables de interés para el diseño de medidas de seguridad vial, que recoge información exhaustiva y única sobre factores relacionados con el siniestro, la vía, los vehículos y las personas implicadas.

Para ello debe existir en cada país un registro de víctimas y siniestros viales que contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes (policial, forense y hospitalaria), de modo que se evite la duplicidad en los datos. De la unión de la información entre entidades se podrá conocer la cifra real de fallecidos en siniestros viales en el término de 30 días, y también se podrá conocer los tipos de lesiones de las personas implicadas. Toda esta información nos permite conocer mejor las circunstancias de los siniestros y los resultados lesivos de los mismos.

La publicación de los datos debe ser diaria respecto de los siniestros mortales ocurridos en carretera con cómputo de fallecidos en 24 horas, dado que este sistema de indicador rápido debe ser informado prácticamente en tiempo "real" por los cuerpos de seguridad que tienen competencias en la zona. Se debe publicar también la información estadística anual y aquellos siniestros tanto con resultado mortal a 30 días como con resultado no mortal y además se debe enviar ficheros de micro-datos a los centros investigadores en seguridad vial que lo solicitan, lo que permite que realicen estudios detallados de la siniestralidad y con ello priorizar hacia donde se dirigen los recursos para erradicar la problemática específica en cada país.

### 2.4.3. Información, apoyo y orientación a víctimas

Una vez sucedido el siniestro vial debe existir un servicio institucional de atención a las víctimas y/o familiares que se debe ubicar a nivel provincial/autonómico/federal según las competencias de los gobiernos en cada país, que permita al usuario recibir información, apoyo y orientación para afrontar la nueva situación.

12 Sistema ARENA 2 [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/Manual\\_Usuario\\_Aplicacion.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/Manual_Usuario_Aplicacion.pdf)

Este servicio debe ser prestado por profesionales (trabajo social, psicólogos, juristas...) que ofrezcan la atención en un mismo espacio sobre:

- El servicio deberá orientar a las víctimas que se dirijan a él, en su relación con el entramado judicial y en su caso con el social.
- Asistencia e información desde el primer momento en que la víctima se ve inmersa en el entramado judicial de investigación.
- Orientar antes de interponer la denuncia y realizar un seguimiento de la misma hasta la finalización del proceso.
- Orientar a la víctima sobre la solución más satisfactoria a las consecuencias generadas por el siniestro de tránsito, independientemente de que constituya delito o no.
- Informar a la víctima sobre los trámites procesales, los derechos que en ellos le corresponden, las ayudas económicas y recursos sociales de que puede disponer.
- Prestar asistencia psicológica y social a la víctima si la necesitase.
- Derivarla a los servicios sanitarios o sociales competentes y adecuados si fuera necesario.
- Acompañar a la víctima en todos estos procesos y, fundamentalmente, en los judiciales.

En definitiva y como resumen de todo lo anterior: dar respuesta y apoyo, asistencial en un mismo espacio y cuando sea preciso a los derechos de la víctima y sus familiares, para con ello solventar las necesidades específicas de quienes hayan sufrido daños considerables por la gravedad del delito.

### 2.4.4. Indemnizaciones, cobertura económica y seguros

Con la finalidad de garantizar la respuesta después del siniestro, deberá existir por ley en el país un Seguro Obligatorio a Terceros (Ley de Responsabilidad Civil) que regule tanto la responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, como el aseguramiento de los mismos.

Para garantizar la vigencia del seguro de responsabilidad civil se deberá fiscalizar además de la contratación, el pago actualizado del periodo del seguro, estableciendo que el incumplimiento de esta norma

constituirá una infracción administrativa. Deberán la autoridad de tráfico competente y las entidades de seguros buscar un sistema con ayuda de las nuevas tecnologías que permita cruzar información de altas y bajas de vehículos a fin de garantizar el control de la obligación de aseguramiento.

Si una vez ocurrido el siniestro vial la víctima se encuentra en desamparo por no poder identificar al autor de los hechos o que el mismo no pueda responder civilmente por no poseer seguro o bienes, deberá ser el Estado el responsable subsidiario de la cobertura hasta el límite del aseguramiento obligatorio, a fin de hacerse cargo de los gastos y proteger a la víctima. Para ello se deberá crear un fondo nacional de solidaridad y garantía para cubrir la prestación a las víctimas de siniestros de tránsito.

Es cierto que no siempre las coberturas contratadas en las pólizas de seguros del automóvil cubren en la totalidad las secuelas del siniestro, pero las indemnizaciones en función de fallecimiento, lesiones, periodos de baja, etc., deben estar reguladas por una ordenación legal que establezca las cuantías, a fin de garantizar a través de unas tablas de valoraciones la igualdad de acceso a indemnizaciones justas, y donde se reduzca la discriminación por diferencias de posibilidades (acceso a mejores abogados, criterio del juez, mayores recursos económicos individuales...).

Esta tabla de valoración debe contemplar circunstancias individuales del accidentado (salario, tipo de trabajo, etc.) además de explicar el procedimiento a seguir en la valoración de los daños. Deberá actualizarse anualmente con el índice de precios de consumo (IPC) a fin de garantizar la evolución.

Se deben activar los mecanismos que garanticen que todas las víctimas reciban el mismo tipo de atención, debiendo los costes ser cubiertos por el seguro de responsabilidad civil obligatorio. Si se da el caso que la persona responsable carece de seguro de responsabilidad civil o que se desconozca el autor del hecho, la cobertura para los perjuicios causados (atención e indemnización) deberá ser cubierta por el Estado como responsable subsidiario, a fin de dar cobertura a las víctimas en todo el ámbito territorial y hasta el límite del aseguramiento obligatorio, a fin de evitar el desamparo y el vacío de responsabilidad.

#### 2.4.5. Justicia

Las víctimas, incluidos sus familiares, deben tener información clara del procedimiento que deben seguir después de ocurrido el hecho, saber a dónde deben acudir y, una vez aclarados los hechos acaecidos, ver si

en el procedimiento judicial existen esperanzas de encontrar respuesta ante la imposibilidad de recuperar a un ser querido. Por ello la respuesta del sistema judicial ha de ser especialmente cuidadosa para que, sin generar falsas expectativas en un tema tan sensible, se informe de forma objetiva de las acciones legales que están a su alcance para el ejercicio de sus derechos, dar a conocer los recursos con los que pueden contar, los tiempos de respuesta, las posibles consecuencias de sus actuaciones, etc.

Se deben establecer protocolos dentro del sistema judicial para la realización detallada de diligencias judiciales que sirvan para esclarecer el hecho. Dicho protocolo ha de establecer limitaciones y plazos para poner en conocimiento de la autoridad todas las diligencias que se practiquen.

Deberá existir la posibilidad de que las víctimas, incluidos sus familiares, puedan obtener la asistencia jurídica gratuita en los casos de tránsito. Cada país establecerá requisitos y facilitará la información pertinente sobre la posibilidad de acceder a la asistencia jurídica gratuita.

Por otro lado en materia de tránsito existe la necesidad que la legislación penal sancione como delito o como falta determinadas actuaciones ligadas a la circulación. Éstas deberán definirse con mayor rigor, tipificando todos los delitos relacionados con la seguridad vial, evitando así que determinadas conductas calificadas como violencia vial puedan quedar impunes. El objetivo es incrementar el control sobre el riesgo por ejemplo en los excesos de velocidad considerados peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica/ drogas que hayan de merecer la misma consideración.

Debe existir en el país, como reacción institucional, la unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tránsito (fiscalía, jueces, etc.). Se debe constituir un mecanismo eficaz con profesionales sensibles a la problemática, que centren sus esfuerzos para buscar la respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia. Es fundamental que, por las gravísimas consecuencias que ocasionan los siniestros de circulación, la respuesta legal no quede devaluada creando cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales, o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.

Considerando que estas medidas garantizan una respuesta proporcional al daño causado para las víctimas y sus familiares dentro del sistema judicial, es fundamental que se responda con agilidad dentro del proceso y, en última instancia, que la justicia sea repa-

radora para la víctima, preventiva para la sociedad y reeducadora para el culpable.

#### 2.4.6. Marco y fortalecimiento institucional

Es importante la formación y sensibilización continúa y específica a los profesionales que brindan atención y respuesta después de los siniestros, no solo al personal de emergencia y sanitario sino incluir al personal encargado de dar respuesta social y judicial.

Para proporcionar una respuesta ideal después del siniestro a víctimas y familiares dentro de cada país debe existir una colaboración entre los actores y organismos cuyas políticas repercuten, directa o indirectamente, sobre la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito.

Para ello es indispensable utilizar los datos de siniestralidad como fuerza para ejecutar iniciativas en materia de seguridad vial, para que la población forme parte

de la problemática y de las soluciones, para adoptar y hacer cumplir la legislación. En definitiva, para armonizar sus esfuerzos con prácticas adecuadas a las necesidades específicas del país.

Cada país debe desarrollar planes y estrategias nacionales de seguridad vial que den una respuesta integral a la atención a las víctimas post siniestro de tránsito.

Es necesario disponer de una mayor y mejor información sobre los siniestros de tránsito y sus circunstancias para una buena y eficaz toma de decisiones.

Es indispensable que estas estrategias cuenten con recursos económicos propios para poder desarrollarse y que tengan consideración de política de Estado.

Todos los países deben formar parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) como centro de referencia ya que sus criterios de trabajo se inspiran en buenas prácticas y modelos existentes.

### 3. Panorama de la situación real en cada país

Las realidades en cuando a la “ruta integral de atención a víctimas” en los países, evidenciadas en las respuestas obtenidas en los cuestionarios, su validación correspondiente y evaluación, y siempre según la información disponible en cada país analizado, son presentadas de manera individual en las siguientes fichas.

En estas fichas se destacan para cada una de las seis áreas definidas (emergencias y cadena asistencial post evento de tránsito, recopilación de datos, información, orientación y apoyo a víctimas y familiares, indemnizaciones, cobertura económica y seguros, justicia, y marco y fortalecimiento institucional) las fortalezas, debilidades y observaciones detectadas. Entendiéndose por “fortalezas” aquellos aspectos sobre los cuales el país ha avanzado y se han implementado medidas, y como “debilidades”, aquellos elementos insuficientemente desarrollados para la atención integral a las víctimas.

Los datos estadísticos se han obtenido con la información dispensada por el Banco Mundial y otros organismos oficiales. Las fichas que se incluyen a continuación son:

- Argentina
- Brasil
- Chile
- Colombia
- Costa Rica
- Ecuador
- España
- México
- Panamá
- Paraguay
- Portugal
- Uruguay
- Venezuela

### 3.1. Argentina

ARGENTINA - DATOS GENERALES			
Población (2013)*	41'80 millones		
País de ingresos	Medio alto		
Ingreso per cápita	US\$ 6.290		
	2012	2013	
Víctimas fatales	5.209	5.074	
Víctimas no fatales	120.000 apx	NA	
Tasa víctimas / 100.000 hab.	12,4	---	
Parque automotor	9,389.096		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

El número principal de emergencias: 911 corresponde a la PFA que da el aviso a los que deban acudir al lugar del siniestro. Existen números alternativos eficientes: 147 Atención Ciudadana, 107 SAME (Sistema de Atención Médica de Emergencia, para Buenos Aires)

##### *Debilidades*

El tipo de respuesta asistencial en el momento del siniestro es territorialmente diferente, solo Buenos Aires tiene transporte especializado (aéreo y terrestre). Operan en las provincias con deficiencias en las zonas rurales y tiene promedios de espera largos en las zonas urbanas. Además de ser incierta la efectiva respuesta a la emergencia comunicada por las líneas alternas.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Se hace necesario generar protocolos y políticas de comunicación de la mala noticia. Incrementar las campañas informativas/preventivas dirigidas hacia la población, visibles y de fácil acceso. Se recomienda homologar a nivel país el número de emergencia para evitar confusión en la población a la hora de comunicar un siniestro vial.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

La ANSV de Argentina es miembro del IRTAD y cuenta con una Dirección Nacional de Observatorio Vial que constituye una de las principales divisiones de la ANSV. Tiene firmado un convenio de cooperación técnica con la OPS para la implementación del sistema integral de información y gestión estadística. Existe un formulario único para la recopilación de los datos del siniestro, con fines estadísticos y diligenciados por la policía, la prefectura o la gendarmería.

##### *Debilidades*

Es confusa la responsabilidad de la recopilación de los datos y el informe de reconstrucción del siniestro. No se evidencia la existencia de un formato unificado a nivel nacional. El Observatorio emite un formulario que es diligenciado por policías, prefectura o gendarmería que acude al lugar del siniestro, con fines estadísticos, lo cual no garantiza su obligatoriedad.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda hacer un seguimiento de víctimas no fatales. Además de mejorar el sistema de recolección de información, con un cruce de datos más precisos de los siniestros.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

Se referencia la existencia de una línea, 108, llamada "línea Social" que brinda ayuda psicológica en situaciones de emergencia. Existen muchas ONG's que prestan un servicio de orientación y apoyo a víctimas/familiares de forma voluntaria.

**Debilidades**

El SUMARIO no es incluyente con las víctimas de siniestros viales. No existe una entidad que informe a las víctimas y no se presta apoyo psicológico, solo en caso de catástrofe.

**Observaciones / Recomendaciones**

Se recomienda establecer una red de atención integral a víctimas y familiares de los siniestros viales que contemple las secuelas psicológicas dentro de la atención a víctimas

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS****Fortalezas**

El Seguro Obligatorio Automotor, se encuentra establecido en el Art 68 de la ley 24.449 (Ley Nacional de Tránsito). Al adquirir el Seguro Obligatorio se obtiene un comprobante, el cual será pedido junto con la licencia de conducción.

**Debilidades**

Insuficiente nivel de fiscalización de la contratación de este seguro. La norma de aplicación ha establecido un mecanismo de control exclusivamente en la verificación, por parte de la autoridad de comprobación y/o aplicación, de que los conductores de los vehículos circulen con el comprobante de seguro obligatorio vigente. No se exige ningún otro documento

**Observaciones / Recomendaciones**

Existe un baremo de secuelas físicas y psicológicas. Establece las lesiones resarcibles. Las lesiones se indemnizan según porcentajes determinados sobre el total asegurado. En caso de fallecimiento o incapacidad total o permanente se paga la totalidad de la indemnización; excepto que existan otros lesionados en el mismo siniestro. (Resolución 34.225 del 2009, Cuadro A Baremo de cuantificación de los daños). Necesidad de cubrir los daños cuando el conductor ha huido del lugar del siniestro.

**JUSTICIA****Fortalezas**

De acuerdo con los Arts. 80, 90 y 91 del Código Penal Argentino se tipifican los delitos del tránsito en lesiones leves, graves y gravísimas. La reciente propuesta en el Senado de la nación de la Ley de tolerancia 0 con el alcohol y la conducción representa un paso adelante para prevenir.

La puesta en marcha de numerosos controles preventivos que se realizan en horarios diurnos y nocturnos son el ejemplo a seguir para lograr quitar del tránsito al presunto infractor.

**Debilidades**

Hay indefensión para el lesionado o fallecido. Se considera que habría que mejorar la asistencia legal gratuita y la Defensoría del Pueblo. El sistema judicial actual es lento y en ocasiones ineficaz. Las víctimas deberían gozar de mayor protección judicial.

**Observaciones / Recomendaciones**

Se demanda la creación de unas fiscalías específicas para los siniestros de tránsito y una justicia preventiva y más ágil que ayude a prevenir las conductas peligrosas.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL****Fortalezas**

La ANSV es el organismo director y líder de la seguridad vial en Iberoamérica. Su autoridad es reconocida internacionalmente ya que preside también el OISEVI. Ha permitido avanzar positivamente liderando medidas e investigaciones de seguridad vial. Existe una amplia participación de la sociedad civil a través de Asociaciones de víctimas y familiares que han sido reconocidas y forman parte también del Comité Consultivo de la ANSV.

**Debilidades**

El sistema federal en Argentina es a veces una debilidad para implementar leyes rápidamente y fiscalizar su cumplimiento.

**Observaciones / Recomendaciones**

Debería existir una sinergia a nivel de país para mejorar la información y crear una red de ayuda y atención a las víctimas y sus familias.

### 3.2. Brasil

BRASIL - DATOS GENERALES			
Población (2013)	201,0 millones		
País de ingresos	Medio alto		
Ingreso per cápita	US\$ 11.690		
	2012	2013	
Víctimas fatales	44.812	42.266	
Víctimas no fatales	352.495	444.206	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	22,1	21,0	
Parque automotor	81.089.666		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

El número nacional 192 encamina las llamadas a los diferentes órganos asistenciales. La central de emergencia al Servicio de Atención Móvil de Urgencia (SAMU - 192), cuenta con 177 centrales para cubrir 3.005 municipios, un 75,92% de la población. Suelen seguir protocolos marcados por la OMS. Hay una Política Nacional de Atención a la Urgencia con un protocolo unificado a nivel nacional para los procedimientos asistenciales. El SAMU y los servicios de urgencia para asistencia a víctimas de los traumas de tránsito integran el Sistema Único de Salud (SUS).

##### *Debilidades*

El tiempo de respuesta ante una emergencia en algunas situaciones no es adecuado, lo cual puede derivar en muertes.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Hay que reducir el tiempo de respuesta después de un siniestro y aumentar la cobertura de la población.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

Las muertes relacionadas al siniestro de tránsito son registrados por un médico perito, que es también policial. Estos datos son registrados en la declaración de óbito y enviados a las Secretarías Municipales de Salud, que son digitalizados en un Sistema de Informaciones sobre Mortalidad (SIM) y enviados a la Secretaría Estatal de Salud, siendo agregados y registrados a nivel federal (Ministerio de la Salud).

##### *Debilidades*

El site DATASUS ([www.datasus.gov.br](http://www.datasus.gov.br)) contiene los registros de estos óbitos. Aún no es posible evaluar los registros a nivel local de los siniestros, pero en el SIM ya fue incluida esta variable (2º semestre de 2014) y en breve será posible hacer este análisis. No existe un sistema de informaciones que computa todas las víctimas no fatales, pero en salud se registran las víctimas graves que fueron internadas en un hospital.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Los datos del DPVAT (Seguro por Daños Personales Causados por Vehículos Automotores de Vías Terrestres) no pueden ser comparados con los datos de óbitos del SIM.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

La atención a víctimas y sus familiares se realiza en las unidades de salud, que componen el Sistema Único de la Salud (SUS), coordinado por el Ministerio de la Salud. Este sistema está compuesto por servicios de salud primarios, de referencia a traumas (emergencias), de salud mental, hospitalarios, dentro de otros servicios de salud públicos y privados. Estos servicios de salud están integrados en la Central de Regulación - SAMU 192. Hay también Organizaciones no Gubernamentales (ONG) de familiares de víctimas de tráfico, por ejemplo la ONG Vida Urgente, que es una fundación miembro de la FICVI y que presta ayuda en el Estado de Porto Alegre desde hace 18 años.

**Debilidades**

Algunos servicios de atención a las víctimas de tráfico son muy precarios y se necesita de inversión en recursos humanos y equipamientos por medio de un trabajo articulado entre municipio, estado y gobierno federal.

**Observaciones / Recomendaciones**

Garantizar las acciones de los tres niveles de gestión (municipio, estado y gobierno federal) para que la atención a víctimas sea integral.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS****Fortalezas**

Seguro de daños personales causados por vehículos automotores (DPVAT). Se cobra anualmente junto con el impuesto a la propiedad y se administra por el consorcio DPVAT. El seguro obligatorio de responsabilidad civil contempla a todas las personas víctimas incluyendo los vehículos en fuga.

**Debilidades**

Se estima que 1,2 millones circulan sin seguro. El tope de indemnización a víctimas del seguro DPVAT es de R\$ 13.500 (U\$ 5.447). Esta indemnización cambia dependiendo de la gravedad de las lesiones o en caso de muerte.

**Observaciones / Recomendaciones**

Se recomienda revisar los topes de indemnización.

**JUSTICIA****Fortalezas**

Defensoría Pública brinda asesoría legal gratuita sobre derechos y procedimientos a seguir. Se puede acceder a través de internet a la información si bien no es detallada con el fin de proteger el Proceso que está en curso. En el Código de Tránsito Brasileiro (CTB), implantado por la Ley nº 9.503, de 23/09/1997, se incluyen como crímenes de tránsito el conducir sin licencia. Estos delitos se les aplicarán las normas generales previstas en el Código Penal.

**Debilidades**

Deficiencia en la fiscalización. Hay fiscalización a nivel nacional realizada en las carreteras federales, pero por la dimensión del país aún es un problema. En los municipios y estados la fiscalización es realizada por los agentes de tráfico y policías de tránsito.

**Observaciones / Recomendaciones**

Ampliar la cobertura de las delegaciones y tribunales de tránsito. Se observa que se debe de realizar con más frecuencia controles preventivos de alcoholemia/droga.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL****Fortalezas**

Las estrategias de seguridad vial están enmarcadas en el Código de Tránsito Brasileiro, implantado por la Ley Nº 9.503, de 23/09/1997 y Política Nacional de Tráfico (PNT) y de Seguridad Pública. Existe una participación activa de la sociedad civil. El Sistema Nacional de Tráfico (SNT), esta coordinado por el Departamento Nacional de Tráfico (Denatran) del Ministerio de las Ciudades.

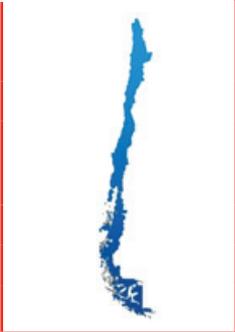
**Debilidades**

No se logró determinar si las acciones post evento de tránsito están incluidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

**Observaciones / Recomendaciones**

Según el IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), el coste anual de los eventos de tránsito en Brasil en 2006 fue de aproximadamente 8 billones de dólares en carreteras federales y estatales. El coste unitario promedio de un siniestro de tránsito con muerte en las carreteras se calcula en cerca de 140 mil dólares.

### 3.3. Chile

CHILE - DATOS GENERALES			
Población (2013)	17,77 millones		
País de ingresos	Alto		
Ingreso per cápita	US\$ 15.230		
	2012	2013	
Víctimas fatales	1.523	1.623	
Víctimas no fatales	6.570	7.430	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	11,4	---	
Parque automotor	4.168.980		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

El número 133 de los Carabineros de Chile es una central telefónica por medio de la cual se movilizan los recursos necesarios que actúa a nivel nacional. (131 ambulancias, 132 bomberos). Estas instancias a su vez utilizan el "Manual ABC" donde se da pauta a los protocolos que se deben realizar en los casos de emergencias, (se consideran todas las emergencias). Existe un servicio de atención inmediata para urgencia vital

##### *Debilidades*

Necesidad del análisis del tiempo de respuesta al acudir a los eventos. Diferencias en las zonas rurales y urbanas.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de coordinar en un solo número a todas las unidades que deben acudir al siniestro.

#### RECOPILACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

La CONASET es el organismo central, encargado de brindar información y atención en todo lo relacionado con los siniestros viales El Observatorio de datos publica las estadísticas, indicadores, estudios de comportamiento y análisis geoespacial. Utiliza como fuente principal los datos provenientes de la base de datos de siniestros de tránsito que registra Carabineros de Chile SIEC2. La estadística descriptiva de la realidad vial del país se publica en un reporte mensual estableciendo una comparación numérica porcentual al mismo periodo del año anterior.

##### *Debilidades*

Las cifras de fallecidos corresponden a las primeras 24 horas. Falla el cruce de datos con el Ministerio de salud lo que impide todavía conocer la realidad de los siniestros a los 30 días.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Todas las personas que ingresan a un servicio de salud vienen con un parte policial que lo identifica como participante en un siniestro de tránsito. Esta información es almacenada en la base de ingresos hospitalarios del Ministerio de Salud. Se debería poder cruzar datos. Utiliza los códigos CIE

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

Recientemente se fundaron varias Asociaciones de ayuda a las víctimas, siendo pionera la Fundación *Corre conmigo* que busca la reinserción social de personas con discapacidad por haber sufrido un siniestro de tránsito. Tienen reconocimiento institucional y una gran visibilidad.

##### *Debilidades*

Existe la ayuda a las víctimas de delitos violentos en la Subsecretaría de prevención de delito del Ministerio del interior y seguridad pública "Chile Atiende", pero no se contempla para las víctimas de los siniestros en tránsito.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda incluir en la atención integral a víctimas y familiares de los siniestros viales, que contemple las secuelas psicológicas dentro de la atención a víctimas de delitos violentos. Reconocer que los familiares son también víctimas de la violencia vial.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS***Fortalezas*

Existe el Seguro Obligatorio de siniestros de Tránsito SOAP a terceros, establecido por Ley, 18490 que regula la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Todos los vehículos que circulan por el territorio nacional deben identificarse. Su falta se sanciona como infracción grave.

*Debilidades*

Se calcula que 2.000 vehículos circulan a diario sin seguro. Las víctimas quedan en situación de total desamparo si el causante del siniestro se ha dado a la fuga.

El sistema de cobertura vigente de daños personales por siniestro vial es insuficiente.

*Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de crear un Consorcio de Seguros y un baremo que acabe con la desigualdad al recibir la indemnización económica.

**JUSTICIA***Fortalezas*

La ley núm. 20.770 *Ley Emilia* modifica la Ley del tránsito, en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves, gravísimas o, con resultado de muerte. Contempla la cárcel efectiva de 1/10 años para conductores en estado de ebriedad que generen lesiones gravísimas o muertes, como para los conductores en fuga o que se niegan al alcoholtest. Se han establecido numerosos controles preventivos sobre consumo de alcohol/drogas, velocidad.

Existe acceso gratuito al sistema judicial solo si la víctima carece de recursos.

*Debilidades*

La justicia sigue siendo lenta y no existen fiscalías específicas de seguridad vial.

*Observaciones / Recomendaciones*

Los cambios efectivos de la legislación deben ir seguidos de un sistema judicial ágil para ser realmente preventivo y reeducador para el delincuente. La creación del Centro Automatizado de Tratamiento de Sanciones, CATI enfocado a la velocidad será un paso decisivo para la prevención.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL***Fortalezas*

La participación activa de la sociedad civil ha logrado el reconocimiento institucional y ha permitido una gran visibilidad de las diferentes asociaciones de víctimas. La CONASET cuenta con el objetivo de reducir al 50% los fallecidos en siniestros de tránsito y una estrategia de seguridad vial 2010-2020 que contempla todas las áreas. Desarrolla muy buenas campañas de concienciación.

*Debilidades*

La CONASET es una comisión asesora presidencial que depende del Ministerio de Transportes y reúne la labor de nueve Ministerios. No dispone de autoridad suficiente para acometer todos los retos

*Observaciones / Recomendaciones*

La CONASET debería ser una institución con un presupuesto independiente para desarrollar su labor con más efectividad y poder cumplir su ambiciosa misión: *Proponer, desarrollar y promover una cultura de seguridad vial con miras a reducir el número de lesionados y fallecidos en accidentes de tránsito en Chile.*

### 3.4. Colombia

COLOMBIA - DATOS GENERALES			
Población (2013)	47.121.090		
País de ingresos	Medio		
Ingreso per cápita	US\$ 7.826		
	2012	2013	
Víctimas fatales	6.152	6.219	
Víctimas no fatales	39.440	41.823	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	12,7	13,2	
Parque automotor	9.736.034		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

Existe una plataforma de número único de emergencias de la policía nacional pero no está unificada, se utiliza el 123 y el 767. Existen guías básicas de atención médica pre hospitalaria.

##### *Debilidades*

No existe una política de comunicación que informe al ciudadano qué hacer en caso de un evento de tránsito. No hay seguimiento por parte del Ministerio de Salud.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda incluir en el presupuesto la política de comunicación para saber qué hacer en caso de un evento de tránsito. Aprovechar las plataformas existentes de número de emergencia, y unificar la información para tener un único número en todas las zonas urbanas/rurales. Se recomienda un seguimiento para conocer y mejorar el tiempo de respuesta y que el Ministerio de Salud aproveche las guías básicas de atención hospitalaria y realice un análisis de éstas.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

Existe un formulario para la recolección de evidencias (Elementos Materiales Probatorios). Las autoridades pueden exigir a los implicados someterse a un test de alcoholemia. Existe el Informe de la Atención Inicial de Urgencias en el cual se recopilan los códigos CIE. Los datos reportados a la Policía Nacional son analizados por el CICRI y sus respectivos observatorios del delito.

##### *Debilidades*

Los datos recopilados en los RIPS del Ministerio de Salud no son analizados. No hay una entidad encargada de organizarlos y analizarlos. Los códigos CIE son una fuente de información, sin embargo no son utilizados suficientemente para planear políticas basadas en esta información.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda que el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en proceso de implementación, analice la información recolectada por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. El hecho de que el Ministerio de Salud y Protección Social no tenga un análisis estadístico de la información de los CIE en eventos de tránsito, dificulta la labor a la hora de tomar medidas.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

No se encontraron fortalezas

**Debilidades**

No existe un servicio de atención a víctimas por eventos de tránsito. El Estado, a través del SOAT, no cubre daños psicológicos a familiares

**Observaciones / Recomendaciones**

A pesar de que existe una oficina de atención a víctimas, ésta sólo presta servicios a víctimas del conflicto armado del país. Se recomienda la creación de una unidad que reconozca y atienda a las víctimas de eventos de tránsito. Se recomienda contemplar la recuperación psicológica dentro de la atención integral a la víctima. Además, reconocer que los familiares son a su vez víctimas.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS****Fortalezas**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito protege a las víctimas de eventos, incluyendo víctimas de vehículo sin seguros.

**Debilidades**

Alrededor de 3,8 millones de vehículos no posee SOAT. No existe una política adecuada de control de contratación y vigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil a terceros.

**Observaciones / Recomendaciones**

Se recomienda mayor control para reducir la cantidad de vehículos que evaden el SOAT. Se recomienda valorar nuevamente los topes de los gastos incluidos en el sistema de valoración del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para poder brindar una total recuperación, tanto física como psicológica del afectado y sus familiares.

**JUSTICIA****Fortalezas**

Todo ciudadano tiene derecho a que la Defensoría del Pueblo le adjudique un abogado de oficio. Se realizan controles preventivos de alcoholemia y velocidad.

**Debilidades**

No existe una fiscalía especializada en eventos de tránsito y los controles preventivos no tienen un protocolo asignado para resultar beneficiosos y poder cumplir su función preventiva.

**Observaciones / Recomendaciones**

Se recomienda realizar y seguir un protocolo que tenga objetivos específicos a la hora de realizar controles de velocidad y alcoholemia aleatorios. Además, se sugiere la creación de una fiscalía especializada en eventos de tránsito.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL****Fortalezas**

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 - 2021 incluye la atención a víctimas dentro del Pilar 5. La sociedad civil ejerce una participación activa en el mejoramiento de la seguridad vial del país, un claro ejemplo es la implicación de La Fundación Por la Vía Por la Vida. En diciembre de 2013 se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

**Debilidades**

No existe una asignación presupuestal clara para el Pilar 5 de atención a víctimas de eventos de tránsito y la ANSV se encuentra todavía en el proceso de implementación.

**Observaciones / Recomendaciones**

A pesar de que la atención a víctimas está incluida dentro de los pilares del PNSV 2013 - 2021, siguen teniendo deficiencias.

### 3.5. Costa Rica

COSTA RICA - DATOS GENERALES			
Población (2013)	4,938 millones		
País de ingresos	Medio alto		
Ingreso per cápita	US\$ 9.550		
	2011	2012	
Víctimas fatales	594	675	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	---	14,5	
Parque automotor	1.134.373 vehículos		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

Un Sistema de Emergencias 911 que integra todos los servicios para brindar una respuesta eficiente y de calidad en los siniestros de tránsito. Existe un protocolo sanitario de atención prehospitalario en casos de emergencia. Dispone de transporte sanitario especializado terrestre y aéreo para áreas de difícil acceso.

##### *Debilidades*

Deficiencias en la comunicación a la población de cómo actuar ante un siniestro vial. El tiempo de respuesta es mejorable, existiendo diferencias entre lugares (urbano, rural). Ausencia de formación y de un protocolo homologado para la comunicación de la "mala noticia" a los familiares y/o víctimas.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Realizar campañas específicas de información a la población para saber cómo actuar ante un siniestro vial. Se recomienda dar seguimiento para mejorar el tiempo de respuesta a víctimas, ya que las muertes en carretera se producen en los primeros minutos. Necesario establecer protocolos de comunicación de fallecimiento y/o lesiones graves a familiares e incluir dentro de la atención hospitalaria una unidad de acompañamiento a víctimas con psicólogos previamente formados.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), ente rector de la seguridad vial, cuenta con formularios para la recolección de evidencias. Las autoridades pueden exigir por ley a los implicados, someterse a un test de alcoholemia. En los hospitales se utilizan los Códigos CIE para describir las lesiones.

##### *Debilidades*

No existe un modelo homologado de recolección de datos en el territorio nacional. Deficiencia en el cruce de datos de las diferentes entidades. No existen datos oficiales de secuelas ni un informe anual de estadística que permita valorar y comparar la evolución de la problemática.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Determinar el procesamiento de las estadísticas por medio de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial para establecer indicadores y mejorar el análisis de todas las variables que inciden en el hecho. Indispensable, visibilizar el problema socialmente, además de permitir la toma de decisiones correctas y la implementación de acciones adecuadas a las necesidades más urgentes.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

Se presta un servicio de socorro universal en materia de urgencia sanitaria, a las personas implicadas. El Ministerio público tiene una oficina de Atención y Protección a la víctimas de delitos.

##### *Debilidades*

Esta entidad no contempla a las víctimas del tránsito y sus familiares por lo que carecen de apoyo en el momento del post-siniestro. Existe una invisibilidad social, no se brinda información integral a las víctimas, ni apoyo psicológico y los familiares no son reconocidos como víctimas del hecho.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda establecer un servicio de atención integral a víctimas y familiares de los siniestros viales que contemple las secuelas psicológicas dentro de la atención a víctimas. Reconocer que los familiares también son víctimas.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS***Fortalezas*

Existe un Seguro Obligatorio a terceros, establecido por Ley, que regula la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Se controla por las autoridades la contratación del seguro obligatorio con sanciones ante su incumplimiento. El INS es responsable subsidiario de la cobertura de daños personales y materiales a terceros si una de las partes no tiene seguro, es un vehículo desconocido, etc. Se establece por Ley una cobertura básica económica por daños y perjuicios.

*Debilidades*

El control de vehículos sin seguros presenta deficiencias, lo que permite una gran cantidad de vehículos circulando sin un seguro a terceros (115.072 vehículos en 2014, según el INS). La indemnización depende de la valoración del equipo de investigación del INS, presentándose evidentes desigualdades entre un caso u otro. El sistema de cobertura vigente de daños personales por siniestro vial es insuficiente, quedando desfasado a la hora de indemnizar a las víctimas.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda mayor control para reducir la cantidad de vehículos que circulan sin SOAT. Se recomienda establecer un sistema de valoración que se actualice anualmente, permitiendo revisar los topes de las coberturas incluidas en el SOAT para garantizar una total recuperación física/psicológica del afectado y sus familiares, debido, entre otros casos, a las limitadas cantidades que cubren en caso de fallecimiento y/o lesiones.

**JUSTICIA***Fortalezas*

El Código Penal tipifica los delitos relacionados con el tránsito. Existen Juzgados específicos de tomas de tránsito. Se castiga la presunción del delito en materia de tránsito. Controles preventivos a los conductores de consumo de alcohol/drogas, velocidad, etc. Acceso gratuito al sistema judicial si la víctima carece de bienes. Se actualiza el coste de las multas anualmente siendo una medida preventiva de las más avanzadas de la región.

*Debilidades*

Existen problemas con la reincidencia. No existen fiscalías específicas.

*Observaciones / Recomendaciones*

Diseñar estrategias y propiciar medidas para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la siniestralidad vial.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL***Fortalezas*

Participación activa de la sociedad civil, ONG de víctimas de siniestros viales, coordinando acciones con el COSEVI. Es el país que más invierte en su presupuesto en materia de seguridad vial. Cuenta con una estrategia de seguridad vial 2015 - 2020 donde se incluye el Pilar V.

*Debilidades*

La Planificación de las políticas de seguridad vial precisa disponer de un sistema de datos suficiente y confiable para realizar la diagnosis de los problemas, identificar las prioridades de acción y evaluar sus resultados. A pesar de que la atención a víctimas está incluida dentro de las estrategias 2015 - 2020, existen deficiencias en la percepción del problema y no se evalúan correctamente las necesidades que den respuesta a la atención integral de las víctimas post accidentes.

*Observaciones / Recomendaciones*

Promover sinergias entre todos los actores, para implementar canales de participación y comunicación adecuados, procesos de formulación, desarrollo, seguimiento, control y evaluación de las acciones en materia de respuesta post accidentes. No obstante, para ello, debe dotársele de los recursos adecuados para aplicarlos a la seguridad vial.

### 3.6. Ecuador

ECUADOR - DATOS GENERALES			
Población (2013)	15,98 millones		
País de ingresos	Medio alto		
Ingreso per cápita	US\$ 5.760		
	2012	2013	
Víctimas fatales	2.237	2.277	
Víctimas no fatales	18.255	22.651	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	14,21	14,47	
Parque automotor	2.222.708		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

ECU911 a través de un número único 911 brinda un servicio de respuesta inmediata e integral a una determinada emergencia. Coordina los organismos de respuesta para casos de siniestros viales y moviliza recursos. Policía Nacional, Cuerpo de Bomberos, Comisión de Tránsito de Ecuador, Gobiernos Autónomos, Ministerio de Salud Pública, Cruz Roja Ecuatoriana. Dispone de 15 centrales ECU911 repartidas en el país que reciben y auxilian las emergencias en las 24 provincias.

##### *Debilidades*

En las zonas urbanas hay mejor atención que en las rurales debido a las distancias. No existe un protocolo de comunicación del evento ni de ayuda psicológica para los familiares.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

ECU911 utiliza tecnología punta y con base a políticas, normativas y procesos, articula sus servicios con videovigilancia, botones de auxilio, alarmas comunitarias, recepción y despachos de atención a emergencias, logrando así reducir tiempos de respuesta y movilizar unidades especializadas. Las ambulancias constan de paramédicos que dan los primeros auxilios.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

Se utilizan los Códigos CIE para describir las lesiones por siniestros viales. La Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de la Policía Nacional y la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito (OIAT) de la Comisión de Tránsito del Ecuador tienen expertos que realizan todos los peritajes y reconstrucción de los siniestros de tránsito, información que posteriormente facilitará a la Agencia Nacional de Tránsito plantear políticas o acciones que reduzcan las tasas de siniestralidad, mortalidad y morbilidad, cifras informadas mensualmente por la ANT.

##### *Debilidades*

No existe un observatorio de seguridad vial, pero la Agencia Nacional de Tránsito cuenta con una metodología para la recepción, procesamiento y emisión de información de siniestralidad.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de mejorar la obtención de datos y la investigación para reducir la siniestralidad en el tránsito que sigue siendo muy alta en Ecuador.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

El Consejo Nacional de Discapacitados (CONADIS) es un organismo encargado de defender los derechos de las víctimas, no sólo de eventos de tránsito, que tienen una condición invalidante. La fiscalía tiene un Servicio de Atención Integral SAI y UAPI (Unidad de Atención de Peritaje Integral) para víctimas de delitos.

##### *Debilidades*

La fiscalía no presta este servicio a las víctimas de tránsito. Existen pocas ONG's que ofrecen desde su voluntariado apoyo e información pero no llegan a todo el país por falta de recursos.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de integrar en los Servicios del SAI la atención a las víctimas del tránsito y a sus familiares con una información institucional, un apoyo psicológico, social y una orientación legal que ayude, en la medida de lo posible, a paliar las difíciles circunstancias a las que se enfrentan las víctimas y sus familiares.

## INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS

*Fortalezas*

El Sistema Público Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) está diseñado para mantener el derecho de ser atendido en centros de salud públicos y privados. El SPPAT garantiza la atención gratuita de las víctimas hasta el monto de la cobertura. Los gastos incurridos serán cancelados por la compañía aseguradora que emitió la póliza del vehículo en el que iba la víctima o que atropelló al peatón. En caso de que el vehículo no pueda ser identificado, o con una póliza caducada, los gastos incurridos serán cubiertos por el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito FONSAT; siempre hay una garantía de pago al prestador de servicios médicos.

*Debilidades*

Se dispone de un sub registro de vehículos matriculados en el país; sin embargo, este inconveniente se está solucionando con la aplicación de un nuevo sistema.

*Observaciones / Recomendaciones*

El FONSAT es el ente encargado de la difusión, promoción y educación de la ciudadanía respecto del SPPAT, así como de realizar campañas y proyectos relacionados con la prevención de accidentes de tránsito, con énfasis en la educación vial.

## JUSTICIA

*Fortalezas*

Defensoría pública brinda asesoría legal sobre derechos y procedimientos a seguir y garantiza la gratuidad al acceso a la justicia a las personas que según su condición económica, social o cultural no pueden contar con una defensa. Según el Art. 151 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuando se produzca un evento de tránsito y el agente de la policía presuma que quien ha producido el evento se encuentra bajo los efectos del alcohol o el alguna sustancia ilícita, podrá realizar la prueba correspondiente.

*Debilidades*

Pese a que ya se han reforzado los controles de alcohol y velocidad en las vías, con la presencia de mayor cantidad de agentes de control de tránsito y seguridad vial a nivel nacional y pese a que en la Ley se expresa que se deben realizar controles de consumo de sustancias estupefacientes en los conductores, no existe un equipo apropiado y cualificado para cumplir estos controles

*Observaciones / Recomendaciones*

Existe una fiscalía especializada en eventos de tránsito, la cual está encargada de investigar los delitos por accidentes de tránsito, disponiendo de manera inmediata los reconocimientos médicos legales de las víctimas, así como los informes técnicos, mecánicos y avalúo de daños materiales de los vehículos accidentados. Coordina sus labores con la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) perteneciente a la Policía Nacional y con la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito (OIAT) de la Comisión de Tránsito de Ecuador.

## MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

*Fortalezas*

La Agencia Nacional de Tránsito colaboró con la Fundación "Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito" (CAVAT) que organizó la 1ª Jornada Iberoamericana de Seguridad Vial 1ºJISEVI en 2014, lo que permitió aprobar la Declaración de Quito y movilizar a la ciudadanía y a las instituciones para emprender medidas de seguridad vial en el país.

*Debilidades*

La ANT no tiene recursos propios para liderar y gestionar políticas de seguridad vial. No existe un Plan Nacional Estratégico de Seguridad Vial. Solo está en disposición de actuar en el transporte urbano, inter e intra provincial.

*Observaciones / Recomendaciones*

Debe lograr ser una Agencia Líder con recursos provinientes de fondos públicos, así como de organismos internacionales y establecer sinergias con las asociaciones de víctimas que realizan una gran labor de concientización.

## 4.7. España

ESPAÑA - DATOS GENERALES			
Población (2014)	47,22 millones		
País de ingresos	Alto		
Ingreso per cápita (2013)	US\$ 29.920		
	2012	2013	
Víctimas fatales	1.903	1.680 (30 días)	
Víctimas no fatales	10.444	10.086	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	4,1		
Parque automotor	32.616.105		



### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

#### *Fortalezas*

112 como número único a nivel europeo de emergencias. Existen protocolos homologados de procedimiento asistencial y medios de transporte medicalizados con personal sanitario especializado. El denominado eCall es un sistema de llamada de emergencia automático en caso de colisión en los vehículos en desarrollo actualmente en Europa (a partir del 31 de marzo de 2018 todos los nuevos modelos de vehículos deberán incluir este sistema como equipamiento de serie)

#### *Debilidades*

Diferencia del tiempo de respuesta de atención en el siniestro vial según lugares. Ausencia de formación y de un protocolo homologado para la comunicación de la "mala noticia" a familiares.

#### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda establecer protocolos de actuación para hacer más eficiente la comunicación presencial del fallecimiento de un familiar y/o de lesiones graves e incluir dentro de la atención hospitalaria una unidad de acompañamiento a víctimas con especialistas del área psicológica.

### RECOPILACIÓN DE DATOS

#### *Fortalezas*

Recogida de datos estadísticos unificados en el territorio nacional y a nivel europeo (CARE en la UE, IRTAD a nivel internacional). Por ley se realiza un test de consumo de alcohol/drogas a los conductores y peatones implicados en siniestros graves. En los hospitales y en las estadísticas nacionales (en este último caso, en las estadísticas de fallecimiento) se utilizan los Códigos CIE para describir las lesiones por siniestros viales.

#### *Debilidades*

Falta incluir en los informes de siniestralidad los datos sanitarios conocidos como Conjunto Mínimo Básico de Datos (CMBD). Dificultad del cruce de datos con el Ministerio de Sanidad, aunque se está avanzando con proyectos conjuntos entre dicho ministerio y la Dirección General de Tráfico (DGT).

#### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda mejorar el sistema de la recogida de datos sanitarios, el reto sigue siendo conocer las secuelas de los heridos y obtener un informe anual de estadística más completo.

### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

#### *Fortalezas*

Se prestan servicios de orientación y atención a víctimas y/o familiares en todas las regiones (Comunidades Autónomas, CC AA) a través de las Unidades de Atención a Víctimas de Accidentes de Tráfico (UVAT) que trabajan on line y en colaboración con ONG's que ofrecen una atención más personalizada de apoyo y orientación.

#### *Debilidades*

Insuficiente apoyo en el momento del siniestro a los familiares de las víctimas (solo en caso de siniestro vial múltiple) y, todavía, alto grado de Invisibilidad social. La falta de información y/o una mala información provoca a veces una segunda victimización. Falla el apoyo psicológico.

*Observaciones / Recomendaciones*

Diseñar un protocolo de actuación único para los servicios de atención a las víctimas y sus familiares de siniestros viales que permita unificar recursos y profesionales de forma que las víctimas reciban la misma calidad de servicio de orientación, atención psicológica y jurídica en cualquier Comunidad Autónoma.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS***Fortalezas*

Un seguro obligatorio a terceros, establecido por Ley, regula la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Existe un control por parte de las autoridades de la contratación del seguro obligatorio y sanciones ante su incumplimiento. Existe un Consorcio de Compensación de Seguros, responsable subsidiario de la cobertura de daños personales y materiales a terceros si una de las partes no tiene seguro, es un vehículo desconocido, etc. Existe una garantía a las víctimas causadas por vehículos extranjeros ocurridos en territorio nacional. Existe un sistema de valoración económica de daños y perjuicios (un baremo) que publica anualmente las indemnizaciones económicas establecidas para cada caso y que se actualiza con el IPC.

*Debilidades*

El esquema del sistema de valoración vigente de daños personales por siniestro vial (el baremo) data de 1995. Actualmente se está impulsando una renovación y actualización del mismo.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se debe agilizar la aprobación del nuevo baremo de indemnizaciones para paliar el desfase económico actual.

**JUSTICIA***Fortalezas*

El Código Penal español tiene tipificados delitos contra la seguridad vial. Existen Fiscalías especializadas de seguridad vial. Existe una justicia que castiga el delito en materia de tránsito. Múltiples controles preventivos a los conductores de consumo de alcohol/drogas, velocidad, etc. Acceso gratuito por la vía penal a las víctimas y representación judicial gratuita si la víctima carece de bienes para iniciar el juicio.

*Debilidades*

El código penal (ley contra crímenes) data básicamente del siglo XIX y el sistema Judicial es lento y provoca desproporción en la reparación del daño causado. Problemas sin resolver con la reincidencia. Claro retroceso en la nueva modificación del Código Penal, donde algunos tipos considerados como delitos pasan a ser faltas y no se podrán juzgar por la vía penal.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda modificar el código penal (ley contra crímenes). Dotar de recursos el sistema judicial para garantizar el principio de agilidad en los procesos judiciales. Garantizar el acceso gratuito en los procedimientos civiles. Desarrollar el proyecto de Estatuto de las víctimas.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL***Fortalezas*

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, incluye a las víctimas dentro de sus áreas de actuación. El personal sanitario, de emergencia, policía local y guardia civil reciben formación en materia de atención a víctimas. Existe una asignación presupuestal anual dirigida a programas que den respuestas a las víctimas post siniestro vial. Se han realizado estudios sobre el coste del siniestro vial y el valor de una vida estadística.

*Debilidades*

Las políticas de seguridad vial se han apoyado en el sistema de control y sanción, falla todavía la educación vial obligatoria para una mayor concienciación del riesgo (la educación vial es actualmente una materia transversal insuficientemente estructurada). No existe formación específica para sensibilizar a los profesionales del área de justicia (jueces, forenses, peritos, magistrados, etc.) en materia de seguridad vial.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de agentes públicos, privados y sociales, para desde diferentes ópticas dar más visibilidad al drama humano, económico y social que provocan los siniestros de tránsito.

## 4.8. México

MÉXICO - DATOS GENERALES		
Población (2013)	122,3 millones habitantes	
País de ingresos	Medio alto	
Ingreso per cápita (2013)	US\$ 9.940	
	2011	2012
Víctimas fatales	16.615	17.102
Víctimas no fatales	161.780	153.685
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	14,6	
Parque automotor	35.005.913 vehículos	



### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

#### Fortalezas

Existe un número único de emergencia 066 con atención telefónica gratuita las 24h administrado por la Secretaría de Seguridad Pública de cada Estado. La Norma Oficial Mexicana NOM -34 .SSA3 - 2013, regula los servicios de salud y atención médica pre-hospitalaria en las entidades federativas. Se cuenta con la guía curricular para la formación del técnico en urgencias. Existe la figura del Primer respondiente, personal auxiliar de la salud, capacitado y autorizado por la autoridad sanitaria correspondiente, para coadyuvar en la prestación de servicios de atención médica pre-hospitalaria.

#### Debilidades

Falta de un ÓRGANO RECTOR dependiente de los Servicios Médicos Estatales, responsable de garantizar la atención al accidentado y al enfermo grave. Falta de coordinación administrativa y médica entre los hospitales de la misma institución y más acentuada en forma interinstitucional para la atención al accidentado. Deficiente coordinación de la prestación del servicio de ambulancias, la mayor de las veces con criterios unilaterales. Ausencia de un programa de regulación, acreditación y certificación de prestadores de servicios de atención médica en unidades móviles. El Estado no ha asumido su responsabilidad en la atención médica pre-hospitalaria.

#### Observaciones / Recomendaciones

Homologar la atención médica de urgencias, a través del Modelo de Atención médica pre-hospitalaria, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánica funcional, desde el primer contacto hasta la llegada y recepción en un establecimiento para la atención médica.

Contar con un Centro Regulador de Urgencias Médicas. Coordinar para equipar de acuerdo a la Norma las unidades móviles tipo ambulancias en sus tres modalidades (terrestres, acuáticas y aéreas). Elaborar protocolos de manejo integrales del paciente accidentado y capacitar a la sociedad civil como primer respondiente ante un siniestro de tránsito.

### RECOPILACIÓN DE DATOS

#### Fortalezas

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) se encarga de recopilar la información desde el nivel municipal sobre lo que sucede en zonas urbanas y suburbanas del país partiendo de datos registrados por los cuerpos de policía y recolecta de datos que registra la Policía Federal en las carreteras federales del país. La Secretaría de Salud en conjunto con el INEGI publica los datos de mortalidad partiendo de la información registrada en los certificados de defunción. El STCONAPRA analiza ambas bases de datos y genera indicadores permanentemente actualizados en su página. Coordina la instalación y operación de los Observatorios Estatales de Lesiones Causadas por el Tránsito con el objeto de disponer de información completa, y precisa sobre los siniestros viales y la medición de los principales factores de riesgo, en las 32 entidades federativas del país.

#### Debilidades

Clara dificultad del cruce de datos de los diferentes organismos encargados de recopilar la información de Estados y Municipios, por lo tanto los datos presentan poca fiabilidad. Se demuestra un grave sub-registro de los factores de riesgo, lo que no permite identificar el porcentaje de siniestros con aliento alcohólico ni poder precisar el nivel del mismo ni los casos en los que no estuvo presente dejando claro el vacío estadístico. Se considera una negligencia por parte de la STCONAPRA debido a que no se le hace la medición de alcohol en la sangre ni al 5% de los involucrados en siniestros viales y no se ha logrado avanzar en la solución a esta problemática.

#### Observaciones / Recomendaciones

Se requiere mejorar la calidad de los datos mediante la implementación de sistemas de recolección y análisis de la información, que permita unificar y cruzar toda la información incluida la recopilada en el observatorio de lesiones. Se requiere la implementación de Observatorios de Seguridad Vial en las 32 entidades federativas del país, utilizando como modelo al OISEVI y a su vez debe estar presente un Consejo Ciudadano. Se recomienda formar parte del International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD).

## ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

### Fortalezas

Derechos Humanos y organismos Cruz Roja, y ONG's locales prestan servicios de apoyo a las familias.

### Debilidades

Ausencia de apoyo en el momento del siniestro. Existen a nivel de Estado Federal del Ministerio Público una estructura de apoyo a víctimas de delitos violentos, pero excluye a las víctimas de siniestro vial siendo el hecho que más muertes provoca a nivel de país.

### Observaciones / Recomendaciones

Incluir en el servicio de atención a víctimas de delitos violentos a las personas/afectados por siniestros viales, establecer un protocolo de atención que permita unificar recursos de forma que las víctimas reciban la misma calidad de servicio que otros afectados por delitos violentos.

## INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS

### Fortalezas

Empieza a regir la norma que implementa el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil para todo vehículo que transite por vías, caminos y puentes federales. Estableciendo un control de su cumplimiento a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública por medio de la Policía Federal.

### Debilidades

No existe una vigilancia rigurosa de la vigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil. No existe un fondo solidario de seguros. Mínima cobertura en relación al daño provocado y desigualdades a la hora de recibir indemnizaciones.

### Observaciones / Recomendaciones

Se debe aprobar un sistema de valoración de indemnizaciones y de un fondo de compensación solidaria a víctimas. Establecer mecanismos para la comprobación de vigencia del SOAT. Se debe destinar un 3% de lo recaudado en los seguros obligatorios hacia la gestión de la seguridad vial.

## JUSTICIA

### Fortalezas

El Código Penal tiene tipificados delitos por conducción bajo los efectos del alcohol y se realizan controles preventivos de consumo de alcohol. Acceso gratuito por la vía penal a las víctimas y representación judicial gratuita si la víctima carece de bienes para iniciar el juicio, a través de la Defensoría Pública.

### Debilidades

No existen fiscalías específicas. Falta de protocolos judiciales que permitan recibir la misma reparación del daño causado con independencia del Estado en que ha ocurrido el siniestro vial o si es en zona urbana o rural, carretera Federal o Municipal. Existen problemas con la reincidencia y demora en los procesos. Tasa de alcoholemia muy alta 0,8 gr/l.

### Observaciones / Recomendaciones

Se recomienda reducir los gramos de alcohol permitidos legalmente. Promover homogeneización del reglamento de tránsito entre un Estado y otro, de forma que garantice el efectivo cumplimiento de la legislación y que no permita diferencias según el Estado. Dotar de recursos el sistema judicial para garantizar el principio de agilidad en los procesos judiciales.

## MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

### Fortalezas

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) cuenta con el IMESEVI y una Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, que incluye el pilar 5 en materia de respuesta sanitaria a víctimas post accidentes. Existen talleres de formadores en materia de seguridad vial.

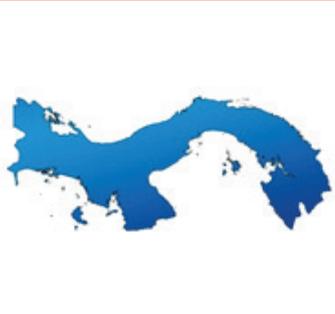
### Debilidades

Las políticas de seguridad vial deben incorporar programas de acción para atender los problemas relacionados con la seguridad vial vigente con perspectiva multi-sectorial además de incorporar activamente a los niveles estatal y municipal con la aplicación de políticas y normas en materia de seguridad vial. Las instituciones implicadas en la seguridad vial realizan sus actividades de forma aislada, enfocándose a un sector específico y el grado de desarticulación se extiende a los tres niveles de gobierno (federal, estatal y municipal). Numerosas investigaciones sin resultados.

### Observaciones / Recomendaciones

Se recomienda generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de agentes públicos, privados y sociales, para dar más visibilidad al drama humano, económico y social. Debido a la alta tasa de mortalidad, se recomienda que los agentes encargados directamente de la seguridad vial deban estar en posesión de conocimientos en la materia que les avalen tanto en la etapa de toma de datos, como en la toma de decisiones y análisis de la siniestralidad. Se debe impulsar una política nacional integral entre las instituciones federales, estatales, municipales y organismos no gubernamentales, mediante mecanismos vinculantes para desarrollar estrategias, planes y programas multisectoriales, orientados al problema de movilidad y seguridad vial. Dotar de recursos acordes a las necesidades de la problemática y que se puedan evaluar los resultados.

### 3.9. Panamá

PANAMÁ - DATOS GENERALES			
Población (2013)	3.926.000 habitantes		
País de ingresos	Medio alto		
Ingreso per cápita	US\$ 10.700		
	2012	2013	
Víctimas fatales	430	437	
Víctimas no fatales	13.386	12.551	
Tasa víctimas fatales/ 100.000 hab	---	12,6	
Parque automotor	998.500 vehículos		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

Se ha implementado un número único 911 para emergencias donde son recibidos los reportes de los siniestros, que está en fase de expansión para ser implementado a nivel nacional.

##### *Debilidades*

El sistema de salud pública no es universal y existe desequilibrio social. El número único para emergencia no está disponible a nivel nacional en todos los lugares. Sólo pueden beneficiarse del mismo, las provincias de Panamá, Colón y parte de Coclé. No existe una política de comunicación que informe al ciudadano que hacer en caso de siniestros.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Aumentar la capacidad de respuesta por parte de las unidades policiales y de los servicios de emergencias, en la atención de los casos más graves, para asegurar a las víctimas servicios de salud de urgencia y de rehabilitación apropiado para los lesionados.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

Existen formularios para la recopilación de datos por parte de la Autoridad de Tránsito, en el mismo se indica el tipo de siniestro y víctimas fatales.

##### *Debilidades*

Déficits graves en la recopilación y análisis de datos de accidentalidad, base para el planteamiento de programas de mejora de la seguridad vial

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Los sistemas de recogida de datos presentan deficiencias en general; es necesario mejorar estos sistemas para conocer en profundidad los problemas más graves, y promover planes de acción para su solución.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

Existen ONG's que prestan un servicio de orientación y apoyo a víctimas/familiares.

##### *Debilidades*

No existe un servicio de atención a víctimas y familiares. Es un país en proceso de cambios en el sistema de salud, promoviendo actualmente un ascenso de la medicina privada.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Prestar y mejorar los servicios de rehabilitación, apoyo a lesionados y a los familiares de los fallecidos para minimizar traumas físicos y psicológicos.

## INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS

*Fortalezas*

Existe un seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros SOAT.

*Debilidades*

No existe un control adecuado de contratación y vigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil a terceros en los vehículos a motor. No existe un sistema de compensación de seguro a víctimas de siniestros viales que se encuentren ante vehículos sin seguros o desconocidos. El sistema de valoración de daños se efectúa a través de un informe médico legal, lo que provoca desigualdades al dejar a discreción del juzgador el valor de la misma lesión/daño dependiendo de cada proceso.

*Observaciones / Recomendaciones*

Es urgente implementar un baremo que regule y equipare las indemnizaciones dependiendo del daño causado. Se debe crear un fondo de solidaridad y garantía para cubrir las prestaciones a las víctimas inocentes de siniestros viales.

## JUSTICIA

*Fortalezas*

Gratuidad en los procesos ante los Juzgados de Tránsito y Juzgados Penales. Se puede solicitar la asignación de un abogado de oficio. La ley de tránsito contempla sanciones altas y pérdidas de puntos en casos de conducción bajo los efectos del alcohol y drogas, y la reincidencia puede llevar a la pérdida definitiva del permiso de conducción.

*Debilidades*

Falta de controles preventivos en el cumplimiento de las normas de tránsito, sanciones económicas que no guardan concordancia con el riesgo asumido (velocidad, cinturón, etc.)

*Observaciones / Recomendaciones*

Se debe tipificar en el Código Penal las conductas violentas que atentan contra la seguridad vial. Es preciso mejorar la aplicación de todas las leyes relativas a la seguridad vial. Los esfuerzos para hacer cumplir la legislación deben difundirse debidamente, sostenerse y aplicarse por medio del uso de medidas y sanciones apropiadas en caso de infracción.

## MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

*Fortalezas*

Existe una Estrategia Nacional de corto, medio y largo plazo para garantizar la seguridad vial para el decenio 2011-2020. Este plan está alineado con el Decenio y el Plan Mundial de la Seguridad Vial.

*Debilidades*

No existen programas para la formación en materia vial de los encargados de la administración de justicia.

*Observaciones / Recomendaciones*

Es necesario generar y desarrollar esfuerzos reales que permita la articulación de todos los recursos, aun cuando éstos en su mayoría estén dispersos y limitados. Debe coordinarse la participación de los sectores gubernamentales, la sociedad civil y privados. Además de efectuarse estudios nacionales sobre los costos de los siniestros por causa del tránsito, para hacer visible la problemática nacional y así encaminar las medidas correctas y mejorar la rentabilidad de las intervenciones que lleven a cabo

## 3.10. Paraguay

PARAGUAY - DATOS GENERALES			
Población (2013)	6.918 millones		
País de ingresos	Medio bajo		
Ingreso per cápita	US\$ 4.010		
	2012	2013	
Víctimas fatales	1.165	1.212 (30 días)	
Víctimas no fatales	NA	39.432	
Tasa víctimas fatales/100.00 hab.	17,5	16,2	
Parque automotor 2013	1.227.469		

## EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

*Fortalezas*

Existen 3 número de emergencias en el país: SEME 113 (del sector de Salud Pública), Policía Nacional 911 (de alcance nacional) y Bomberos Voluntarios 132 (CBVP). Estos son gratuitos pero no hay uno exclusivo para siniestros de tránsito. Los bomberos son los que generalmente brindan los primeros auxilios a las víctimas.

*Debilidades*

En el proceso de elaboración de un manual de procedimiento a fin de protocolizar y unificar criterios para la recepción de llamadas, manejo de emergencia, despacho de la unidades y optimización de los recursos entre las 3 instituciones y los proveedores privados de servicios de ambulancias, que manejan diferentes números de llamados. Hay pocas ambulancias especializadas para las necesidades reales, las mismas pertenecen a un centro de referencia de trauma nacional denominado CEM con sede en Asunción. Demasiados números nacionales diferentes: ej, uno para servicios de ambulancia dirigido por el estado (SEME113) y otro para proveedores privados de servicios de ambulancias. No existen recursos humanos capacitados para la atención pre hospitalaria y hospitalaria a las víctimas traumatizadas a nivel nacional.

*Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de ampliar presupuesto para poder optimizar la atención a las víctimas de los siniestros viales. Se debe modernizar el sistema de comunicación de las emergencias e instalar un sistema único de emergencias con un número único 911.

## RECOPIACIÓN DE DATOS

*Fortalezas*

La reciente creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV, Ley nº5.016/14) faculta a la misma a implementar y organizar un Observatorio de Seguridad Vial considerando el art. nº 94 de dicha Ley. El Ministerio de Salud cuenta con un Sistema integrado de información en Salud (DIGIES), que provee los datos oficiales de mortalidad (en tiempo real) y morbilidad. El Programa Nacional de Control de Accidentes y LCE se encarga de la Vigilancia Epidemiológica de las lesiones por causas externas, entre ellas los siniestros viales, y conglobera los datos estadísticos de las diferentes instituciones que intervienen en los eventos viales: Policía Nacional, Patrulla Caminera, Policía Municipal de Tránsito, fiscalía. En el proceso, la implementación de un formulario único de recolección de datos que será utilizado en el Observatorio.

*Debilidades*

La Vigilancia epidemiológica es centinela y sólo sirve para establecer tendencias y caracterizar comportamientos. Proveen números parciales de discapacidad. Los registros de morbilidad son muy sesgados por fallas en la recolección y envío de datos. La utilización del formulario único y el software aún no se implementará a corto plazo. Actualmente, las estadísticas son publicadas en la web de cada institución y contienen datos muy elementales.

*Observaciones / Recomendaciones*

Falta establecer el Observatorio de Seguridad Vial con una estructura consolidada y con recursos humanos capacitados cuyos datos sean reales, oportunos y veraces

## ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

*Fortalezas*

Existe una Secretaría Nacional de Atención a las Personas con Discapacidad (SENADIS), que en algunos casos atiende a las víctimas, y la Dirección de Beneficiencia y Ayuda Social (DIBEN) acude en ayuda de los más vulnerables. Las diferentes asociaciones de víctimas forman parte del Comité consultor de la ANTSV y colaboran en proyecto de educación y concienciación y suelen recibir llamadas de familiares que demandan ayuda y/o requieren apoyo psicológico.

*Debilidades*

Faltan servicios públicos de atención y rehabilitación a la víctima de siniestros del tránsito. Las asociaciones de víctimas no cuentan con programas y RRHH de ayuda social y psicológica a las víctimas y familiares.

*Observaciones / Recomendaciones*

Surge la necesidad de fortalecer a las asociaciones de víctimas de siniestros viales para establecer programas de información y apoyo a víctimas y familiares.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS***Fortalezas*

La Ley 44950/13 del 14 de junio crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito SOAT 14/06/2013 para cubrir daños a terceros causados por vehículos terrestres, establece un fondo de cobertura especial para el fortalecimiento de algunas instituciones relacionadas con la seguridad vial.

*Debilidades*

La ley 44950/13 del 14 de junio del SOAT anterior a la actual que tenía la intención de reglamentar el SOAT, fue derogada por el Congreso Nacional el 20/02/14 antes de ser promulgada por errores en su estructura. Varias municipalidades presentaron una acción de inconstitucionalidad en contra de la normativa pues amenazaba la autonomía municipal, p.e. en lo referente a la habilitación de los vehículos. La actual ley está en proceso de reglamentación en este punto.

*Observaciones / Recomendaciones*

Los art. 95 y 96 de la Ley n° 5.016/14 hacen referencia al SOAT pero como esta Ley se encuentra en reglamentación o modificación se debe volver a estudiar la problemática del SOAT, socializar su contenido entre los actores involucrados y consensuar un nuevo documento para su aplicación.

**JUSTICIA***Fortalezas*

La Ley N°1.160/1997 "Código Penal de la República del Paraguay" en su art. 217 "Exposición a peligro del tránsito terrestre" obligaba a los organismos de control a realizar pruebas de alcoholemia a los conductores de vehículos. A partir de mayo del 2014 la Ley n° 5.016/2014 en sus art. 110, 113 clasifica las infracciones en leves, graves y gravísimas. La conducción en estado de intoxicación alcohólica desde 0.001 a 0.199 g/l es calificada como "falta leve", y desde 0.2 a 0.799 g/l es "falta grave", pero las propuestas de reglamentación a dicha ley quedó: falta grave 0.001 a 0.199 g/l y falta gravísima 0.2 a 0.799 g/l. Dicha ley prevé sanciones para excesos de velocidad, uso de celulares, respeto a las señales de tránsito, uso de elementos de seguridad, entre otras.

*Debilidades*

Se realizan muy pocos controles preventivos de alcoholemia y de otros factores de protección. No son permanentes, ni intensivos ni constantes, solo en fechas y horas puntuales.

*Observaciones / Recomendaciones*

El proceso de cambio en su legislación es esperanzador y difícil de evaluar ahora mismo. La ANTSV estará integrada por algunas instituciones públicas y municipios, serán las encargadas de emitir reglamentaciones y supervisará el cumplimiento de las disposiciones de la legislación en materia de tránsito en el país.

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL***Fortalezas*

La Ley 5.016/14 establece en su Art. 8: "Crease la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV), con personalidad jurídica de derecho público, como ente autónomo y autárquico en materia normativa y administrativa, dentro del ámbito de la competencia que le otorga la presente Ley. Su misión consistirá en la prevención y el control de los accidentes de tránsito, colaborando con los organismos responsables en la reducción de la tasa de mortalidad y morbilidad ocasionada por los mismos, mediante la coordinación, promoción, monitoreo y evaluación de las políticas públicas de seguridad vial en el territorio nacional". Esta ley modifica la estructura y jerarquización de la Policía caminera pasando a denominarse Patrulla Caminera, la cual seguirá ejerciendo la vigilancia y fiscalización en la búsqueda de prevenir los siniestros viales.

*Debilidades*

No considera en su nueva redacción la atención a las víctimas. Se observan muchas diferencias en la aplicación de sanciones en la capital con el interior del país.

*Observaciones / Recomendaciones*

De muy reciente implantación la ANTSV liderará en su país la seguridad vial siguiendo los modelos que promueve el OISEVI. Tiene un tejido social muy activo por lo que consideramos que debe promover alianzas institucionales públicas y privadas, con organismos de cooperación y Ong's para apoyar a las víctimas y sus familiares, con una mirada de prevención, control, fiscalización, información y rehabilitación de las víctimas.

### 3.11. Portugal

PORTUGAL - DATOS GENERALES			
Población (2013)	10,57 millones		
País de ingresos	Alto		
Ingreso per cápita	US\$ 21.260		
	2012	2013	
Víctimas fatales	718	637 fallecidos 30 días	
Víctimas graves	1.841	1.946	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	6,8		
Parque automotor	5.440.125 vehículos		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

Existe un número único europeo 112 que activa el transporte medicalizado de calidad, a través del Sistema Integrado de Emergencia Médica (SIEM). Son 4 centrales que activan los medios necesarios que pueden ser por tierra o aire. Existe una entrada de registro y seguimiento del tratamiento hospitalario hasta el alta del paciente.

##### *Debilidades*

La atención psicológica se activa solo en caso de siniestros viales múltiples. Muy recientemente se está trabajando sobre los datos promedio de tiempo de respuesta.

"La mala noticia" puede ser dada por diversos profesionales que no tienen una formación específica para ello

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de incrementar las campañas informativas a la población de cómo actuar en caso de presenciar y/o sufrir un siniestro vial.

Necesidad de un mejor apoyo psicológico a las víctimas y sus familias

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

Existe un protocolo unificado que reporta la policía, que asiste al siniestro vial, la Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). En el hospital se utiliza la clasificación de los pacientes ICD-9/10.

##### *Debilidades*

Insuficiencia en la recogida de datos de los informes policiales e infravaloración de los mismos. Poco control de drogas al conductor. No se analiza con suficiente rigor los datos sobre la respuesta al siniestro vial.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

No existe un Observatorio y se detectan fallos en la recogida de datos. Se actualizó en 2010 los datos a 30 días, y se empezaron a cruzar los datos con el sistema sanitario.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

El Sistema Nacional de Salud proporciona parcialmente la rehabilitación del paciente. No es gratuito, pero tiene un costo reducido y parcialmente subvencionado por el Estado.

##### *Debilidades*

No hay una organización formal para apoyar a las víctimas de siniestros de tránsito. Las asociaciones son el resultado de la movilización de la sociedad civil. La asistencia social en hospitales ofrece apoyo solo a petición de los afectados.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de crear un solo organismo para informar y apoyar a víctimas y familiares

## INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS

*Fortalezas*

Existe el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Automóviles, un Fondo de Garantía y una Tabla Nacional de Evaluación de Lesiones Corporales. Se controla por Policía (PSP y GNR) en operaciones de fiscalización la tenencia del Seguro Obligatorio y su falta se sanciona como delito grave (inhabilitación al menos con un mes de duración y un máximo de un año)

*Debilidades*

A pesar del control y de la sanción a circular sin seguro, se calcula en 20.000 el número de vehículos que circulan sin él.

*Observaciones / Recomendaciones*

El Sistema de Compensación no es considerado justo por las víctimas y sus familias. La mayoría de las veces la compensación toma un largo tiempo para ser entregada a las víctimas, y muchas veces requiere una intervención de la Justicia (a través de un proceso judicial para resolver el caso en Tribunal).

En la mediación con las aseguradoras convendría mejorar la información que se facilita a las víctimas en relación a los siniestros.

## JUSTICIA

*Fortalezas*

En el Código Penal, los art. 290 y 291 se refieren específicamente a la conducta punible en delitos de tránsito. En su Art. 292 La conducción de un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefantes o sustancias psicotrópicas tipifica la alcoholemia en 1,2gr /l de sangre

*Debilidades*

No existen fiscalías de seguridad vial. La asistencia jurídica a veces está proporcionada por abogados con escasa experiencia en el campo de los siniestros de la carretera

*Observaciones / Recomendaciones*

Se realizan controles preventivos de alcoholemia, pero no con mucha frecuencia de droga.

En caso de siniestros graves, con víctimas mortales o incapacitadas, la justicia es lenta, prolongando el sufrimiento de las víctimas y sus familias.

## MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

*Fortalezas*

El Plan estratégico tiene el objetivo de optimizar la remisión de las víctimas y mejorar el servicio rápido y la calidad de los servicios. Establece salvar 1.350 vidas hasta 2015.

*Debilidades*

Pocas ONG's dedican su atención a víctimas y familiares y poco apoyo institucional.

No hay un servicio del Estado que funcione de manera efectiva en apoyo a las víctimas, concertadamente

*Observaciones / Recomendaciones*

Sólo muy recientemente se ha hecho el estudio del coste económico global del siniestro vial por la Universidad Autónoma de Lisboa, aunque aún no se trata de un estudio exacto del coste.

Es necesario mejorar la acción de apoyo a las víctimas por parte de las diversas instituciones del Estado que se ocupan de ellas (la Salud, la Justicia, la Seguridad Social) para que actúen de manera concertada, clara y eficazmente

### 3.12. Uruguay

URUGUAY - DATOS GENERALES			
Población (2013)	3.440.157		
País de ingresos	Alto		
Ingreso per cápita	US\$ 15.180		
	2012	2013	
Víctimas fatales	510	567	
Víctimas graves	28.301	30.498	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	15,5	16,5	
Parque automotor	1.604.464 vehículos		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

El número de emergencias 911 se encuentra generalizado para cualquier tipo de siniestro y desde allí se movilizan los recursos y el personal necesario para la atención. Existe un transporte sanitario cualificado que actúa con ambulancias terrestres y aéreas. Se realizan campañas de difusión sobre qué hacer cuando ocurre un siniestro y se realizan periódicamente simulacros públicos donde se difunde y explica al público en general el comportamiento a seguir. Hay información en la nueva Guía de Conducción que se entrega a todos los aspirantes a conductores.

##### *Debilidades*

Por las distancias y los recursos destinados al interior del país no siempre acuden los servicios de transporte sanitario a tiempo. No se lleva una evaluación del tiempo de respuesta de las urgencias. No se cuenta con una política clara y evidente de comunicación de la *mala noticia*.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda evaluar los tiempos de respuesta para mejorar la "hora de oro".

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

El Sistema de Información Nacional de Tránsito (SINATRAN), como parte de la UNASEV, es el encargado de procesar los datos y estadísticas alimentadas a partir de los datos ingresados diariamente desde el SGP de la Policía Nacional. Además de ser cotejada la información desde el Ministerio del Interior y el Ministerio de Salud en tiempo real. Miembro del OISEVI, recientemente ingresó en el IRTAD

##### *Debilidades*

Falla la interconexión con los datos del sistema de salud para tener el seguimiento completo (días de internamiento, tratamientos, detalle de lesiones, etc) de los pacientes no fatales hasta que son dados de alta.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda fortalecer el Observatorio de Seguridad Vial que permita hacer un seguimiento o unificación de datos de todas las víctimas no fatales. Además de mejorar el sistema de recolección de información, extendiéndolo a otros aspectos más precisos de los siniestros.

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

Se contempla dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2012 *En el tránsito... vos son parte de la solución*, apoyar la formación de una Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros Viales.

##### *Debilidades*

No se evidencia de manera concreta algún tipo de acción relacionada y la Red Nacional de Víctimas y Familiares no ha logrado todavía organizarse. Ausencia de información de apoyo en el momento del siniestro a los familiares de las víctimas por parte de las instituciones nacionales competentes.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

La red de víctimas existente debe fortalecerse. *Teletón* es una organización que se constituyó en el emprendimiento más importante en Uruguay en materia de rehabilitación de jóvenes con discapacidad. Se recomienda unir esfuerzos entre todas las entidades para ser un referente social en prevención de siniestros viales: BSE (Banco de Seguros del Estado), BPS (Banco de Previsión Social), diversos prestadores del Sistema Nacional Integrado de Salud, entre otros.

## INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS

*Fortalezas*

Seguro Obligatorio de Automotores SOA, reglamentado mediante la Ley 18.412. Existe un baremo de secuelas físicas y psicológicas que establece las lesiones resarcibles. Las lesiones se indemnizan según porcentajes determinados sobre el total asegurado. En caso de fallecimiento o incapacidad total o permanente se paga la totalidad de la indemnización, excepto que existan otros lesionados en el mismo siniestro. En dicha situación la indemnización de cada siniestrado se ajustará proporcionalmente al monto asegurado, sin que se pueda exceder el límite de éste. Existe un Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales a cargo de UNASEV. Para realizar diversos trámites en Registros y en Intendencias (transferencias, libres de multa, etc.) se exige la presentación del SOA vigente.

*Debilidades*

Entre un 20 y 25% de vehículos no poseen el SOA.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda controlar mejor al conductor que no tiene el SOA aunque el Ministerio del Interior considera el secuestro y depósito más una multa equivalente al promedio del costo del seguro en casos de segunda reincidencia de sanción por falta de SOA

## JUSTICIA

*Fortalezas*

Existen Faltas Penales de Seguridad Vial (Ley 19.120 de 28/8/2013) que son: 1. Conducción con alcohol por encima de 1,2 gr/l; 2. "Picadas"; 3. Conducción sin estar habilitado; 4. Conducir al doble de la velocidad permitida; 5. Circular sin casco; 6. Agresión a funcionario público; 7. Drogas psicotrópicas. Se tiene acceso legal gratuito mediante la Defensoría del Pueblo y el convenio con la Universidad de la República - Facultad de Derecho y consultorios barriales.

*Debilidades*

No existen fiscalías de seguridad vial. En promedio en todo el país existen controles preventivos aleatorios pero en forma desigual asociado a la jurisdicción nacional o departamental que tratemos. En algunas jurisdicciones se realizan controles de alcohol, velocidad, etc. todos los días intensificando los fines de semana. En otras jurisdicciones no realizan este tipo de controles.

*Observaciones / Recomendaciones*

Siendo un país relativamente pequeño, se recomienda incrementar los controles preventivos y la necesidad de una fiscalía de seguridad vial y crear una rama de la justicia especializada en seguridad vial, incluyendo Jueces y Juzgados además de los fiscales.

## MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

*Fortalezas*

El Plan de Acción 2014 de la UNASEV es ambicioso en todos sus términos. Cuenta con una sociedad civil fuerte: la Fundación Gonzalo Rodríguez es un referente en el país y desarrolla programas dirigidos a toda la sociedad y fundamentalmente a los niños, jóvenes con el proyecto Edu-car por ejemplo. Son también referentes el Banco de Seguros del Estado (BSE), Banco de Previsión Social (BPS), el Programa Nacional de Discapacidad (PRONADIS) del Ministerio de Desarrollo Social, la Fundación Alejandra Forlán, la Secretaría de Discapacidad de la Intendencia de Montevideo y Teletón, una institución de referencia nacional en cuanto a los objetivos definidos en su misión.

*Debilidades*

La acción de los diversos organismos e instituciones del Estado y privadas, no es coordinada y existe poca difusión de los servicios que se brindan.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se necesita fortalecer de nuevo la Red Nacional de Víctimas y familiares de siniestros de tránsito que une las numerosas organizaciones de la sociedad civil que actúan en el país para establecer sinergias entre ellas y la UNASEV. Se recomienda que UNASEV, como Agencia líder, tenga un presupuesto específico propio.

### 3.13. Venezuela

VENEZUELA - DATOS GENERALES			
Población (2013)	30,85 millones		
País de ingresos	Mediano alto		
Ingreso per cápita	US\$ 12.550		
	2011	2013	
Víctimas fatales	5.938	NA	
Víctimas graves	NA	NA	
Tasa víctimas fatales/100.000 hab	21,3		
Parque automotor	4,1 millones de vehículos		

#### EMERGENCIA, CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

##### *Fortalezas*

De muy reciente creación el 911 SIMA, un número único que se integra en los países de Mercosur. Existen Cuerpos de Bomberos Voluntarios, por ejemplo universitarios UCV, que representan una institución con buena formación y capacitación que actúa las 24h todos los días.

##### *Debilidades*

Las emergencias, ambulancias, acuden difícilmente al lugar, sobre todos en los pueblos lejanos. No existe transporte aéreo. Acuden al lugar del siniestro las ambulancias públicas que son escasas y ambulancias de seguros de hospitalización privados.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Mercosur ha creado para la región un único número 911. Necesidad de dedicar recursos para el transporte sanitario, ambulancias públicas que proporcionen asistencia médica.

#### RECOPIACIÓN DE DATOS

##### *Fortalezas*

Todos los documentos que se gestionan en el levantamiento del siniestro vial como croquis, experticia, acta policial, versión del conductor y de los testigos, lo levanta la Policía Nacional Bolivariana que está homologada en materia de tránsito terrestre; es la que tiene competencia en el levantamiento del siniestro, pero también capacitan a otros funcionarios policiales para que actúen dependiendo de la zona donde esté ubicado el siniestro.

##### *Debilidades*

Cada institución, policía y bomberos, llevan sus propias estadísticas pero existe un Departamento del Ministerio de la Salud, que hace un Anuario de mortalidad (CIE10) y dan las estadísticas oficiales de muertes en *accidentes de transporte*. (2011) No hay estadísticas mensuales, ni estadísticas específicas. No contamos con cifras oficiales actualizadas.

##### *Observaciones / Recomendaciones*

Existe una asociación que se llama Observatorio de Seguridad Vial pero con datos insuficientes. Se recomienda el afianzamiento del Observatorio de Seguridad Vial para la recopilación de datos que permita tomar medidas preventivas

#### ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

##### *Fortalezas*

Existe una Unidad de Atención a la Víctima (UAV) adscrita a la Fiscalía, con buena información en página Web, pero no es específica para víctimas de tránsito. Se acaba de publicar una Guía para afectados y víctimas de hechos viales por Asotránsito, en colaboración con Fundación Seguros Caracas que ofrece una buena información a los afectados.

*Debilidades*

Las víctimas y familiares carecen de información y atención sanitaria adecuada. Para solicitar rehabilitación se hace por medio del Gobierno central. No se conoce la capacidad de repuesta en el levantamiento del siniestro.

*Observaciones / Recomendaciones*

Existe un marco legal bien organizado que podría atender también a las víctimas de los siniestros viales. Se recomienda integrarlas.

**INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS***Fortalezas*

Es obligatorio tener el seguro de responsabilidad civil de vehículo. De no tenerlo, el conductor recibirá una multa de 10 unidades tributarias y retención de vehículo

Los montos de las garantías se incrementan anualmente con el cambio de la unidad tributaria. Se incrementó el monto de la indemnización por Declaración Conjunta de Bs. 40.000 a Bs. 864.500 (equivalente a 35 U.T. a Bs. 24.700), entendiéndose por Declaración Conjunta el acuerdo que realizan los conductores implicados en el siniestro de tránsito sin la intervención de la autoridad administrativa competente.

*Debilidades*

La legislación venezolana adoptó el sistema de responsabilidad civil objetiva para el caso de los siniestros de tránsito, lo cual difiere del SOAT el cual es expresión de un sistema subjetivo.

Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará lo establecido en el Código Civil. En caso de colisión entre vehículos, se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores o las conductoras tienen igual responsabilidad civil por los daños causados

*Observaciones / Recomendaciones*

La experticia de daños se realiza por un funcionario, necesidad de mejorar el sistema de valoración de daños.

**JUSTICIA***Fortalezas*

En el Código Penal se tipifica como homicidio culposo o lesiones culposas aunque ahora se está imputando por homicidio intencional con dolo eventual (jurisprudencia del año 2007).

*Debilidades*

Se realizan pocos controles preventivos de alcoholemia y velocidad. Se considera nivel máximo de alcoholemia 0.8gr/l. A partir de los 16 años se puede conducir pero debe ser una ruta segura, no por autopistas rápidas y en el día, nunca de noche.

*Observaciones / Recomendaciones*

Se recomienda bajar los niveles de alcoholemia permitidos, incrementar controles preventivos

**MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL***Fortalezas*

Las instituciones del país son solidarias. Actualmente, se están formando mesas de trabajo con Asociaciones civiles y entes Gubernamentales para mejorar la seguridad vial.

*Debilidades*

Hay que incrementar las acciones de prevención y destinar más recursos a la seguridad vial.

*Observaciones / Recomendaciones*

Necesidad de aplicar los planes estratégicos que contemplan la seguridad vial.

## 4. Principales avances

### 4.1. Emergencia, cadena asistencial post evento de tránsito

- ⇒ El número único y gratuito 911 se está implantando en los países de Mercosur, aunque todavía su utilización no está generalizada ni evaluada. En otros países o regiones no sucede lo mismo: Colombia utiliza el número 123; Brasil, el 192; Chile, el 133; y México el 066.
- ⇒ El ECU911 de Ecuador utiliza tecnología punta en telecomunicación operando con 15 centros en su país y logra movilizar unidades especializadas. Dispone también de una aplicación para celular "Móvil ECU911" que permite una localización inmediata. Actúa para todo tipo de emergencias.
- ⇒ En Portugal, los servicios de emergencias 112 utilizan motoristas equipados con un kit de urgencias, que les permite acudir más ágilmente al lugar de los siniestros. Los Vehículos de Intervención Rápida (VIR) en España logran acceder al lugar del siniestro con gran eficacia.

### 4.2. Recopilación de datos

- ⇒ La creación del OISEVI con sede en Argentina y la integración al mismo de la mayoría de los países de la región albergan la esperanza de mejorar la recogida y el análisis de los datos. Argentina y Chile son también miembros de la red internacional IRTAD..
- ⇒ En Chile, un solo organismo (los *Carabineros de Chile*) son los encargados de trasladar los datos a la CO-NASET (Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito), lo que facilita y asegura una buena información. La estadística descriptiva de la realidad vial del país se publica en un reporte mensual estableciendo una comparación numérica porcentual al mismo periodo del año anterior.
- ⇒ En España la implantación de procedimientos informáticos para la captación de datos: el sistema ARENA, basado en una aplicación web y en una base de datos para recoger y almacenar información de siniestros de tráfico urbano e interurbano de diversa

tipología, distribuirla a otras fuentes y BB DD y generar informes sencillos. Este sistema ha permitido acortar los tiempos de comunicación y grabación de los datos, de forma que en el caso de siniestros con fallecidos o heridos graves la información se encuentra en el sistema en veinticuatro horas en la mayoría de los casos.

### 4.3. Atención a víctimas y familiares

- ⇒ En España existen varios servicios institucionales de atención a las víctimas y/o familiares que se ubican según las competencias de los gobiernos nacionales o autonómicos para recibir información y orientación. Son de reciente creación y están atendidos por profesionales que ofrecen información sobre sus derechos, apoyo, recursos asistenciales y de acompañamiento cuando sea preciso para solventar las necesidades específicas de las víctimas que hayan sufrido daños considerables por la gravedad del delito. Las ONG's suelen paliar muchas de las demandas desde el voluntariado con grupos de auto ayuda, por ejemplo, que realizan un seguimiento personal de apoyo y acompañamiento en todos los ámbitos, sobre todo en los juicios

- ⇒ En casi todos los países de Iberoamérica existen numerosas asociaciones de la sociedad civil que prestan apoyo a víctimas y trabajan desde un voluntariado muy precario pero entusiasta. A nivel región, Teletón representa un movimiento importante en la región. Teletón o telemaratón es un evento benéfico televisado, generalmente de varias horas de duración, cuyo objetivo es la coordinación y promoción de planes, programas y acciones destinadas a contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de las personas con discapacidad.

### 4.4. Indemnizaciones, cobertura económica y seguros

- ⇒ En España el baremo o sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en siniestros de circulación determina la cuantía de la indemnización por daños y perjuicios causados en

siniestros de circulación a las personas, incluidos los daños morales. El baremo se actualiza con el IPC. El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS), que es un organismo público, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio distinto al del Estado y adscripción al Ministerio de Economía y Hacienda. El CCS indemniza a quienes hubieran sufridos daños por siniestros ocurridos en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido y/o cuando dicho vehículo no esté asegurado

- ⇒ En Brasil se cobra el seguro obligatorio al mismo tiempo que el impuesto de circulación, aunque se reconoce que 1,2 millones de vehículos están en situación irregular.
- ⇒ El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tráfico (SOAT), por ejemplo en Ecuador, garantiza la atención gratuita de las víctimas hasta el monto de la cobertura. Los gastos incurridos serán cancelados por la compañía aseguradora que emitió la póliza SOAT del vehículo en el que se encontraba la víctima o que atropelló a un peatón. En caso de que el vehículo no puede ser identificado, o éste circulara con una póliza caducada, los gastos incurridos por la Casa de Salud serán cubiertos por el FONSAT (fondo nacional de accidentes de tránsito); es decir, siempre hay una garantía de pago al prestador de servicios médicos.

#### 4.5. Justicia

- ⇒ En España, la Fiscalía de Seguridad Vial armoniza los criterios de actuación para una efectiva respuesta de los ilícitos penales contra la seguridad vial, garantizando la unidad de criterios en esta materia. Coordina las fiscalías territoriales en la elaboración de propuestas de resolución de las consultas que se planteen sobre las materias de su competencia e impulsa y participa en la adopción de protocolos y convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la seguridad vial.
- ⇒ Las actuales modificaciones del código penal en Chile, habitualmente conocidos como Ley Emilia, nació de una petición ciudadana y lleva el nom-

bre de Emilia por la menor fallecida Emilia Silva Figueroa. Representa a muchas familias y amigos que han perdido un ser querido a causa de un conductor irresponsable con alcohol. Con la nueva Ley Emilia, que se encuentra vigente desde el 16 de septiembre de 2014, se sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves, gravísimas o la muerte. Además, con esta reforma se establece como delito fugarse del lugar del siniestro y negarse a realizar el alcoholtest o la alcoholemia. De esta forma, la Ley Emilia complementa la Ley Tolerancia Cero que entró en vigencia el año 2012, bajando los límites de alcohol permitidos en la sangre para los conductores y aumentando las sanciones por manejo en estado de ebriedad, como por ejemplo la cancelación de la licencia de conducir.



#### 4.6. Marco y fortalecimiento institucional

- ⇒ La creación de agencias líderes con presupuesto independiente como la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de Argentina que lleva varios años trabajando y la recién creada Agencia de Seguridad Vial de Colombia.
- ⇒ La amplia participación de la sociedad civil en los países de la región desde un voluntariado ejemplar, el cual ha logrado situar la problemática en un primer plano con la ayuda de los medios de comunicación y entidades privadas, realizando sus propias campañas y siendo muy activas en las redes sociales. En Argentina, por ejemplo, dicho tipo de organizaciones civiles forman parte de los órganos consultivos de la ANSV.

## 5. Propuestas a nivel regional

Como resultado del estudio se dejan en consideración algunas propuestas que pretenden ayudar a implantar y/o mejorar las necesidades no cubiertas y que, a su vez, sirvan para abrir el camino a seguir en la mejora de las acciones y servicios involucrados en la ruta de atención integral a las víctimas y sus familias.

### 5.1. Emergencia, cadena asistencial post evento de tránsito.

- ⇒ Se necesita establecer con rigor una evaluación de las emergencias y de los tiempos de respuesta. Los medios terrestres no llegan siempre a tiempo para atender urgencias médicas la mayoría de las veces. Sobre todo en las zonas de difícil acceso es necesario contemplar la utilización de medios aéreos, ya que se observa una considerable desigualdad según los lugares donde ocurre el siniestro.
- ⇒ Se necesita mejorar la formación de todos los actores intervinientes y de un protocolo de actuación para comunicar a los familiares la “mala noticia”, para evitar situaciones muy dolorosas que nunca se olvidarán. En general, se carece totalmente de apoyo psicológico, a no ser en caso de una catástrofe múltiple
- ⇒ Se deben promocionar campañas de información para saber cómo actuar en caso de siniestro de tránsito y dar a conocer el número de emergencias único y gratuito 911 que debe ser operativo en todos los lugares. Se debería plantearse la posibilidad de habilitar igualmente el número de emergencias europeo 112, de modo que los visitantes de dicho continente pudieran acceder al mismo en igualdad de condiciones que los ciudadanos de los países latinoamericanos.

### 5.2. Recopilación de datos

El organismo iberoamericano OISEVI ejerce una labor fundamental en la recogida de datos, posibilitando la investigación e interrelacionando los diferentes organismos de la región para impulsar políticas de seguridad vial. Se considera que una de sus funciones debe dirigirse a exigir una mejora de la profesionalización y un mayor rigor en la recogida de los datos de los informes periciales

que a veces dependen del lugar en el que se produce el siniestro (por ejemplo si ocurre en rutas concesionadas o en otro tipo de vías).

- ⇒ La mejora de la recogida de datos sigue siendo una asignatura pendiente, pues falla el cruce de datos entre los diferentes organismos intervinientes, sobre todo referente a los ingresos hospitalarios.

### 5.3. Información, apoyo y orientación a víctimas y familiares

- ⇒ Se recomienda una atención personalizada con profesionales formados en una unidad de atención a víctimas del tránsito y sus familiares. Este servicio se puede incluir en las oficinas existentes de atención a víctimas de delitos violentos. En varios países (como en Ecuador, Chile, México y Venezuela), existen estas instituciones que actúan y ofrecen servicios para otro tipo de violencia.
- ⇒ Se recomienda establecer un protocolo de atención que permita unificar recursos con los profesionales implicados, de manera que todas las víctimas reciban la misma calidad de servicio de orientación, atención psicológica y jurídica que otros afectados por delitos violentos.
- ⇒ Es indispensable ofrecer una información escrita y/o *online* que oriente de manera transparente y veraz a todos los afectados, para que conozcan sus derechos y sepan dónde acudir. Resulta fundamental comunicar mejor la información disponible.

### 5.4. Indemnizaciones, cobertura económica y seguros

- ⇒ En todos los países de la región debe existir un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) con las suficientes coberturas.
- ⇒ En todos los países de la región se debe perseguir y condenar con suficiente rigor a los conductores que carecen del seguro obligatorio ya que se observa que, por lo general, no existe control o fiscalización

aparente de la contratación de este seguro.

- ⇒ Se deben ampliar los servicios que ofrece el SOAT para que alcance a cubrir las necesidades de las víctimas y sus familias, no sólo en cuando a su salud sino desde el punto de vista económico, el cual afecta fundamentalmente a las familias con menores recursos.
- ⇒ En todos los países debe existir un organismo que se ocupe de resarcir los daños producidos por vehículos sin asegurar, o por vehículos que se dan a la fuga o no son identificados.

### 5.5. Justicia

- ⇒ Se debe legislar de forma que las leyes expresen con claridad la peligrosidad de las conductas en el tránsito, especificando en el código penal, por ejemplo, las tasas de alcohol así como los excesos de velocidad permitidos o considerados como delito o falta.
- ⇒ Se deben crear Fiscalías de Seguridad Vial para proteger los derechos de las víctimas.
- ⇒ Es necesario legislar para establecer controles preventivos de alcoholemia y velocidad con instalación de radares y presencia policial para sancionar al infractor.
- ⇒ La justicia debe ser preventiva para la sociedad, reparadora para las víctimas, y reeducadora para el infractor.
- ⇒ Existe mucha legislación al respecto pero pocas veces se aplica, lo que crea en ocasiones indefensión y desconfianza en el sistema judicial.

### 5.6. Marco y fortalecimiento

- ⇒ Es imprescindible crear agencias líderes de seguridad vial con presupuesto independientes y que en la elaboración de sus planes estratégicos contemplen el trabajo en colaboración con las organizaciones de la sociedad civil.
- ⇒ Es necesario fortalecer las organizaciones de la sociedad civil, las cuales desempeñan un papel primordial de sensibilización de la ciudadanía.
- ⇒ Hay que impulsar la redacción de una *GUÍA DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE LA VIOLENCIA VIAL* y la creación de *UNIDADES DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE LA VIOLENCIA VIAL* en los países de la región, que permita a las familias de las víctimas comprender cuáles son sus derechos y poder así actuar en consecuencia. Ello debería servir sobre todo para atenuar el sufrimiento que padecen tras las trágicas y difíciles consecuencias del siniestro de tránsito.
- ⇒ Consideramos que en un futuro próximo debería contemplarse la elaboración de un *Estatuto de las Víctimas*, que incluya los derechos de todas las víctimas que sufren violencias, ya sea por acciones de violencia de género o terrorismo y/o conflictos armados, por siniestros aéreos o ferroviarios y también por siniestros de tránsito. Actualmente, a propuesta del Parlamento Europeo, se está discutiendo dicha iniciativa en el Congreso de España.

## 6. Conclusiones

Este proyecto ha supuesto para todas las organizaciones miembros de la FICVI hacer un ejercicio de búsqueda rigurosa pero también ha despertado en cada uno de ellos una memoria emocional difícil de transmitir. A pesar de ello, se ha procurado mantener un equilibrio entre las experiencias vividas en primera persona y el contexto actual y real que ofrecen las múltiples situaciones descritas y las diferentes actuaciones de las instituciones implicadas.

La percepción del ciudadano sigue siendo de total ignorancia e impotencia:

*Ninguno de los estamentos estuvieron acordes al hecho, hoy estamos luchando para que cambie pero los avances son muy exiguos. La realidad es que la teoría la tienen todos pero en la práctica nada sucede como debería ser. De hecho se ha retrocedido ya que la justicia avanza en el sentido contrario a los países que lograron resultados positivos.*

Marcelo Rissi, de Padres en la Ruta Funes

El presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Luis Moreno, señala

*Los accidentes de tráfico en América Latina y el Caribe causan 275 muertes al día y su costo económico es de un 2 a un 4 % del PIB regional.*

En el documento "Avances en Seguridad vial y América latina y el Caribe 2010-2012", también del BID, se indicaba:

*En relación a la atención posterior al accidente: la falta de datos por parte de los países, en relación a este tema, pone de manifiesto que la atención posterior al accidente no se valora adecuadamente en las políticas de mejora de la seguridad vial.*

Al principio de este trabajo, nos hacíamos una pregunta: ¿Por qué? Si nos dicen que se puede evitar, que no son siniestros ya que se pueden prevenir, entonces, ¿cuáles han sido las respuestas?

Después de analizar toda la información dispensada por los miembros de la FICVI así como de la búsqueda exhaustiva de nuestro equipo en las redes sociales institucionales, por ejemplo, nos abruma el elevado número de

instituciones que ofrecen servicios al ciudadano y que, a pesar de ello, siguen sin sentirse protegido ni encontrar el apoyo necesario. También nos preocupa el elevado número de leyes y normas que rigen en todos los países de la región y que no se aplican, así como los numerosos estudios e investigaciones que no se derivan en buenas prácticas. En definitiva, existen numerosas herramientas pero no se utilizan en beneficio de los afectados.

Al final, no hemos encontrado todas las respuestas a nuestra pregunta, seguimos siendo las víctimas olvidadas por el poder político, desprotegidas por la justicia y silenciadas por los medios de comunicación.

Es obvio tras este informe, y así lo hemos constatado, que la población en general desconoce las pautas a seguir en caso de sufrir un siniestro vial, que le falta información o que no le llega. Siempre pensamos que no nos va a pasar pero, cuando ocurre, las familias afectadas se encuentran en un estado de shock añadido al desamparo y la impotencia que les invade, lo que provoca situaciones a veces irreversibles, de difícil solución, y que causan un enorme dolor humano.

Se pone también de manifiesto tras la realización de este trabajo la falta de atención médica, a menudo porque las urgencias no llegan a tiempo: "los heridos que llegan al hospital a veces sufren amputaciones debido a la tardanza de su llegada al centro médico" (testimonio de un cirujano anónimo en Costa Rica).

En muchos países de la región la fiabilidad de los datos sigue siendo muy deficiente, lo que impide investigar las causas y aplicar las medidas necesarias. Sin embargo solo el conocimiento real de lo que ocurre en el tránsito permitirá encontrar soluciones.

⇒ Una ruta a seguir que abre el camino del entendimiento, que contesta a las preguntas de *POR QUÉ* y que ayude a cerrar heridas y elaborar un duelo.

El sistema judicial carece de medios y es lento, las leyes no se aplican. Y ello ha creado mucha impunidad. Todo esto provoca que la sociedad no siempre perciba el riesgo y no vea el siniestro de tránsito como un posible delito. No hay reproche social hacia las conductas temerarias, como conducir con alta tasa de alcoholemia, por ejemplo. Esto

hace que el ciudadano rechace la sanción, la vea como un castigo en vez de considerarla preventiva y educativa. Sin embargo, lo hemos dicho muchas veces y lo repetiremos

⇒ *El radar no recauda dinero, recauda vidas.*

Jeanne Picard, STOP Accidentes, FICVI

Perseverando en nuestro objetivo de CERO VICTIMAS EN EL TRÁNSITO, consideramos que lo más importante para que nadie más tenga que sufrir las terribles consecuencias de un siniestro de tránsito, debe ser implantar políticas de prevención y establecer la seguridad vial como objetivo prioritario del Estado en todos los gobiernos de la región, ubicando la educación vial como una de las primeras tareas que valore la convivencia y el respeto por la vida de todos los ciudadanos.

Para luchar contra la indiferencia y el olvido de la sociedad y del poder político debemos hacer visible el drama humano y de salud pública que provocan los siniestros de tránsito, comprometernos con su erradicación y actuar juntos. Tenemos los medios necesarios para alcanzar los objetivos y transformar la realidad con un espíritu creativo y crítico. Todos estamos comprometidos y juntos lo conseguiremos.

*Una buena estrategia crece y hace crecer conjuntamente, genera confianza, participación, responsabilidad e implicación. Hace brotar los valores*

Ángel Gabilondo. Palabras a mano.2010

# Referencias

## a) Bibliografía: Fuentes de información

### Referencias Generales

- Organización Mundial de la Salud, Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- World Health Organization – Global Status Report on Road Safety 2013. Supporting a Decade of Action. Luxembourg 2013.
- FUNDACIÓN MAPFRE – Instituto de Seguridad Vial- Stop Accidentes. *El día después de los accidentes de tráfico: Perspectiva de las Víctimas. Informe de Resultados*. España 2012.
- Organización Mundial de la Salud - Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial. Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito. Una Guía para organizaciones no gubernamentales. Suiza 2012.
- Declaración de Antigua – Guatemala - con el motivo de la III Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI – Abril 23 y 24 de 2014.

### Links a nivel región:

- <http://contralaviolenciavial.org/>
- <http://www.oisevi.org/a/index.php/sobre-oisevi/autoridades/comite-de-cooperacion>
- <http://www.latinncap.com/es/miembros>
- <http://www.roadsafetyngos.org/>
- <http://www.who.int/roadsafety/es/>
- <http://www.iadb.org/es/temas/transporte/seguridad-vial,1166.html>
- Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 - 2012. Autor Taddia, Alejandro Pablo; De la Peña Mendoza, Sissi Maribel; De la Peña, Elena. Dic. 2013
- <http://publications.iadb.org/handle/11319/3685?locale-attribute=en>
- <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD>

- <http://www.oisevi.org/a/index.php/normativas/limites-legales-y-sanciones/limites-legales-de-alcohol-en-sangre>
- Federación Interamericana de Empresas de Seguros <http://fideseguros.com>
- Consulta N° 3 SOAT [www.fideseguros.com/wp-content/uploads/.../Consulta-m-3-SOAT.pdf](http://www.fideseguros.com/wp-content/uploads/.../Consulta-m-3-SOAT.pdf)

## 1. ARGENTINA

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Policía Federal Argentina <http://www.argentina.gob.ar/directorio/71-polic%C3%ADa-federal-argentina.php>
- Informe sobre atención hospitalaria de politraumatismos por accidentes de tránsito 2002 <http://www.intermedicina.com/Publicaciones/Pub-07.htm>
- Primeros Auxilios y Números de Emergencia [http://www.sap.org.ar/comu-temas-12-primeros\\_auxilios.php](http://www.sap.org.ar/comu-temas-12-primeros_auxilios.php)
- SAME 107 <http://www.buenosaires.gob.ar/same/infraestructura>
- Ministerio de Salud. Normas de organización y funcionamiento de servicios de guardia de emergencia sanitaria [http://www.msal.gov.ar/pngcam/resoluciones/428\\_2001.pdf](http://www.msal.gov.ar/pngcam/resoluciones/428_2001.pdf)

### II. Recopilación de datos

- Dirección Nacional del Observatorio. Ministerio del Interior y Transporte <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/>
- <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/cuadros-estadisticos.php?sel=1>
- ANSV.
- <http://www.seguridadvial.gov.ar/observatorio-vial>
- Formulario estadístico [http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/formulario\\_estad%C3%ADstico\\_unico.pdf](http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/formulario_estad%C3%ADstico_unico.pdf)
- Ministerio de Salud-Prevención de lesiones-Instructivo de recogida de datos [http://www.msal.gov.ar/ent/images/stories/programas/pdf/2013-09\\_sivile-baja.pdf](http://www.msal.gov.ar/ent/images/stories/programas/pdf/2013-09_sivile-baja.pdf)

### III. Atención a víctimas y familiares

- <http://www.msal.gov.ar/sumar/index.php/institucional/programa-sumar-mas-salud-publica>

**IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros**

- SSN Super Intendencia de Seguros de la Nación. <http://www.ssn.gov.ar/>

**V. Justicia**

- Secretaría de Derechos Humanos <http://www.jus.gob.ar/derechoshumanos>
- Código procesal Penal de la Nación <http://www.infojus.gob.ar/nuevo-codigo-procesal-penal-de-la-nacion>
- Operativos alcoholemia. Buenos Aires ciudad. [http://www.buenosaires.gob.ar/areas/seguridad\\_justicia/seguridad\\_urbana/seguridad\\_vial/](http://www.buenosaires.gob.ar/areas/seguridad_justicia/seguridad_urbana/seguridad_vial/)
- ANSV <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/163090/norma.htm>
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos-Programa acceso a la Justicia para todos <http://www.jus.gob.ar/accesoaljusticia/caj/centros.aspx>

**VI. Marco y fortalecimiento**

- Agencia Nacional de Seguridad Vial <http://www.seguridadvial.gov.ar/>

**2. BRASIL****I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito**

- Servicio de Atención Móvil de Urgencia <http://samu192.com.br/index.php?i=1>
- Secretaria Estatal da Saúde [http://www.saude.rs.gov.br/conteudo/394/?Como\\_funciona\\_a\\_regula%C3%A7%C3%A3o\\_do\\_SAMU%3F](http://www.saude.rs.gov.br/conteudo/394/?Como_funciona_a_regula%C3%A7%C3%A3o_do_SAMU%3F)
- Departamento de Tránsito [http://www.detran.pa.gov.br/menu/educacao/cursos/pdf/PRIMEIROS\\_SOCORROS.pdf](http://www.detran.pa.gov.br/menu/educacao/cursos/pdf/PRIMEIROS_SOCORROS.pdf)

**II. Recopilación de datos**

- Departamento de Informática del Sistema Único de Salud de Brasil <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=02>
- Estadísticas Flota Nacional, parque automotor <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>
- Portal da Saúde <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/ext10>

**III. Atención a víctimas y familiares**

- Delegación de Policía -. Estado do Rio Grande do Sul <https://www.delegaciaonline.rs.gov.br/dolpublico/index.jsp>
- DETRAN MG Policía civil Minas Gerais <https://www.detran.mg.gov.br/sobre-o-detran/comunicados/noticias/365-evento-marca-dia-mundial-em-homenagem-as-vitimas-de-transito>

**IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros**

- Seguro obligatorio DPVAT <http://www.dpvatsegurodotransito.com.br/>
- <https://www.detran.mg.gov.br/veiculos/taxas-ipva-seguro-dpvat/seguro-transito-dpvat>
- Quais seguradoras participam dos Consórcios DPVAT <http://www.susep.gov.br/setores-susep/seger/coate/perguntas-mais-frequentes-sobre-dpvat-seguro-de-danos-pessoais-causados-por-veiculos-automotores-de-vias-terrestres>

**V. Justicia**

- Mapa da Violência 2013 Acidentes de trânsito e motocicletas. [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf)
- Acceso gratuito a un proceso [http://stj.jus.br/portal\\_stj/publicacao/engine.wsp?tmp.area=1350&tmp.texto=110487](http://stj.jus.br/portal_stj/publicacao/engine.wsp?tmp.area=1350&tmp.texto=110487)
- Segurança Rodoviária. Ministerio de Justicia <http://portal.mj.gov.br/main.asp?ViewID=%7BE45F0C57-DA38-43E4-B83B-E59469883B7F%7D&params=itemID=%7BCA2FC40D-0DBC-4955-9CF8-A6389B147BF6%7D;&UIPartUID=%7BE0EA6E2F-2D28-4749-9-852-31405415DD85%7D>
- Código de tránsito [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)

**VI. Marco y fortalecimiento**

- Agencia nacional de transporte <http://www.antt.gov.br/>
- Plan Nacional de Seguridad Pública <http://portal.mj.gov.br/main.asp?ViewID=%7B45D2F2A3-F723-4229-94A2-311A3DF2A0CB%7D>
- Observatório nacional de segurança viária <http://www.onsv.org.br/>
- Costo anual de los eventos de tránsito [http://www.viasseguras.com/os\\_acidentes/custo\\_dos\\_acidentes\\_de\\_transito/ipea\\_estima\\_custo\\_anual\\_com\\_acidentes\\_em\\_r\\_40\\_bilhoes](http://www.viasseguras.com/os_acidentes/custo_dos_acidentes_de_transito/ipea_estima_custo_anual_com_acidentes_em_r_40_bilhoes)

**3. CHILE****I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito**

- CONASET <http://www.conaset.cl>
- Bomberos <http://www.bomberos.cl/bomberos2011/legislacion/operativo/manualabc.pdf>
- Ministerio de Salud <http://web.minsal.cl/>
- Superintendencia de salud. Urgencias <http://www.supersalud.gob.cl/difusion/572/w3-propertyvalue-3132.html>

**II. Recopilación de datos**

- <http://www.conaset.cl/observatorio-datos-esta->

disticas.html

- <http://www.carabineros.cl/>
- Estrategia nacional de drogas y alcohol 2011-2014 CONACE [http://www.cicad.oas.org/fortalecimiento\\_institucional/planesnacionales/docs/estrategia\\_drogas\\_alcohol.pdf](http://www.cicad.oas.org/fortalecimiento_institucional/planesnacionales/docs/estrategia_drogas_alcohol.pdf)

### III. Atención a víctimas y familiares

- ONG reinserción social personas con discapacidad. <https://www.facebook.com/undacioncorreconmigo?fref=ts>
- Programa apoyo a víctimas de delito. <http://www.seguridadpublica.gov.cl/programa-apoyo-a-victimas-de-delito/>
- <http://www.supersalud.gob.cl/difusion/572/w3-propertyvalue-3132.html>
- Chile atiende <http://www.chileatiende.cl/fichas/ver/10087>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- SOAP <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29893>
- [http://www.paritarios.cl/especial\\_soap.htm](http://www.paritarios.cl/especial_soap.htm)

### V. Justicia

- Ministerio de justicia. Corporación de asistencia judicial <http://justiciateayuda.cl/quien-puede-ser-nuestro-usuario/>
- Código penal <http://www.leychile.cl/gar?idNorma=1984#TRANSITO>
- Ley de tránsito 2009 <http://web.uchile.cl/archivos/derecho/CEDI/Normativa/Ley%2018.290%20de%20Tr%E1nsito.pdf>
- <http://www.carabineros.cl>
- Subsecretaría de transportes Ley núm. 20.770 Modifica la ley del tránsito, en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves, gravísimas o, con resultado de muerte [http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2014/09/ley\\_20770\\_ley\\_emilia.pdf](http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2014/09/ley_20770_ley_emilia.pdf)

### VI. Marco y fortalecimiento

- CONASET programas <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/conaset.pdf>
- CONASET Planificación estratégica 2014 <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2013/12/CONASET.pdf>
- <http://www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl>

## 4. COLOMBIA

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Número emergencia 123 [http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/SERVICIOS\\_AL\\_CIUDADANO/Telefonos\\_emergencia](http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/SERVICIOS_AL_CIUDADANO/Telefonos_emergencia)

### II. Recopilación de datos

- Forensis 2012 y Forensis 2013 <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis>
- Transporte en cifras, estadísticas 2013 <https://www.mintransporte.gov.co/ANSEMISTRA/documentos.php?id=15>
- Policía Nacional de Colombia [http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/Direccion\\_Transito\\_transportes](http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/Direccion_Transito_transportes)

### III. Atención a víctimas y familiares

- Unidad para la atención y reparación integral a las víctimas <http://www.unidadvictimas.gov.co/index.php/acerca-de-la-unidad/quienes-somos>
- Plan obligatorio de salud. POS <http://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/inicio.aspx>
- Guías Básicas de Atención Pre-hospitalaria <http://www.minsalud.gov.co/Documentos%20y%20Publicaciones/Guias%20Medicas%20de%20Atencion%20Prehospitalaria.pdf>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- Tarifa de Seguro Obligatorio [http://www.segurosdelestado.com/cmsestado/Repositorio/archivos/Tarifas\\_SOAT\\_2014.pdf](http://www.segurosdelestado.com/cmsestado/Repositorio/archivos/Tarifas_SOAT_2014.pdf)

### V. Justicia

- Manual de procedimiento para cadena de custodia <http://www.fiscalia.gov.co/en/wp-content/uploads/2012/01/manualcadena2.pdf>
- Código Nacional de Tránsito <http://www.colombia.com/noticias/codigotransito/>

### VI. Marco y fortalecimiento

- Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013. Creación ANSV <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201702%20DEL%2027%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>
- Plan nacional de seguridad vial 2013-2021. Ministerio de transporte 2013 [file:///C:/Documents%20and%20Settings/stopaccidentes/Mis%20documentos/Downloads/PLAN\\_NACIONAL\\_DE\\_SEGURIDAD\\_VIAL\\_COLOMBIA\\_2013-2021.pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/stopaccidentes/Mis%20documentos/Downloads/PLAN_NACIONAL_DE_SEGURIDAD_VIAL_COLOMBIA_2013-2021.pdf)
- Análisis de la capacidad de gestión en seguridad vial. 2013 Banco Mundial. <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

## 5. COSTA RICA

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- <https://www.csv.go.cr/web/cosevi/inicio>
- Creación del Sistema de Emergencia 9-1-1 <http://www.conavi.go.cr/wps/wcm/connect/d6985387-ada4-4723-86d8-c9165d4445fb/Ley+No.+7566+Creacion+del+Sistema+de+Emergencias+9-1-1..f?MOD=AJPERES&CACHEID=d6985387-ada4-4723-86d8-c9165d4445fb>
- Reglamento del seguro de salud –atención de salud universal <http://www.cendeiiss.sa.cr/etica/reglamentosalud.pdf>
- Protocolo de asistencia sanitaria pre hospitalaria Cruz Roja Costa Rica <http://www.cruzroja.or.cr/files/pro.med.crc.pdf>
- Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013- OMS [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

### II. Recopilación de datos

- Área de investigación Estadística –COSEVI <https://www.csv.go.cr/estadisticas>
- Informe de Estado de la Nación [http://www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca\\_virtual/019/rayo\\_d\\_2013.pdf](http://www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/019/rayo_d_2013.pdf)
- Memoria de institucional 2014-Ministerio de Salud [http://www.ministeriodesalud.go.cr/sobre\\_ministerio/memorias/memoria2014/UML\\_memoria\\_institucional\\_2010\\_2014.pdf](http://www.ministeriodesalud.go.cr/sobre_ministerio/memorias/memoria2014/UML_memoria_institucional_2010_2014.pdf)
- INEC Instituto nacional de estadística y censo <http://www.inec.go.cr/cgi-bin/RpWebEngine.exe/talAction?&BASE=Defunciones>
- <http://www.inec.go.cr/Web/Home/ResultadoBusqueda.x?consulta=ACCIDENTES%20DE%20TRANSITO>
- Accidentes de tránsito terrestre. Med. leg. Costa Rica [online]. 2013, vol.30, n.2, pp. 78-85. ISSN 1409-0015. <http://www.scielo.sa.cr/pdf/mlcr/v30n2/art09v30n2.pdf>

### III. Atención a víctimas y familiares

- Hospital del Trauma Costa Rica INS <http://www.hospitaldeltrauma.com/es/Sobre-Nosotros/Quienes-Somos>
- [http://ministeriopublico.poder-judicial.go.cr/victimas\\_testigos/atencion\\_proteccion.html](http://ministeriopublico.poder-judicial.go.cr/victimas_testigos/atencion_proteccion.html)

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- Seguro obligatorio soa / marchamo <http://registro.nacional.com/costarica/marchamo/>
- Cobertura del seguro obligatorio automotor (SOA). <http://portal.ins-cr.com/PortalINS/E-InformacionGeneralDesplegada.aspx?NRMODE=Published&NRORIGINALURL=%->

2FAccesoCabezal%2FPregFrec%2Ffaq17.m&NRNODEGUID=%7B1456338F-6DF4-41C0-9A01-D9%7D&NRCACHEHINT=Guest

- Revista del INS, ESPACIO PREVENTICO N°40-2012 [http://www.ins-cr.com/Preventico/Edicion40/index\\_00.html](http://www.ins-cr.com/Preventico/Edicion40/index_00.html)
- Fondo de garantía y solidaridad para cubrir víctimas de tránsito [http://www.bcn.cl/bibliodigital/pbcn/estudios/estudios\\_pdf\\_estudios/nro322.pdf](http://www.bcn.cl/bibliodigital/pbcn/estudios/estudios_pdf_estudios/nro322.pdf)

### V. Justicia

- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. N°9078. <http://www.icoden.org/wp-content/plugins/downloads-manager/upload/Ley%209078.pdf>
- Reconstrucción de hechos de tránsito [http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/analisis\\_accidentes\\_aa/jorge\\_ruiz.pdf](http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/analisis_accidentes_aa/jorge_ruiz.pdf)
- COSEVI-legislación <https://www.csv.go.cr/web/cosevi/normativa-de-transito>

### VI. Marco y fortalecimiento

- Estrategia de seguridad vial 2015-2020 “Estrategia para la implementación de medidas en seguridad vial en espacios de incidencia de accidentes de tránsito: “una priorización de la atención”. Año 2014 <https://www.csv.go.cr/documents/10179/10843/ESTRATEGIA+DE+SEGURIDAD+VIAL+2015-2020.pdf/98e333ee-b393-430b-95ce-4b497a514721>
- Avances para la seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 -2012. BID <http://publications.iadb.org/handle/11319/3685?locale-attribute=es>
- Análisis financiero del coste de los accidentes de tránsito en Costa Rica, según datos del INS [http://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/INS-Caja-CCSS-accidentes\\_de\\_transito-Cosevi-MOPT-carreteras\\_0\\_523747644.html](http://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/INS-Caja-CCSS-accidentes_de_transito-Cosevi-MOPT-carreteras_0_523747644.html)
- Informe de avance al 31 de diciembre del 2013, sobre acciones estratégicas contenidas en el plan nacional de desarrollo 2011 – 2014. <https://www.csv.go.cr/documents/10179/10843/%C3%93N+A%C3%91O+2013+-+PSECT.pdf/e942f7f1-4832-45ec-bef3-1d4ebe2c7642>

## 6. ECUADOR

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- <http://www.ecu911.gob.ec/>
- <http://www.ecu911.gob.ec/aplicacionparacelulares/>

### II. Recopilación de datos

- <http://www.ant.gob.ec/>

- Estadísticas de transporte terrestre y seguridad vial [http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.VKrgCtLF\\_Ss](http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.VKrgCtLF_Ss)
- Ley de transporte terrestre y seguridad vial <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>
- Estadísticas de parque automotor <http://www.sri.gob.ec/de/estadisticas1>

### III. Atención a víctimas y familiares

- <http://www.ant.gob.ec/>
- Consejo Nacional de Discapitados <http://www.consejodiscapitados.gob.ec/la-institucion/>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- <http://www.soatecuador.com/como-opera-el-soat/>
- <http://www.fonsat.gob.ec/>
- [http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs\\_index?vp\\_art\\_id=137&vp\\_tip=2#2](http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=137&vp_tip=2#2)

### V. Justicia

- Defensoría del Pueblo <http://www1.defensoria.gob.ec:8020/dpe/index.php/defensoria-publica/quienes-somos/que-es-la-defensoria-publica>
- Fiscalía General del Estado <http://www.fiscalia.gob.ec/index.php/servicios/fiscalias-especializadas/accidentes-de-transito.html>
- Consejo de la Judicatura <http://www.funcionjudicial.gob.ec/index.php/es/component/content/article/25-consejo-judicatura/340-consulta-de-causas.html>

### VI. Marco y fortalecimiento

- Artículo sobre la factura que dejan los accidentes de tránsito. 2012 [http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/factura-dejan-accidentes\\_0\\_746325362.html](http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/factura-dejan-accidentes_0_746325362.html)

## 7. ESPAÑA

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- <http://www.112.es/areas.html>
- Protocolo de actuación y buenas prácticas en la atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico. Grupo de trabajo del SEMES. Ministerio de sanidad servicios sociales e igualdad 2010 <http://www.msssi.gob.es/ciudadanos/accidentes/accidentesTrafico/Protocoloactuacion.htm>
- Vehículo de intervención rápida SERCAM <http://www.medynet.com/usuarios/jraguilar/VEHICULO%20DE%20INTERVENCION%20RAPIDA.htm>

### II. Recopilación de datos

- Siniestralidad vial España 2013. DGT [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad\\_Vial\\_2013.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2013.pdf)
- Boletín Oficial de Estado: Código de tráfico y seguridad vial mayo 2014 [https://www.boe.es/legislacion/codigos/codigo.php?id=020\\_Codigo\\_de\\_Trafico\\_y\\_Seguridad\\_Vial&modo=1](https://www.boe.es/legislacion/codigos/codigo.php?id=020_Codigo_de_Trafico_y_Seguridad_Vial&modo=1)
- Boletín Oficial de Estado: ley 6/2014 [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-trafico/modificaciones/doc/2014/Ley-6\\_2014-de-7-abril.-Modif-LSV.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-trafico/modificaciones/doc/2014/Ley-6_2014-de-7-abril.-Modif-LSV.pdf)
- Ministerio de sanidad servicios sociales e igualdad <https://www.msssi.gob.es/estadEstudios/estadisticas/bancoDatos.htm>
- Road Safety Annual Report IRTAD. 2013 <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/13IrtadReport.pdf>
- International Transport Forum IRTAD <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>
- Registro de altas de los hospitales generales de salud. MSSSI <https://www.msssi.gob.es/estadEstudios/estadisticas/cmbd.htm>

### III. Atención a víctimas y familiares

- Unidad de víctimas de accidentes de tráfico. UVAT's DGT <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-trafico/>
- Servicio de atención a la víctimas. Departamento de justicia País Vasco. España <http://www.justizia.net/asistencia-victima>
- Servicio de información y atención a las víctimas. Generalitat de Catalunya <http://victimestransit.gencat.cat/index.php?mod=paginas&mem=home&relmenu=1195>
- STOP ACCIDENTES Asociación de ayuda y orientación a los afectados por accidentes de tráfico <http://stopaccidentes.org/actividades-de-la-asociacion-stopaccidentes/ayuda-a-las-victimas-de-accidentes-de-trafico/gmx-niv57.htm>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- Consorcio de compensación de seguros. Ministerio de economía y competitividad. [http://www.conorseguros.es/web/ad\\_a\\_p](http://www.conorseguros.es/web/ad_a_p)
- UNESPA Asociación empresarial de Seguro <http://www.unespa.es/frontend/unespa/base.php>
- Oficina española de aseguradores de automóviles <http://www.ofesauto.es/es/>

### V. Justicia

- Ministerio fiscal: la fiscalía de seguridad vial [https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal\\_especialista/seguridad\\_vial!/ut/p/a0/04\\_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGj-zOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD-](https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial!/ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGj-zOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD-)

- 08jE38DfQLsh0VAW6Mj\_c/
- El fiscal de seguridad vial <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-trafico/aspectos-legales/procesos-judiciales/el-fiscal-de-seguridad-vial.pdf>
- Boletín Oficial de Estado: ley orgánica del Código Penal 5/2010 nº 152 BOE Pág. 54861 <http://www.boe.es/boe/dias/2010/06/23/pdfs/BOE-A-2010-9953.pdf>
- Permiso por puntos <https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-por-puntos/>

### VI. Marco y fortalecimiento

- Planes estratégicos de seguridad vial 2011-2020 [http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos\\_2011-2020/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/)
- Lesiones por tráfico. MSSSI <http://www.msssi.gob.es/ciudadanos/accidentes/accidentesTrafico/home.htm>
- El valor monetario de una vida estadística en España. DGT Universidad de Murcia y Pablo Olavide de Sevilla.2011 <https://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Lesiones/JornadaDecenioAccionSeguridadVial/docs/InformeVVEJorgeMartinez.pdf>
- VIII Foro contra la violencia vial. STOP ACCIDENTES 2011 <http://stopaccidentes.org/uploads/file/VIII%20FORO/VALOR%20MONETARIO%20VIDA%20ESTADISTICA%20DGT.pdf>

## 8. MÉXICO

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. <http://conapra.salud.gob.mx/>
- Secretaria de seguridad ciudadana 066 del Estado de México <http://portal2.edomex.gob.mx/ssc/seguridadpublica/telefonosdeutilidad/066emergencia/index.htm>

### II. Recopilación de datos

- Metodología para desarrollar un observatorio de lesiones causadas por el tránsito. Gobierno federal. [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Metodologia\\_Desarrollo\\_Observatorio.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Metodologia_Desarrollo_Observatorio.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Síntesis metodológica de la estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas ATUS. [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/registros/economicas/sm\\_atus.pdf](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/registros/economicas/sm_atus.pdf)
- Secretaria de salud resultados IMESEVI Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial [http://conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI\\_Resultados.html](http://conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI_Resultados.html)

- Cifras parque automotor [http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story\\_id/68973/format/html/](http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/68973/format/html/)
- Red de investigación sobre lesiones causadas por el tránsito <http://www.insp.mx/centros/salud-poblacional/prensa/141-la-rtirn-promueve-la-investigacion-sobre-accidentes-de-transito.html>
- Indicadores Estatales de Seguridad vial. Observatorio vial. [http://www.observatoriovial.com/publicaciones/publicaciones/docs/Indicadores\\_Estado\\_de\\_Mexico.pdf](http://www.observatoriovial.com/publicaciones/publicaciones/docs/Indicadores_Estado_de_Mexico.pdf)

### III. Atención a víctimas y familiares

- <http://www.pgjdf.gob.mx/index.php/servicios/atencionvictimas/adevi>
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos <http://www.cndh.org.mx/>
- Programa de atención a víctimas del delito [http://www.cndh.org.mx/Programa\\_Atencion\\_Victimas\\_Delito](http://www.cndh.org.mx/Programa_Atencion_Victimas_Delito)

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- Seguro obligatorio de responsabilidad civil, acercamiento a la prevención <http://eleconomista.com.mx/finanzas-personales/2014/10/06/seguro-obligatorio-responsabilidad-civil-acercamiento-prevencion>
- [http://www.apcs.org.py/textos/Seguro%20Obligatorio\\_de\\_Responsabilidad\\_Civil\\_Automoviles.pdf](http://www.apcs.org.py/textos/Seguro%20Obligatorio_de_Responsabilidad_Civil_Automoviles.pdf)
- Acuerdo por el que se expiden las reglas para la operación del seguro con el que deberán contar los propietarios de los vehículos para transitar en vías, caminos y puentes federales, que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas, así como se fijan los términos del contrato de dicho seguro. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014)

### V. Justicia

- <http://www.ssp.df.gob.mx/Documents/Ley%20movilidad.pdf>
- [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014)

### VI. Marco y fortalecimiento

- Secretaria de Gobernación. Estrategia nacional de seguridad vial 2012-2010 [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011)
- Publicaciones especializadas. <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Especializadas.html>
- Acciones para el fortalecimiento de la seguridad vial. Gobierno Federal D.R. Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2012 [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones\\_Segu-](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones_Segu-)

ridad\_Vial.pdf

## 9. PANAMÁ

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Sistema único de manejo de emergencia 911 <http://www.sume911.pa/www/joomsume911/>
- Servicio de Atención médica Pre hospitalaria-Panamá. Resumen ponencia <http://svmed.org/images/congres/18.ppt>

### II. Recopilación de datos

- Contraloría General del Estado [https://www.contraloria.gob.pa/inec/publicaciones/subcategoria.aspx?ID\\_CATEGORIA=5&ID\\_SUBCATEGORIA=40&ID\\_IDIOMA=1](https://www.contraloria.gob.pa/inec/publicaciones/subcategoria.aspx?ID_CATEGORIA=5&ID_SUBCATEGORIA=40&ID_IDIOMA=1)
- Ministerio de Economía y Finanzas/Dirección de Análisis económico y social. Servicio de elaboración del Informe de Analíticos de Accidentes de tránsito
- Indicadores de Salud Básico Panamá-MINSA. [http://www.minsa.gob.pa/sites/default/files/publicacion-general/ind.\\_basicos\\_pma\\_2014.pdf](http://www.minsa.gob.pa/sites/default/files/publicacion-general/ind._basicos_pma_2014.pdf)

### III. Atención a víctimas y familiares

- [http://www.defensoriadelpueblo.gob.pa/index.php?option=com\\_2&view=item&id=5165:inaguran-extension-del-consultorio-juridico-de-la-universidad-de-panama-en-la-defensoria-del-pueblo&Itemid=143](http://www.defensoriadelpueblo.gob.pa/index.php?option=com_2&view=item&id=5165:inaguran-extension-del-consultorio-juridico-de-la-universidad-de-panama-en-la-defensoria-del-pueblo&Itemid=143)

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- Proyecto de ley que regula la actividad de seguros. Asamblea nacional [http://200.46.254.138/apps/seg\\_legis/PDF\\_SEG/PDF\\_SEG\\_2010/PDF\\_SEG\\_2011/PROYECTO/2011\\_P\\_360.pdf](http://200.46.254.138/apps/seg_legis/PDF_SEG/PDF_SEG_2010/PDF_SEG_2011/PROYECTO/2011_P_360.pdf)

### V. Justicia

- Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá. [http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/reglamento\\_decreto\\_640.pdf](http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/reglamento_decreto_640.pdf)
- Juzgados de tránsito <http://www.transito.gob.pa/historia-de-los-juzgados-de-transito>
- Consultorio de asistencia legal gratuita Universidad de Panamá
- <http://www.defensoriadelpueblo.gob.pa/>

### VI. Marco y fortalecimiento

- ATTT <http://www.transito.gob.pa/>
- Plan Nacional para el decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020 para la República de Panamá. [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/panama.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/panama.pdf)

## 10. PARAGUAY

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Secretaria de emergencia nacional <http://www.sen.gov.py>
- <http://www.bomberoscbvp.org.py/>
- Centro de emergencias medicas <http://www.cem.gov.py/>

### II. Recopilación de datos

- <http://www.policianacional.gov.py/estadisticas.php>
- <http://www.mopc.gov.py/>
- Encuesta país para el 3º informe mundial de seguridad vial de la OPS-OMS <http://www.mspbs.gov.py/programasaccidentes/encuesta-pais-para-el-3er-informe-mundial-de-seguridad-vial-de-la-ops-oms/>
- Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal [http://www.opaci.org.py/index.php?option=com\\_content&task=view&id=885&Itemid=2](http://www.opaci.org.py/index.php?option=com_content&task=view&id=885&Itemid=2)

### III. Atención a víctimas y familiares

- <http://www.mspbs.gov.py/programasaccidentes/profesionales/>
- Programa nacional de control de accidentes y lesiones de causa externa <http://www.mspbs.gov.py/programasaccidentes/programa/>
- Secretaria nacional por los derechos humanos de las personas con discapacidad <http://www.senadis.gov.py/>
- Dirección de Beneficencia y Ayuda social <http://www.diben.org.py/>
- <http://www.puertasabiertas.org.py/inicio>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

#### V. Justicia

- Ley nº 5016 2013 Nacional de Tránsito y Seguridad vial [http://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/paraguay/ley\\_paraguay.pdf](http://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/paraguay/ley_paraguay.pdf)
- <http://www.bacn.gov.py/buscar-leyes-paraguayas.php?q=ley%205.016%20ley%20nacional%20de%20transito%20y%20seguridad%20vial>

#### VI. Marco y fortalecimiento

- Plan estratégico 2013-2017. Dinatran <http://www.dinatran.gov.py/>
- Plan nacional de seguridad vial <http://www.mspbs.gov.py/programasaccidentes/plannacionalseguridadvial/>
- Información para la población <http://www.mspbs.gov.py/programasaccidentes/informacion-para-la-poblacion-2/>

- <http://www.mspbs.gov.py/programasaccidentes/programa/>

## 11. PORTUGAL

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Instituto nacional de emergencia médica <http://www.inem.pt/CODU>

### II. Recopilación de datos

- Anuario de Estadísticas <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx>
- <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=dZjh%2fy0%2bYYI%3d&tabid=424&mid=1317&language=pt-PT>

### III. Atención a víctimas y familiares

- <http://aca-m.org/>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- Instituto de Seguros de Portugal <http://www.isp.pt/isp/FGA>

### V. Justicia

- <http://www.ansr.pt/Legislacao/Pages/default.aspx>

### VI. Marco y fortalecimiento

- ANSR <http://www.ansr.pt/>
- [http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/CodigoDaEstrada/Documents/dl\\_113\\_08.pdf](http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/CodigoDaEstrada/Documents/dl_113_08.pdf)

## 12. URUGUAY

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Número 911 <https://www.minterior.gub.uy/index.php/servicios-e-info>

### II. Recopilación de datos

- Informes siniestralidad vial
- [http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes\\_siniestralidad\\_vial\\_uruguay/](http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes_siniestralidad_vial_uruguay/)
- Informe de siniestralidad vial. Año 2013 [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0/Informe+SV+2013.f?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0/Informe+SV+2013.f?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0)

### III. Atención a víctimas y familiares

- Red Nacional de Víctimas y Familiares de Sinistros de Tránsito [http://unasev.gub.uy/inicio/descentralizacion/red\\_nacional\\_victimas\\_familiares\\_siniestros\\_transito/](http://unasev.gub.uy/inicio/descentralizacion/red_nacional_victimas_familiares_siniestros_transito/)
- Observatorio de la ciudadanía <http://www.age-sic.gub.uy/innovaportal/v/3358/1/agesic/obser->

vatorio\_de\_la\_ciudadania.html

- Rehabilitación infantil <http://teleton.com.uy/>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- <http://unasev.gub.uy/inicio/normativa/leyes/18412+soa>
- Ley de responsabilidad civil por daños corporales causados a Terceros por determinados vehículos de circulación Terrestre y maquinarias. Establecimiento de un seguro obligatorio [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/e8181e804d829676a21eeafd6066fd91/18412.f?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=e8181e804d829676a21eeafd6066fd91V](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/e8181e804d829676a21eeafd6066fd91/18412.f?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=e8181e804d829676a21eeafd6066fd91V).

### V. Justicia

- Ley de tránsito Y de seguridad vial en el territorio nacional [http://www.impo.com.uy/descargas/ley\\_18191\\_web.pdf](http://www.impo.com.uy/descargas/ley_18191_web.pdf)

### VI. Marco y fortalecimiento

- <http://unasev.gub.uy/inicio>
- Plan de Acción 2014 [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/1e05cb0042f76e66a5f5e5d7c7c121d0/Plan\\_de\\_Acc%C3%B3n\\_UNASEV\\_2014\\_Final.f?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=1e05cb0042f76e66a5f5e5d7c7c121d0](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/1e05cb0042f76e66a5f5e5d7c7c121d0/Plan_de_Acc%C3%B3n_UNASEV_2014_Final.f?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=1e05cb0042f76e66a5f5e5d7c7c121d0)

## 13. VENEZUELA

### I. Emergencia. Cadena asistencial post evento de tránsito

- Cuerpo de bomberos voluntarios universitarios. <http://www.ucv.ve/navegacion-horizontal/areas/areas-generales/vida-en-el-campus/cuerpo-de-bomberos-voluntarios-universitarios-de-la-ucv.html>

### II. Recopilación de datos

- Boletín anuario estadístico enero-septiembre 2014. INTT [http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina\\_nueva/servicios/contrataciones/Bolet%C3%ADn%20Estad%C3%ADstico%20hasta%20el%203er%20Trimestre%202014.pdf](http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/servicios/contrataciones/Bolet%C3%ADn%20Estad%C3%ADstico%20hasta%20el%203er%20Trimestre%202014.pdf)
- Boletín anuario estadístico 2013. INTT [http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina\\_nueva/servicios/contrataciones/Anuario\\_Estadistico\\_2013\\_INTT.pdf](http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/servicios/contrataciones/Anuario_Estadistico_2013_INTT.pdf)
- EU@Tráfico [https://twitter.com/EUtrafico?original\\_referer=http%3A%2F%2Fwww.bomberosucv.m%2Fnosotros%2Fmision&profile\\_id=126671338&tw\\_i=525334453607202818&tw\\_p=embeddettimeline&tw\\_w=453339914298335232](https://twitter.com/EUtrafico?original_referer=http%3A%2F%2Fwww.bomberosucv.m%2Fnosotros%2Fmision&profile_id=126671338&tw_i=525334453607202818&tw_p=embeddettimeline&tw_w=453339914298335232)

- Anuarios mortalidad. Ministerio del poder popular para la salud [http://www.mpps.gob.ve/index.php?option=com\\_phocadownload&view=category&id=11:anuarios-de-mortalidad](http://www.mpps.gob.ve/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=11:anuarios-de-mortalidad)

### III. Atención a víctimas y familiares

- Unidad de atención a la víctima <http://www.mp.gob.ve/web/guest/unidad-de-atencion-a-la-victima;jsessionid=3A1EA6C7184973756CFD5B15FD5B0AD7>
- Asotransito <http://asotransito.org.ve/>
- <http://www.eluniversal.com/caracas/140731/8203servicio-a-victimas-de-accidentes-operara-gratis-en-santa-ines-uca>
- <http://www.cssi.org.ve/>

### IV. Indemnizaciones: cobertura económica - seguros

- <http://www.sudeseq.gob.ve/318>

### V. Justicia

- Ministerio público <http://www.mp.gob.ve/web/guest/fiscal-general>
- Etapas y actores del proceso penal. Infografía [http://www.mp.gob.ve/c/document\\_library/get\\_file?uuid=b6c12506-31c3-4cd4-8f32-af536fa5cfd3&groupId=10136](http://www.mp.gob.ve/c/document_library/get_file?uuid=b6c12506-31c3-4cd4-8f32-af536fa5cfd3&groupId=10136)

### VI. Marco y fortalecimiento

- Instituto Nacional de Transporte Terrestre <http://www.intt.gob.ve/intt/>

## b) Glosario de términos y acrónimos

**Siniestro de circulación con víctimas (OISEVI):** Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.

ASIRT: Association for Safe International Travel  
 BID: Banco Interamericano de Desarrollo  
 EISEVI: Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial  
 FICVI: Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial  
 IRTAD: International Traffic Safety Data and Analysis Grup  
 LAC: Latinoamérica y el Caribe  
 OISEVI: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial  
 OMS: Organización Mundial de la Salud  
 ONU: Organización de las Naciones Unidas  
 OPS: Organización Panamericana de Salud.  
 MERCOSUR: Mercado Común del Sur  
 SOAT: Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito

### 1. ARGENTINA

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial  
 DGSV: Dirección General de Seguridad Vial  
 DNOV: Dirección Nacional de Observatorio Vial  
 PFA: Policía Federal Argentina  
 SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia. Ciudad de Buenos Aires  
 SSN: Super Intendencia de Seguros de la Nación.  
 SISA: Sistema Integrado de Información Sanitaria

### 2. BRASIL

ANTT: Agência Nacional de Transporte Terrestre  
 CONTRAN: Conselho Nacional de Transito  
 DATASUS: Departamento de Informática del Sistema Único de Salud  
 DENATRAN: Departamento Nacional de Tránsito  
 DNIT: Departamento Nacional de Infra-Estructura de Transportes  
 DPVAT: Daños personales causados por vehículos terrestres de motor o por su carga  
 CAMARA DOS DEPUTADOS: Frente Parlamentario em Defesa do Tránsito Seguro  
 DPRF: Departamento de Polícia Rodoviária Federal  
 IPEA: Instituto de Investigación de Económica Aplicada  
 MT: Ministerio dos Transportes  
 SAMU: Servicio de Atención Móvil de Urgencia

### 3. CHILE

CATI: Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones  
 CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito  
 SOAP: Seguro Obligatorio Accidentes Personales

### 4. COLOMBIA

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.  
 CRT: Comisión de Regulación de Telecomunicaciones.  
 CGR: Contraloría General de la República  
 EPS: Entidades Prestadoras de Servicios de Salud  
 FASECOLDA: Federación de Aseguradores Colombianos  
 FONSAT: Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito  
 FOSYGA: Fondo de Solidaridad y Garantía.  
 FURCEN: Formulario Certificación del Censo Víctimas.  
 FURIPS: Formulario único de reclamación de las instituciones prestadoras de servicios de salud.  
 ICONTEC: Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.  
 INMLCF: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses  
 NTC: Norma Técnica Colombiana.  
 PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial.  
 RUNT: Registro Único Nacional de Tránsito  
 SOAT : Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito  
 CRT: Comisión de Regulación de Telecomunicaciones.

FORENSIS: Herramienta para la interpretación, intervención y prevención de lesiones de causa externa en Colombia.

FONSAT: Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

FURCEN: Formulario Certificación del Censo Víctimas.

FURIPS: Formulario único de reclamación de las instituciones prestadoras de servicios de salud.

ICONTEC: Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.

NTC: Norma Técnica Colombiana.

PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial.

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

## 5. COSTA RICA

COSEVI: Consejo de Seguridad Vial.

INS: Instituto Nacional de Seguros

## 6. ECUADOR

ANT: Agencia Nacional de regulación y control del Transporte terrestre tránsito y Seguridad vial.

CONADIS: Consejo Nacional de Discapacidades.

ECU911: Sistema integrado de seguridad para la gestión de llamadas de emergencia.

FONSAT: Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

SBS: Superintendencia de Bancos de Ecuador.

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

## 7. ESPAÑA

ATGC: Agrupación de Tránsito de la Guardia Civil

CARE: Community database on Accidents on the Roads in Europe

CIE: Clasificación Internacional de Enfermedades

CMBD: Conjunto Mínimo Básico de Datos

DGT: Dirección General de Tráfico

IPC : Índice de precios al consumo

IRTAD: International Traffic Safety Data and Analysis Group

LECrim: Ley de Enjuiciamiento Criminal

SVA: Soporte Vital Avanzado

UVAT'S: Unidad de Atención a Víctimas de Accidentes de Tráfico

## 8. MÉXICO

CESVI: Centro de Experimentación y Seguridad Vial de México

CONAPRA: Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

IMESEVI: Instituto Mexicano de Seguridad Vial

INEGI: Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía

NOM: Norma Oficial Mexicana.

RTIRN: Red de Investigación sobre Lesiones causadas por el Tránsito

## 9. PANAMÁ

APADEA: Asociación de Aseguradores de Panamá

ATTT: Autoridad Tránsito y de Transporte Terrestre

CANATRA: Cámara Nacional de Transporte

CONTSEVI: Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

CONSALUD: Coordinadora Nacional de la Salud

CSS: Caja de Seguro Social

INEC: Instituto Nacional de Estadística y Censo (Contraloría General de la Nación

MINSA: Ministerio de Salud

MOP: Ministerio de Obras Públicas

PN: Policía Nacional

SINAPROC: Sistema Nacional de Protección Civil

SISED: Sistema Institucional de Salud Nacional de Salud para Emergencias y Desastres

SUME911: Sistema Único de Manejo de Emergencias de la República de Panamá

## 10. PARAGUAY

ANTSV: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

CBVP: Cuerpo Bomberos Voluntarios de Paraguay

CEM: Centro de Emergencias Médicas

DIBEN: Dirección de Beneficencia y Ayuda social

DINATRAN: Dirección Nacional de Transporte

OPACI: Organización Paraguaya de Cooperación Inter-municipal

PNCALCE: Programa Nacional del Control de Accidentes de Tránsito y Lesiones de Causas Externas

SEN: Secretaria de Emergencia Nacional

SENADIS: Secretaria Nacional por los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad

## 11. PORTUGAL

ANSR: Autoridad Nacional de Segurança Rodoviária

CODU: Centro de Orientación Enfermos Urgentes.

INEM: Instituto Nacional de Emergencia Médica

SIEM: Sistema Integrado de Emergencia Médica.

## 12. URUGUAY

UNASEV: Unidad Nacional de Seguridad Vial

## 13. VENEZUELA

INTT: Instituto Nacional de Transporte Terrestre

UAV: Unidad de Atención a la Víctima

UCV: Universidad Central de Venezuela

SIMA: Sistema Integrado de Monitoreo y Asistencia

## Anexo. Datos de las asociaciones

### Datos de las Asociaciones



**Federación Iberoamericana  
de Asociaciones  
de Víctimas contra la violencia vial**

#### ASOCIACIONES MIEMBRO

FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE  
VÍCTIMAS  
CONTRA LA VIOLENCIA VIAL (FICVI)  
[www.contralaviolenciavial.org](http://www.contralaviolenciavial.org).

#### ARGENTINA

CONDUCIENDO A CONCIENCIA. Familiares y amigos  
de las víctimas de la tragedia de Santa Fe.  
[www.conduciendoaconciencia.org](http://www.conduciendoaconciencia.org)

COMPROMISO VIAL POR URSULA Y CARLA  
[www.compromisovial.org.ar](http://www.compromisovial.org.ar)

#### BRAZIL

FUNDAÇÃO THIAGO DE MORAES GONZAGA  
[www.vidaurgente.org.br](http://www.vidaurgente.org.br)

#### CHILE

BASTA DE ATROPELLOS

#### COLOMBIA

POR LA VIA POR LA VIDA- LIGA CONTRA LA VIOLENCIA  
VIAL  
[www.porlaviaporlavid.org](http://www.porlaviaporlavid.org)

#### COSTA RICA

ACONVIVIR: Asociación de deportistas CONtra la Vio-  
lencia Vial y el IRrespeto.  
[www.aconvivir.org](http://www.aconvivir.org)

#### ECUADOR

FUNDACIÓN NICOLE PAREDES. CAVAT  
[www.cavat-nicoleparedes.org](http://www.cavat-nicoleparedes.org)

#### ESPAÑA

STOP ACCIDENTES. Asociación de ayuda y orientación  
a afectados por accidentes de tráfico  
[www.stopaccidentes.org](http://www.stopaccidentes.org)

#### MEXICO

NACE No A Conducir Ebrio  
[www.nace.com.mx](http://www.nace.com.mx)

VÍCTIMAS DE VIOLENCIA VIAL AC.  
[www.victimasdeviolenciavial.com](http://www.victimasdeviolenciavial.com)

#### PANAMA

MOVIMIENTO 23 DE OCTUBRE  
[www.movimiento23octubre.org](http://www.movimiento23octubre.org)

#### PARAGUAY

S.E.R. "Seguridad en las Rutas".  
[www.seguridadenlasrutas.org.py](http://www.seguridadenlasrutas.org.py)

#### PORTUGAL

ASSOCIAÇÃO DE CIDADÃOS AUTO-MOBILIZADOS  
ACA-M.  
[www.aca-m.org](http://www.aca-m.org)

#### URUGUAY

FUNDACION GONZALO RODRIGUEZ  
[www.gonzalorodriguez.org](http://www.gonzalorodriguez.org)

#### VENEZUELA

ASOTRANSITO  
[www.asotransito.com.ve](http://www.asotransito.com.ve)