

**No. 03
SEGURIDAD
VIAL**

**ACCIDENTES VIALES:
PESADO COSTO
PARA VÍCTIMAS**
Urge mayor
protección

**8 DE CADA 10
ACCIDENTES
SON PREVENIBLES**
Pero faltan acciones
y recursos

**SABEMOS CÓMO
AUMENTAR
SEGURIDAD VIAL**
Es hora
de arrancar

Reflexiones AXA



**SALVA
VIDAS,
MANEJA
SEGURO**

Este cuaderno pretende contribuir a cumplir la meta de México de salvar más de 60 mil vidas y reducir el impacto económico de los accidentes de tránsito para 2020

www.axa.mx

 **reinventando** / los seguros

ÍNDICE

03 | INTRODUCCIÓN

DIAGNÓSTICO**I EL COSTO HUMANO**

04 | Accidentes de tránsito, grave riesgo de salud pública

II EL COSTO ECONÓMICO

06 | Accidentes consumen recursos vitales del país

III PAÍS DESPROTEGIDO

08 | Por falta de seguro, víctimas quedan endeudadas

IV NUESTRA REALIDAD

10 | Además de los conductores, ausencia de normas adecuadas aumenta riesgo

V CASOS DE ÉXITO**INTERNACIONALES**

12 | Ocho de 10 accidentes en México pueden evitarse

VI RESPUESTA**DE LAS AUTORIDADES**

14 | Meta de México: reducir en 50% muertes para 2020

5 PROPUESTAS**DE SOLUCIÓN**18 | **CONVERTIR****LA SEGURIDAD VIAL EN PRIORIDAD NACIONAL**19 | **TOLERANCIA CERO****PARA 4 CONDUCTAS DE RIESGO**20 | **PROTEGER VÍCTIMAS****CON SEGURO NACIONAL OBLIGATORIO**21 | **CREAR FONDO****PARA SEGURIDAD VIAL**22 | **INCENTIVAR****EL MANEJO SEGURO****EN EMPRESAS**• **Reflexiones AXA**Año 2 | Núm. 03 | mayo 2012
reflexionesaxa@axa.com.mx
(55) 51 69 10 00• Consulta la versión electrónica en: www.axa.mx• **Edición:** Dirección de Relaciones Gubernamentales

• AXA Seguros, México Xola 535, Colonia Del Valle, México D.F.

REFLEXIONES
AXA

Este cuaderno de Reflexiones AXA es el tercero de una serie de publicaciones sobre temas de trascendencia para los mexicanos, sus familias y el país: seguridad vial, salud, ahorro, catástrofes naturales, entre otros.

Estas publicaciones buscan promover la reflexión y el análisis serios sobre retos que enfrenta el país. Por ello, cada cuaderno presenta un diagnóstico y una serie de propuestas de solución.

Las reflexiones tienen un interés central: la búsqueda de consensos que permitan avanzar en la construcción de soluciones que beneficien a los mexicanos y al país.

Un sector asegurador sano genera importantes beneficios para la economía nacional. Destacan la reducción del costo de los riesgos que amenazan a sociedades e individuos, el aumento del ahorro interno, el fomento del comercio nacional e internacional y el financiamiento de la economía a largo plazo a través de la inversión en acciones de empresas naciona-

les o en proyectos de infraestructura, entre otros.

Por tanto, un sector asegurador robusto contribuye a la economía del país y al bienestar de sus habitantes. Sin embargo, el uso de los seguros en México es aún bajo para contribuir de manera efectiva en la economía familiar y nacional.

No existe una cultura generalizada por parte de los individuos o de las instituciones públicas para promover un mayor uso de los seguros.

Estudios recientes de economía experimental han demostrado que los seres humanos tienden a subestimar la posibilidad de padecer los efectos o daños de ciertos eventos en la vida y a preferir un bien presente sobre uno futuro, aun cuando la primera decisión sea mucho más cara.

En virtud de esta realidad, el Estado y las empresas aseguradoras deberían promover incentivos que permitan que personas e instituciones se protejan hoy, salvaguardando su salud, su bienestar económico y su patrimonio.



El papel utilizado en los forros de este ejemplar es reciclado y en los interiores cuenta con certificaciones de sustentabilidad, por lo que hace a los procesos industriales de su fabricación libre de cloro y de ácido (FSC y Acid Free), además de tener las certificaciones *Rainforest Alliance Certified* y *Sustainable Forestry Initiative* por provenir de bosques sustentables.

INTRODUCCIÓN

En un acto sin precedente, en mayo de 2010, el Gobierno de México asumió una meta ambiciosa y se comprometió ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a reducir 50% las muertes por accidentes viales para el año 2020. El cumplimiento de la meta permitirá salvar más de 60 mil vidas, reducir el número de lesionados y discapacitados, así como limitar el impacto económico que la inseguridad vial causa en la economía familiar y nacional.

En materia de avances en seguridad vial y reducción significativa de accidentes, la experiencia internacional muestra qué debe hacer un país para alcanzar el éxito. La mejora de la seguridad vial, al nivel de las mejores prácticas mundiales, permitiría a México reducir entre 20% y 50% las muertes por accidentes de tránsito, incluso en menos de un lustro.

Pero para lograr la meta del decenio 2011-2020 en México, urge mayor inversión, nuevas reglas de tolerancia cero contra las principales conductas de riesgo y una aplicación efectiva de la ley. Cada año, por la inseguridad vial, 16 mil mexicanos mueren y más de un millón de niños, jóvenes y adultos sufren discapacidad, lesiones u orfandad, con un costo equivalente al 1.7% del PIB.

Este tercer cuaderno de Reflexiones AXA tiene como objetivo apoyar las iniciativas de seguridad vial del país. Con ese fin, su análisis y recomendaciones se enfocan en identificar las acciones que aceleren el cumplimiento a corto plazo de la meta.

Existen medidas eficaces de mediano y largo plazo. Es necesario invertir en la educación y capacitación de los usuarios de las vías de tránsito; impulsar la movilidad sustentable; crear calles, carreteras, autos y transporte público más seguros; y mejorar la atención médica en los lugares de los accidentes. Estos asuntos son clave y AXA Seguros (México) tiene el compromiso de reflexionar sobre estos retos y sus posibles soluciones en próximos cuadernos de Reflexiones.



Para lograr la meta del decenio 2011-2020 en México, urge mayor inversión, nuevas reglas de tolerancia cero contra las principales conductas de riesgo y una aplicación efectiva de la ley

INSEGURIDAD VIAL: 1ª CAUSA DE MUERTE DE NIÑOS Y 2ª DE JÓVENES

Los accidentes no sólo causan muerte. La magnitud de lesionados y discapacitados es un grave riesgo de salud pública

Cada año, por la inseguridad vial, 16 mil mexicanos pierden la vida y más de un millón de niños, jóvenes y adultos sufren discapacidad, lesiones u orfandad.¹ La magnitud del fenómeno, a pesar de que afecta a la población en su conjunto, no aparece lo suficiente entre las más altas prioridades de gobierno ni de la opinión pública.

Sin embargo, la tasa de accidentes viales convierte a México en uno de los países más riesgosos en Iberoamérica. La probabilidad de morir en las calles y carreteras del país es casi tres veces más alta que en España y dos veces mayor que en Guatemala.²

Los accidentes de tránsito son un riesgo para todos los mexicanos, pero particularmente para los niños y jóvenes. **Son**

la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años y la segunda causa en jóvenes entre 15 y 34 años.³ De cada 10 víctimas fatales, ocho son hombres y dos son mujeres.⁴

La mayor parte de las víctimas son conductores, pasajeros y peatones. Hoy, de cada 100 muertos, 65 son conductores o pasajeros, 30 son peatones, cuatro son motociclistas y uno es ciclista.⁵

CAUSA: CARRETERAS Y CALLES MÁS RIESGOSAS EN MÉXICO QUE EN PAÍSES DE IBEROAMÉRICA

Tasa para México:
14.7 muertes
p/c 100 mil hab.

México es...
2.7 veces
más riesgoso
que España

» 5.4 muertes
p/c 100 mil hab.

2.2 veces
más riesgoso
que Guatemala

» 6.7 muertes
p/c 100 mil hab.

Fuente: Observatorio Iberoamericano con datos 2010.



México es...
1.2 veces más
riesgoso que
Chile y Colombia

» 12.1 muertes p/c 100 mil hab.

1.1 veces
más riesgoso
que Argentina

» 12.6 muertes p/c 100 mil hab.

RETO DE SALUD PÚBLICA POR LESIONADOS Y DISCAPACITADOS

1 millón
de mexicanos
lesionados
por año

2ª causa de
orfandad infantil
en el país

Fuente: INSP, CONAPRA y OMS.



860 mil
mexicanos discapacitados
actualmente a consecuencia
de accidentes viales

40 mil
mexicanos discapacitados
por año

Cifra de muertos muestra sólo una parte del gran reto de salud pública

Hoy, 860 mil mexicanos viven con alguna discapacidad por accidentes viales y 40 mil mexicanos más engrosan la cifra cada año. Para ellos, con frecuencia el daño es irreparable. Por ejemplo, **7 de cada 10 personas discapacitadas en accidente de**

tránsito sufren de por vida limitaciones para caminar o moverse.⁶ Además, un millón de personas sufren lesiones al año por esta causa.⁷

Por su parte, las familias sufren profundamente, pues alrededor del 50% de los muertos en estos accidentes son jefes de familia.⁸ Así, cada año alrededor de

8,000 familias sufren la pérdida inesperada y traumática de un padre o una madre y requieren atención psicológica—escasa hoy en México.⁹

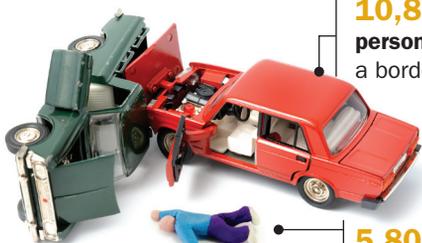
La tendencia actual de accidentes viales seguiría en aumento a menos de que México impulse políticas efectivas.¹⁰ **En ese escenario, entre 2010 y 2020, el número de muertos aumentaría en un 28% en el país a causa de estos accidentes.** A nivel mundial, entre 2010 y 2030, los accidentes viales pasarían de la 9ª a la 5ª causa de muerte.¹¹

¿Qué podemos hacer en México para salvar la vida de niños, jóvenes y adultos, como una prioridad máxima de salud pública?

EFFECTO: MUERTE DE NIÑOS Y JÓVENES

16,600

fallecimientos causan los accidentes al año



Fuente: CONAPRA con datos de INEGI 2010.

10,800
personas mueren
a bordo de autos

5,800
atropellados



1ª causa de muerte
en niños de 5 a 14 años
792 víctimas por año



2ª causa de muerte
en niños y jóvenes de 15 a 34 años
7,023 víctimas por año



3ª causa de muerte
entre adultos de 35 a 39 años
1,191 víctimas por año



5ª causa de muerte
entre adultos de 45 a 49 años
900 víctimas por año



9ª causa de
mortalidad en
población general

ACCIDENTES CAUSAN DESEQUILIBRIO Y POBREZA FAMILIAR

El costo de los accidentes viales atenta también contra la economía y consume recursos vitales para el desarrollo del país

Estos accidentes cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales así como atención médica y hospitalaria, según las estimaciones más recientes.¹² Ningún país puede desperdiciar esta cantidad de recursos, críticos para mejorar la educación y reducir la pobreza. Algunas de las naciones con mayor seguridad vial pierden sólo el 0.35% (Chile) y 0.67% (Francia) de su PIB por estos accidentes.¹³

La pérdida de productividad, equivalente a casi \$75 mil

MDP al año, representa el 49% del costo total de los accidentes. La magnitud de esta cifra se explica por la muerte prematura de 16,600 mexicanos, más de un millón de lesionados y 40 mil discapacitados cada año—muchos de ellos jóvenes—que dejan de contribuir a la economía.

Estos accidentes no sólo afectan la economía nacional. También golpean a cientos de miles de familias—muchas veces de manera irreparable. Por estos accidentes, alrededor de 80,000 familias mexicanas habrían perdido al padre o la madre

en la última década y 860 mil personas hoy viven en el país con discapacidad. Estas familias enfrentan un gran reto económico.¹⁴

Los daños materiales, de alrededor de \$65 mil MDP por año, constituyen el segundo rubro más grande de pérdida económica para el país, particularmente por daños a autos y otros vehículos automotores, así como por costos indirectos administrativos de juzgados y ministerios públicos. Esto significa una gran pérdida del patrimonio nacional y de miles de familias.

COSTO ACTUAL DE ACCIDENTES VIALES EN MÉXICO:

1.70%

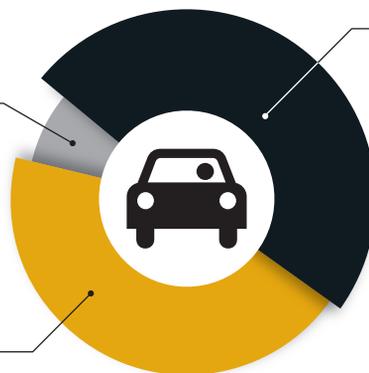
del producto interno bruto de México, lo que significa:

\$150,493 MILLONES DE PESOS ANUALES

06 | REFLEXIONES AXA

7%
atención hospitalaria
(\$3,500 MDP)

44%
daños materiales
(\$65,717 MDP)



49%

pérdida de productividad

Esto equivale a \$74,413 MDP



Fuente: Estimaciones CONAPRA, 2012

RADIOGRAFÍA: CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES VIALES EN LA ECONOMÍA FAMILIAR MEXICANA:



3 de cada 100 lesionados adquieren una deuda (el costo representó más del 100% de su ingreso mensual)



5 de cada 10 hospitalizados por choque adquieren una deuda (el costo representó más del 100% de su ingreso mensual)



8.5 de cada 10 familias de personas discapacitadas por choque registran una disminución permanente en la calidad o nivel de vida



9 de cada 10 familias donde falleció una persona por choque, registran una disminución permanente en la calidad o nivel de vida

75%

de los mexicanos que experimenta discapacidad no vuelve a encontrar empleo y el **52%** gana menos de tres salarios mínimos

\$9 mil pesos

es el gasto de bolsillo promedio por persona hospitalizada por choque

Fuente: Tesis de Grado, Instituto Nacional de Salud Pública; INEGI.

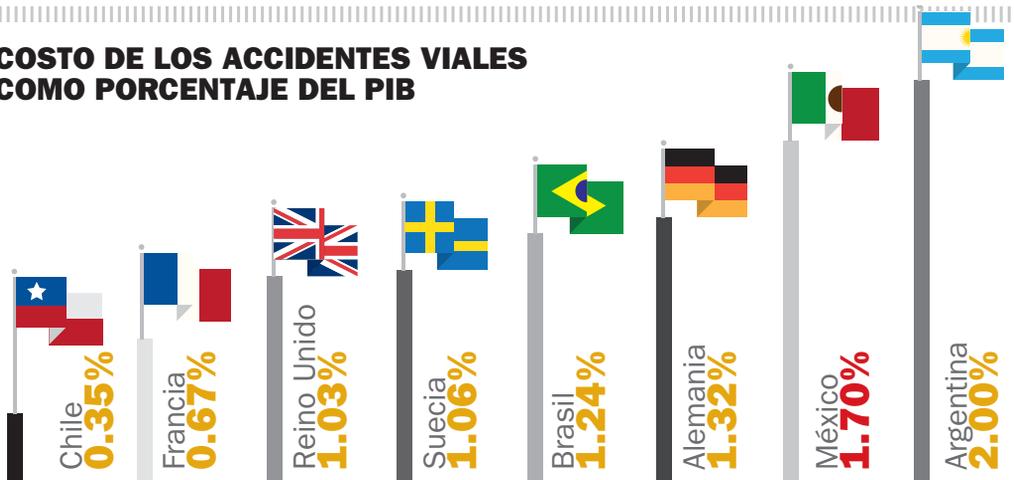
Por atención médica y hospitalaria el costo económico de estos accidentes asciende a **\$10 mil MDP al año**. El 66% de esta cifra proviene del bolsillo de los mexicanos

y del sistema privado de salud.¹⁵ El 34% restante lo absorbe la seguridad social.¹⁶ Ambos gastos implican una pesada carga para el país y los mexicanos, quienes en-

frentan en su mayoría estas situaciones sin seguro. La Cruz Roja Mexicana gasta alrededor de \$1,000 MDP al año por estos accidentes.¹⁷ Por su lado, un estudio reciente mostró que el 50% de hospitalizados por choque se endeudó para pagar el costo de la atención médica.¹⁸

Por su parte, el costo para el sistema público de salud es de alrededor de **\$3,500 MDP**, lo que representa casi el 10% del presupuesto de la Secretaría de Salud.¹⁹ Del millón de lesionados al año, 50 mil requieren en promedio cinco días de hospitalización.²⁰ Una de cada ocho personas que atiende el área de urgencias de un hospital público es por un accidente de tránsito.²¹ Un efecto no deseado: estos accidentes desvían recursos que podrían servir para atender la diabetes o padecimientos cardiacos—principales causas de muerte en México.

COSTO DE LOS ACCIDENTES VIALES COMO PORCENTAJE DEL PIB



Fuente: con datos Cátedra Daimler, 2011, y CONAPRA, 2012.

SIN SEGURO 7 DE CADA 10 VEHÍCULOS EN MÉXICO

Por falta de seguro, víctimas quedan desprotegidas, pierden salud y quedan endeudadas

México es un caso atípico en América Latina: en el país el

74% de los vehículos (es decir, 22.5 millones de autos) circulan sin seguro ante la falta de reglas de aplicación nacional que obliguen a los conductores o dueños a contar con un seguro obligatorio de auto de responsabilidad civil.²² Por su parte, en el Distrito Federal y en Nuevo León, las entidades más avanzadas en la materia,

sólo la mitad de los vehículos cuenta con este seguro.²³

Como resultado, la mayor parte de los conductores y peatones que son víctimas de un accidente se encuentran desprotegidos y obtienen una mínima o, con frecuencia nula, indemnización en caso de muerte, discapacidad o lesión.²⁴ Por su parte, ante la falta del seguro, los gobiernos afrontan gastos de salud que podrían destinarse a otras prioridades.

La regulación actual de 14 estados establece la obligación de los dueños de autos de tener este seguro, pero ninguno aplica la ley ni sanciona a los infractores—lo que incentiva a manejar sin seguro e incluso a escapar de la escena del accidente. Además, la regulación actual de estos seguros obligatorios es incompleta. Por ejemplo, la ley no establece estándares de los montos a los que tienen derecho las víctimas ni el plazo míni-

EL USO NACIONAL DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL (RC) PERMITIRÍA BRINDAR MAYOR PROTECCIÓN A LAS VÍCTIMAS INOCENTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Este seguro ampara la responsabilidad de un conductor por los daños materiales, lesiones o indemnizaciones por muerte causados a terceros

El costo de este seguro en México sería relativamente bajo.

Hoy algunas aseguradoras lo ofrecen desde alrededor de \$650 por año, con cobertura hasta por \$250,000

Fuente: CONDUSEF 2012.

08 | REFLEXIONES AXA

TIPO Y NÚMERO DE VÍCTIMAS EN MÉXICO:



Huérfanos, viudos/viudas, y otros familiares de fallecidos

8,000 familias pierden al jefe de familia



Víctimas incapacitadas

40 mil personas quedan discapacitadas



Víctimas lesionadas

1 millón de personas sufren lesiones



Víctimas por pérdidas materiales

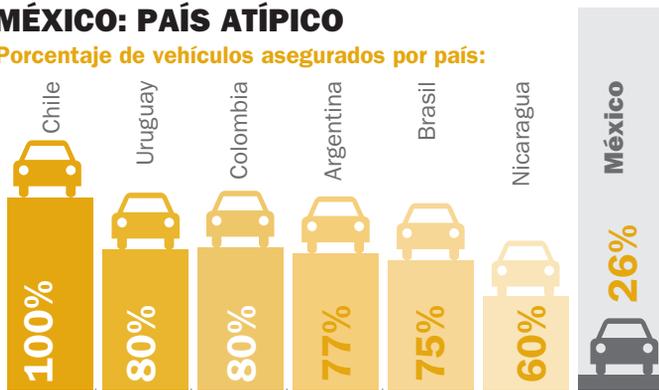
2.6 millones de accidentes viales y choques al año

Al año en estos accidentes

Fuente: INEGI, INSP, CONAPRA, y AMIS.

MÉXICO: PAÍS ATÍPICO

Porcentaje de vehículos asegurados por país:



Fuente: AMIS, 2010.

mo de vigencia del seguro. Estas reglas garantizarían condiciones mínimas de protección, estandarizarían la cobertura básica y facilitarían la comparación por precio de seguros—en beneficio del consumidor.

Los legisladores mexicanos han reconocido las virtudes de este seguro, pero aún no existe consenso para su aplicación

nacional. Al discutir una iniciativa de seguro obligatorio de responsabilidad civil en carreteras federales, en abril de 2012, la Cámara de Diputados señaló que los beneficios potenciales de este seguro son mayores a su costo y que protege efectivamente a las víctimas de accidentes viales.²⁵

En otros países, la introducción del seguro obligatorio

de responsabilidad civil para vehículos ha contribuido a mejorar la seguridad vial.

En algunos casos, las autoridades han establecido un impuesto a estos seguros, que se usa exclusivamente para financiar campañas y estrategias de seguridad vial. En otros, las compañías de seguros han destinado un porcentaje de las primas para sus campañas de difusión y educación vial, con buenos resultados.²⁶

Además, las compañías de seguros pueden incentivar a sus asegurados a manejar de forma segura, al otorgar descuentos a los conductores responsables y aplicar tarifas más altas a quienes cuentan con historial de infracciones de exceso de velocidad o consumo excesivo de alcohol.

BENEFICIOS POTENCIALES PARA LAS VÍCTIMAS:

Pago de indemnización o compensación por muerte, incapacidad o lesiones,

lo que aumentaría la probabilidad de recuperar la estabilidad económica familiar tras el accidente

Ahorro de recursos valiosos,

al disminuir la posibilidad de acudir a un juzgado a demandar por daños al responsable del accidente

Ahorro potencial en recursos económicos y tiempo por disminución de casos de controversia ante ministerios públicos y jueces.

(Tan sólo el Distrito Federal atiende 12,000 casos al año, de 9 horas promedio cada uno)

Pago de daños materiales,

lo que permitiría recuperar con mayor rapidez el auto o la propiedad dañados

Pago de costos médicos y hospitalarios adecuados,

lo que reduciría la probabilidad de que víctimas o familiares adquieran deudas y pierdan calidad de vida

El auto es el patrimonio más importante de una familia mexicana, después de su casa

Fuente: con datos INEGI, INSP, CONAPRA, GDF, Quiroga y AMIS.

REFLEXIONES AXA | 09

VELOCIDAD Y ALCOHOL PROVOCAN 90% DE ACCIDENTES

Además del comportamiento de los conductores, ausencia de normas de tránsito adecuadas y evasión de la ley aumentan riesgo



Por qué es tan alto el costo humano y económico de los accidentes viales?

A pesar de los esfuerzos recientes, México aún no ha logrado disminuir las dos más graves conductas de riesgo de los conductores (exceso de consumo de alcohol y de velocidad), ni ha implantado políticas efectivas de control y sanción. No obstante, la experiencia internacional demuestra qué debe hacer un país para reducir la inseguridad vial con éxito.

El exceso en el consumo de alcohol y de velocidad causa nueve de cada 10 muertes por accidente de tránsito en el país. El consumo de alcohol causa el 60% y el exceso de velocidad el 28% de los fallecimientos.²⁷ Otros factores, incluidos los distractores, como el uso del celular, y la falta de uso de cinturón de seguridad y de sistemas de retención infantil, ocasionan el 12% restante de muertes.

Los patrones de riesgo en México son altos. El índi-

ce de consumo peligroso de alcohol en México es mayor al de Estados Unidos y al promedio latinoamericano. Estudios indican que el 68% de los conductores manejan a exceso de velocidad cuando tiene la oportunidad.²⁸ El uso del teléfono celular al volante constituye un riesgo creciente. Por su lado, la mitad de los conductores y el 70% de los copilotos y los niños no usan cinturones de seguridad o sillas portainfante.²⁹

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES FATALES EN MÉXICO EN VEHÍCULOS

60%
Alcohol

Consumir alcohol por arriba de los límites legales y manejar es la principal causa de estos accidentes

El índice de "uso peligroso de consumo del alcohol" en México **duplica** al de EUA y es **33%** mayor al promedio Latinoamericano



28% Velocidad

El exceso de velocidad es la segunda causa de estos accidentes

12% Otras causas

Los distractores, como el uso del celular, la falta de uso de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, entre otras causas, ocasionan el resto de estos accidentes

Fuente: Instituto Nacional de Psiquiatría, 2010 y CONAPRA, 2008.

EVASIÓN DE MULTAS Y SANCIONES DISMINUYE LA APLICACIÓN DE LA LEY

Tipo de trámite o sanción vehicular	Frecuencia con la que no se aplica la ley
Infracción por un agente de tránsito	7 de 10 
Retención del auto en un corralón por un agente de tránsito	6 de 10 
Aprobación de la verificación vehicular (sin cumplir requisitos)	1 de 10 
Obtención de licencia para conducir (sin cumplir requisitos)	1 de 10 

Fuente: Índice de Corrupción y Buen Gobierno, Transparencia Mexicana, 2010

En México, la falta de normas, la aplicación de reglas ineficaces o el incumplimiento de la ley influyen en el grado de inseguridad vial del país. México obtiene una

calificación promedio de 3.2 en una escala de diez en términos de efectividad de sus leyes de tránsito en torno a consumo de alcohol, respeto de límites de velocidad, y

uso de cinturón, sillas porta infantes y cascos.³⁰ Además, la mayor parte de los gobiernos estatales abandonaron la práctica de aplicar exámenes escritos y prácticos de conducir como requisito para obtener una licencia en las últimas dos décadas.³¹ Hoy la policía en México ocupa los últimos lugares (11 de 13) en el índice de confianza en las instituciones con una calificación de 5.88.³²

No obstante, la experiencia internacional demuestra que es posible modificar las mayores conductas de riesgo y reducir notablemente, en pocos años, el número de accidentes. La mejora de la seguridad vial, al nivel de las mejores prácticas mundiales, permitiría a México reducir entre 20% y 50% las muertes por accidentes de tránsito, incluso en menos de un lustro.

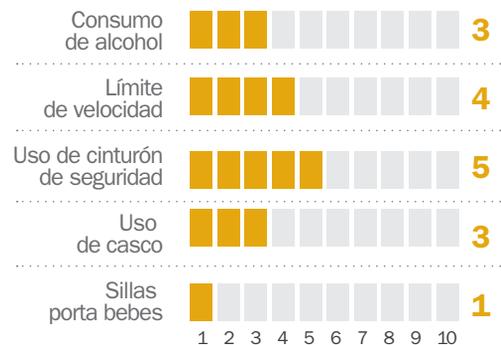
CONDUCTORES Y PASAJEROS SIN SEGURIDAD



Fuente: CONAPRA, 2011.

RETOS DE SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO

Grado de eficacia de la ley mexicana



Fuente: Organización Panamericana de la Salud.

8 DE CADA 10 ACCIDENTES EN MÉXICO PUEDEN EVITARSE

Expertos de la Cruz Roja Mexicana, el IMSS y la Cátedra Daimler de la Universidad Anáhuac concluyen que México tiene el potencial de reducir significativamente estos accidentes, pues son en su mayoría (88%) resultado de conductas humanas susceptibles de modificación

Reglas más estrictas, y acciones contundentes de la policía

Acciones efectivas

FRANCIA



- » Uso de foto-radares para control de velocidad

Resultados inmediatos

32% menos muertes entre 2001 y 2004



AUSTRALIA



- » Aplicación de pruebas aleatorias de alcoholimetría

20% menos muertes en 1982



ESPAÑA



- » Cancelación de licencia de conducir por puntos debido a infracciones



47% menos muertes entre 2005 y 2010

Liderazgo mediático-político y mensajes efectivos

Acciones efectivas

ESPAÑA



- » Nombramiento de un líder carismático al frente de acciones de seguridad vial

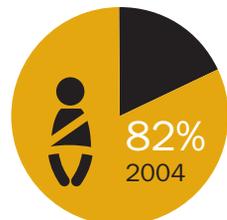
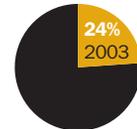


40% menos víctimas de accidentes de tránsito de 1991 a 1994

COSTA RICA



- » Aumento del uso del cinturón de seguridad de 24% a 82% de 2003 a 2004



- » Mensajes efectivos de líderes de seguridad vial a favor del uso del cinturón de seguridad

Disminución potencial de muertes al año:

13,280 personas



Si los accidentes viales en México costaran:



» **0.35 del PIB** (como en Chile)



» **0.65% del PIB** (como en Francia)



» **1.03% del PIB** (como en Reino Unido)

El país ahorraría:

\$120 mil millones de pesos

\$93 mil millones de pesos

\$59 mil millones de pesos

Los países con mayor seguridad vial han registrado grandes avances, pero ninguno ha logrado reducir el costo de los accidentes viales a 0.2% de su PIB, como sugieren expertos. **El decenio 2011-2020 es clave para alcanzar esta meta.**



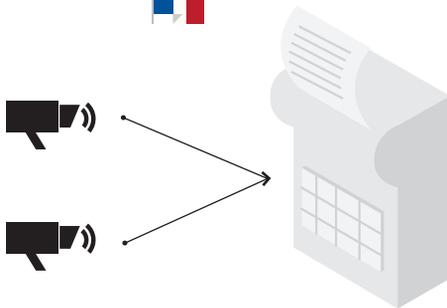
Fuente: Estimaciones propias con información de Cátedra Daimler en Seguridad Vial, 2011, y CONAPRA, 2011.

Multas y penas más fuertes



Acciones efectivas

FRANCIA



» Uso de sistemas automatizados de emisión de multas, inter-comunicados con foto-radares



Resultados inmediatos

» Número de multas aumentó:



1.6 millones en 2003



4.8 millones en 2004

» Recaudación total ascendió a:



200 millones de euros

cifra suficiente para pagar la mitad del costo de esta iniciativa de seguridad vial

DINAMARCA



» Aumento de multas de **\$200 a \$500** coronas (equivalente a **\$500 a \$1,240** pesos) por falta de uso de cinturón de seguridad

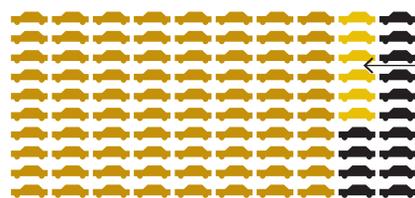


2000



2005

» Aumento de uso de cinturón de seguridad de 80% a 87% de pasajeros



80% de pasajeros

87% de pasajeros

AUMENTA PREVENCIÓN, PERO URGE MAYOR INVERSIÓN Y ACCIONES

Gobierno de México asume compromiso y avanza en reducción de accidentes viales; pero aún hay mucho por hacer

En un hecho sin precedente, entre 2008 y 2011, las autoridades mexicanas mostraron compromiso a favor de la seguridad vial y el gobierno de México asumió una meta ambiciosa ante la ONU: reducir las muertes por accidentes viales en un 50% para 2020—con lo que se lograría salvar alrededor de 60 mil vidas.³³ Pero hacen falta recursos y autoridades de tránsito efectivas en la aplicación de la ley.

México se convirtió en el primer país en alinear su es-

trategia nacional a la iniciativa de la ONU en 2011. Ese mismo año, los presidentes de México y otros 9 países firmaron la Declaración de Tuxtla y se comprometieron a crear un Programa Mesoamericano de Seguridad Vial para este 2012.

Además, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) ha lanzado con éxito programas piloto de seguridad vial en varias ciudades del país—que demuestran que la prevención salva vidas y genera ahorro.³⁴ Hoy, al menos una ciudad de cada estado del país opera un

programa de alcoholimetría y los ciudadanos son cada vez más conscientes del riesgo de tomar y manejar. Los programas han reducido muertes y accidentes en Guadalajara, León y el Distrito Federal. Las ciudades de Puebla, Mérida, Aguascalientes y Toluca arrancarán programas en 2012.

México ha avanzado en la identificación de cruceiros peligrosos en las principales ciudades; pero esta iniciativa no logra aún la difusión adecuada y los registros de accidentes no son aún lo suficientemente confiables, lo que impide su aprovecha-

AUMENTA INVERSIÓN PERO ESFUERZO ES AÚN INSUFICIENTE

Presupuesto del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA)

2007	2009
\$280 mil pesos	\$54 millones de pesos



Esfuerzo comparado por habitante, inversión mexicana (2007), es:



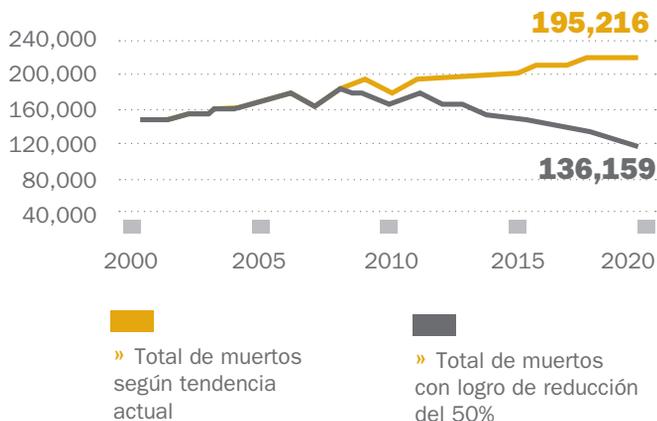
92
veces menor
a la de
Costa Rica



30
veces menor
a la de Estados
Unidos

Fuente: CONAPRA, 2010 Y OPS, 2009

ASUME MÉXICO META AMBICIOSA ANTE ONU PARA 2020: REDUCIR 50% MUERTES POR ACCIDENTES VIALES Y SALVAR MÁS DE 60 MIL VIDAS



Fuente: CONAPRA, 2010.

miento potencial a favor de la seguridad vial.

Por otra parte, la inversión es insuficiente. El presupuesto de CONAPRA aumentó de \$280 mil pesos a \$54 millones de pesos de 2007 a 2009.³⁵ **Pero la inversión de México en seguridad vial (\$1**

peso por persona) es una de las más bajas de la región de las Américas. La inversión mexicana por habitante es 92 veces menor a la de Costa Rica y 30 veces menor a la de Estados Unidos.³⁶

También se han registrado retrocesos en seguridad

vial. Hasta la década de los 90, los exámenes de manejo se aplicaban casi de forma universal en México—aunque las licencias también se otorgaban sin cumplir los requisitos. Hoy, 14 de las 32 entidades del país, otorgan licencias sin pruebas de manejo práctico. Como efecto de la corrupción, las pruebas fueron eliminadas.³⁷

Alcanzar la meta de la ONU es clave. Pero para cumplirla aún es necesario lanzar un esfuerzo económico y humano colosal a través de nuevas reglas y una aplicación estricta de la ley. A diferencia de otros países que han reducido con éxito estos accidentes, México aún no coloca la seguridad vial entre las prioridades de la agenda nacional ni establece estándares, ya que cada uno de los más de 2,000 municipios del país puede diseñar sus propias normas.

URGE INCREMENTAR GASTO EN PREVENCIÓN PARA ARRANQUE DE INICIATIVAS DE ALCOHOLIMETRÍA Y CONTROL DE VELOCIDAD EN MÉXICO

Gasto actual:

\$1

peso por habitante



Gasto necesario:

\$14

pesos por habitante



Para implementar programas de:



Alcoholimetría en

150 ciudades del país con mayor riesgo vial



Control de velocidad en

25 ciudades del país con mayor parque vehicular

Fuente: Estimaciones propias con datos CONAPRA, 2012, y OPS, 2009

› Invierte México en Seguridad Vial:

Salva vidas y genera recursos

1 ACCIONES EN GUADALAJARA REDUCEN INSEGURIDAD VIAL

Antes del programa



4.3 millones de autos en circulación



13.5% del parque vehicular nacional



5.1% de todos los accidentes en México

Acciones



Reglas más estrictas de velocidad y alcohol



Capacitación y educación en seguridad vial



Vigilancia y control policial



Campañas de comunicación



Mejora en la calidad de información

Logros 2006 - 2009



2 SON AUTOFINANCIABLES CONTROLES AUTOMATIZADOS DE VELOCIDAD:



» Recuperan **10 veces** inversión en zona metropolitana de Guadalajara

Uso de nuevas tecnologías automatizadas



600 señalamientos horizontales



450 señalamientos verticales



24 paneles preventivos



8 radares fijos



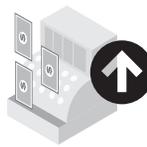
5 radares móviles

» Costo mensual



\$200 mil pesos

Logro: programa autofinanciable



2mdp
mensuales en ingresos por **3,000** infracciones al mes

3 INICIA DISMINUCIÓN DE ACCIDENTES VIALES EN MÉXICO

2006 a 2010



Iniciativas e inversión

Foto radares

Alcoholímetros

Campañas educación vial

Ciudades piloto

Logros

	Guadalajara	León	DF
Muertos	- 2% en un año	- 4%	
Heridos	- 25%	- 25%	
Siniestros	- 11%		

-70%
muertos por programa de alcoholimetría



Fuente: CONAPRA 2011 y 2012.

CINCO PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

Este cuaderno pretende contribuir a apoyar la meta de reducir las muertes por accidentes de tránsito en un 50% para 2020 en México. Sus recomendaciones se enfocan en identificar las acciones que aceleren el cumplimiento de esta meta.

1/

CONVERTIR LA SEGURIDAD VIAL EN PRIORIDAD NACIONAL

Propuesta para reducir número de muertes y lesionados

2/

TOLERANCIA CERO PARA 4 CONDUCTAS DE RIESGO

Propuesta para erradicar conductas de mayor riesgo al volante

3/

PROTEGER VÍCTIMAS CON SEGURO NACIONAL OBLIGATORIO

Propuesta para proteger efectivamente a los terceros en accidentes

4/

CREAR FONDO PARA SEGURIDAD VIAL

Propuesta para fortalecer financiamiento de seguridad vial

5/

INCENTIVAR EL MANEJO SEGURO EN EMPRESAS

Propuesta para promover manejo seguro en empresas

1 / CONVERTIR LA SEGURIDAD VIAL EN PRIORIDAD NACIONAL

Sumar al gobierno: Para reducir significativamente el número de muertes y lesionados, urge que México adopte una ley modelo que permita estandarizar en todos los estados del país las reglas y sanciones mínimas

PROPUESTAS:

- 1 **Colocar** como prioridad de salud pública nacional (en la agenda del próximo presidente y los gobernadores) la epidemia de muertes por accidentes de tránsito y nombrar a líderes a nivel nacional y estatal
- 2 **Aprobar** una ley nacional de seguridad vial que establezca:
 - » La creación de organismo rector de la política y evaluación nacional de seguridad vial y sus mecanismos de financiamiento
 - » Estándares únicos y nacionales de control de conductores, sanción de infractores y protección de víctimas
 - » La creación de bases de datos confiables de vehículos, conductores, infractores y accidentes



2 / TOLERANCIA CERO PARA 4 CONDUCTAS DE RIESGO

Sumar a autoridades de tránsito

modernizadas: Usar sistemas de control y sanción, resistentes a la corrupción, para reducir al menos en un 30% las muertes en un lustro por cuatro factores de riesgo en cuatro años: alcohol, velocidad, distractores, y cinturón de seguridad / sillas porta-infantes

PROPUESTAS:

- 1 **Establecer** un sistema nacional de controles aleatorios de alcoholimetría, de uso indebido de distractores como el teléfono celular, y de uso obligatorio de cinturón de seguridad y sillas porta-infantes
- 2 Usar foto-radares en cruceros y carreteras de alto riesgo para reducir exceso de velocidad y violación a señales de alto
- 3 Establecer sistemas computarizados de multas por infracciones de tránsito, vinculados a foto-radares
- 4 Crear un sistema nacional de expedición de licencias con examen escrito y práctico y de penalización por puntos a infractores
- 5 Definir las otras conductas de mayor riesgo para conductores, pasajeros y peatones y su sanción, para elaborar un decálogo de manejo seguro



3 / PROTEGER VÍCTIMAS CON SEGURO NACIONAL OBLIGATORIO

COBERTURA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AUMENTARÍA CASI 4 VECES, CON SEGURO NACIONAL OBLIGATORIO DE AUTO PARA TERCEROS

\$34,000 MDP

Costo estimado anual de daños a bienes y personas (terceros) por accidentes viales, que pagaría la industria aseguradora con la adopción de un seguro nacional obligatorio de RC para vehículos

\$9,000 MDP

Costo estimado de daños a bienes y personas (terceros) que paga hoy la industria aseguradora, por seguros de RC de vehículos

\$25,000 MDP

Monto adicional que aportaría la industria aseguradora por daños a bienes y personas (terceros), bajo el seguro obligatorio nacional de RC de vehículos

Fuente: elaborado con datos del Sistema Estadístico del Sector Asegurador, AMIS, 2010

Sumar a los conductores: Para proteger efectivamente a las víctimas, es recomendable crear una regulación clara y efectiva que establezca las obligaciones de los conductores y dueños de vehículos automotores, en todo el territorio nacional, de reparación del daño por accidentes de tránsito

PROPUESTA:

1 **Establecer** una regulación, con sanciones efectivas, que garantice que los conductores o dueños de vehículos automotores en todo el país cuenten con un seguro de responsabilidad civil para terceros, que:

- » Señale y homologue estándares de los montos a los que tienen derecho las víctimas y respecto del plazo mínimo de vigencia del seguro



La definición de estándares de los derechos que tienen las víctimas permitiría:

- + Garantizar un nivel mínimo de protección para todas las víctimas, independientemente de la ciudad o estado en que suceda el accidente o en el que residan

- + Crear un seguro básico estandarizado de responsabilidad civil a nivel nacional, que facilite la comparación de precios entre los seguros de distintas aseguradoras, a favor del cliente

4 / CREAR FONDO PARA SEGURIDAD VIAL

Sumar a las aseguradoras: Para contribuir al financiamiento de medidas y controles de seguridad vial, es recomendable crear un fondo con los recursos de un impuesto al seguro obligatorio de RC de vehículos

PROPUESTAS:

- 1 Impulsar** la creación de un fondo público de financiamiento de acciones de seguridad vial a través de un impuesto a la prima de seguros obligatorios de responsabilidad civil de autos
- 2 Participar, junto con expertos independientes de organismos sin fines de lucro y funcionarios de gobierno, en la definición y evaluación del ejercicio del gasto del fondo citado**
- 3 Crear un registro, actualizado y confiable, de conductores que violen las leyes de tránsito con objeto de instaurar un sistema tipo *bonus malus*, donde cada persona pague una prima de seguro de auto en función de su historial de conducir y, por ende, su riesgo. Esta medida permitiría impulsar mejores prácticas de seguridad vial a través de:**
 - » Descuentos a empresas con bajos índices de siniestralidad en sus flotas y a conductores seguros
 - » Tarifas más altas para infractores de límites de velocidad y consumo máximo de alcohol

SEGURO OBLIGATORIO CONTRIBUYE A AUMENTAR SEGURIDAD VIAL

» Colombia, Costa Rica, Canadá y otros países aplican un impuesto del 0.3% al 10% a los seguros obligatorios de RC en autos, que se gasta en seguridad vial³⁸

RECAUDACIÓN ESTIMADA PARA FONDO PÚBLICO EN MÉXICO:

\$323 MDP*	\$1,600 MDP*
1%	5%
de impuesto**	de impuesto**

FONDO PODRÍA FINANCIAR EL COSTO ANUAL DE LAS SIGUIENTES INICIATIVAS DE SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO:

\$320 MDP***	\$1,250 MDP***
Estrategia Nal. de Alcoholimetría en las 150 ciudades más riesgosas	Programas de control de velocidad en las 25 ciudades con más autos

* Estimación propia con datos INEGI (32 millones de vehículos automotores) y \$1,000 como costo ilustrativo del seguro obligatorio de RC de auto.

** Sobre la prima de la cobertura de RC obligatorio de auto

*** Estimaciones propias con datos de CONAPRA, 2012

5 / INCENTIVAR EL MANEJO SEGURO EN EMPRESAS

PREVENCIÓN VIAL GENERA AHORRO POTENCIAL



Empresa de autobuses:
Arriva, Reino Unido



Accidentes en 2004:
7 mil



Costo total de accidentes:
\$ 88 MDP



Acciones de prevención vial (2004-2005):
Guía de cruceros y vías más peligrosos, capacitación y examen



Costo del programa:
\$ 1.7 MDP



Resultado:
10% menos accidentes
\$7.4 MDP menos de costos por accidentes



Además, la seguridad vial redundo en mayor eficiencia y productividad en las empresas.

Fuente: Monclús, Jesús, La Seguridad Vial en las empresas. Programas internacionales de promoción, 2010.

Sumar a las empresas: para promover el manejo responsable entre millones de conductores, es recomendable impulsar la creación de un distintivo que reconozca a las empresas que logren disminuir la siniestralidad de sus flotillas de vehículos

PROPUESTAS:

- 1 Impulsar** las medidas de capacitación de conductores y de mantenimiento de vehículos más accesibles y efectivas para aumentar la seguridad vial de flotillas
- 2 Promover su adopción en las empresas a través de incentivos, descuentos y programas de difusión que demuestren su rentabilidad (contra las consecuencias financieras, médicas y legales) y su potencial de salvar vidas**
- 3 Impulsar la creación de un distintivo de seguridad vial que reconozca a las empresas que logren un manejo seguro y disminuyan tasa de accidentes viales**



FUENTES

- 1 *Perfil Nacional* en "Segundo Informe Situación de la Seguridad Vial en México: Reporte estadístico 2012", CONAPRA, 2012. (en elaboración), "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito", OMS, 2004 y "Las lesiones por causa externa en México", Instituto Nacional de Salud Pública, 2010.
- 2 "Segundo informe iberoamericano de seguridad vial, año 2011", Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, 2011.
- 3 "Cuadro de Defunciones por causa externa", CONAPRA, 2012.
- 4 *Ibid.*
- 5 "Segundo informe mundial sobre la situación de la seguridad vial: Cuestionario final de país" CONAPRA y Organización Panamericana de la Salud, 2011.
- 6 Estimaciones propias con datos del Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.
- 7 "Las lesiones por causa externa en México", Instituto Nacional de Salud Pública, 2010.
- 8 Estimaciones propias con datos de "Causas de mortalidad por grupo de edad", CONAPRA, 2012.
- 9 *Ibid.*
- 10 Estimaciones propias con datos de "Informe Situación de la seguridad vial en México: Reporte estadístico 2010", CONAPRA, 2010.
- 11 "Informe mundial sobre la situación de la seguridad vial", Organización Mundial de la Salud, 2009.
- 12 "Costos de los siniestros de vehículos de motor en México", CONAPRA, Enero 2011.
- 13 "Inseguridad Vial en México", Cátedra Daimler en Cultura y Educación Vial, Agosto 2011.
- 14 Estimaciones propias con información de "Causas de mortalidad por grupo de edad", CONAPRA, 2012.
- 15 Ávila, Leticia, "Consecuencias económicas de las lesiones por accidente de tránsito en México", Instituto Nacional de Salud Pública, 2008.
- 16 *Ibid.*
- 17 "Cruz Roja: Prevenibles 90% de Accidentes", en *El Universal*, disponible en <http://www.eluniversal.com.mx/notas/764230.html>, mayo 2011
- 18 Pérez, Ricardo, "Impacto económico de los accidentes de tránsito en hogares de la ciudad de Guadalajara, Jalisco, durante 2007 y 2008", Instituto Nacional de Salud Pública, 2011.
- 19 Estimaciones propias con datos del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2012. Disponible en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/PEF_2012.pdf
- 20 "Las lesiones por causa externa en México", Instituto Nacional de Salud Pública, 2010.
- 21 Ávila, Leticia, op. cit.
- 22 Consulta sobre el Seguro Obligatorio de Automóviles en los Países Miembros de la Federación Interamericana de Empresas de Seguros, AMIS, 2011.
- 23 "Asegurados sólo 27% de los autos en México" en *Milenio*. Disponible en: <http://origen-www.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/1c4aa5ee0194b5e92d4f4649720f26>.
- 24 "Vital impulsar el seguro de auto en México" en *Nación Transporte*. Disponible en: <http://naciontransporte.com/2270/vital-impulsar-el-seguro-obligatorio-en-mexico/>.
- 25 Cámara de Diputados, op. cit.
- 26 "Road Safety in France", FIA Foundation, 2006
- 27 Estimaciones del CONAPRA, 2008.
- 28 "En México 68% de los autos circulan a exceso de velocidad" en *Autocosmos*. Disponible en: <http://noticias.autocosmos.com.mx/2011/06/30/en-mexico-68-de-los-vehiculos-circulan-a-exceso-de-velocidad>.
- 29 "Levantamiento de la línea base y segunda medición de los factores de riesgo para la seguridad vial", CONAPRA, 2011.
- 30 "Segundo informe mundial sobre la situación de la seguridad vial: Cuestionario final de país", CONAPRA y Organización Panamericana de la Salud, 2011.
- 31 "The Lawless Roads" en *The Economist*. Disponible en <http://www.economist.com/node/21531484>
- 32 Consulta Mitofsky sobre Confianza en las Instituciones. Disponible en: <http://optyestadistica.wordpress.com/2009/03/21/encuesta-mitofsky-confianza-en-las-instituciones-en-mexico/>.
- 33 Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, 6 de Junio de 2011.
- 34 "Esto no es un Accidente", CONAPRA, 2009.
- 35 CONAPRA, op. cit., 2009.
- 36 "Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas", Organización Panamericana de la Salud, 2009.
- 37 "The Lawless Roads" en *The Economist*. Disponible en <http://www.economist.com/node/21531484>
- 38 Aeron, Thomas, "The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties", 2002.

ESTOS CUADERNOS BUSCAN PROMOVER LA REFLEXIÓN Y EL ANÁLISIS SOBRE RETOS QUE ENFRENTA EL PAÍS.

Visita www.axa.mx para conocer más sobre los Cuadernos de Reflexiones AXA.
Nos interesa tu opinión. Escríbenos a: reflexionesaxa@axa.com.mx