

Situación de la Seguridad Vial en Guatemala

La seguridad vial se define como todas las acciones realizadas para prevenir y controlar los traumatismos causados por el tránsito, así como minimizar sus efectos. No todos los hechos de tránsito se pueden prevenir y debe tomarse en cuenta el error humano, por lo tanto, el sistema vial se debe diseñar de tal manera que incluya la posibilidad de colisiones y traumatismos leves. La seguridad vial no solo es responsabilidad de los usuarios de la vía pública; los hechos de tránsito son influidos por factores ambientales como el diseño de las vías y los límites de velocidad, y factores vehiculares como las condiciones mecánicas de los vehículos y el buen funcionamiento de sus sistemas de seguridad¹.

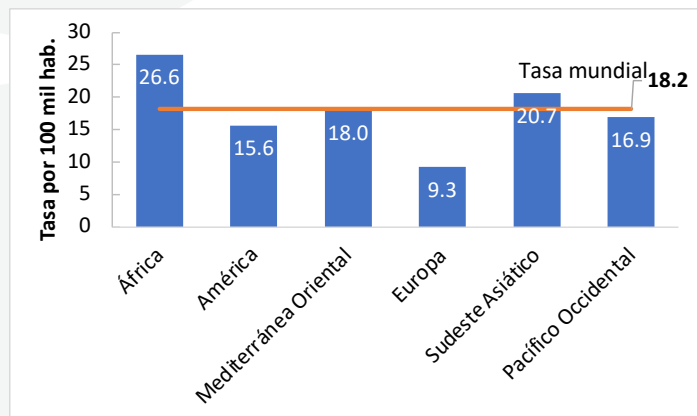
Institucionalidad del tránsito en Guatemala

El Artículo 4 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 le otorga la autoridad de tránsito al Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil -PNC-. Asimismo, el Artículo 8 establece que la administración del tránsito se puede trasladar a las municipalidades a requerimiento de estas, debiendo crear para ello una Policía Municipal de Tránsito y un Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito. A finales de octubre de 2022, el Ministerio de Gobernación reportó que la administración del tránsito se ha delegado a 79 municipalidades y otras 50 se encontraban en proceso.

Prevenir la siniestralidad vial va más allá de hacer cumplir la Ley de Tránsito. Como se mencionó anteriormente, los accidentes de tránsito están sujetos a factores ambientales, humanos y vehiculares, por lo que se requiere intervenir en el diseño, reparación y mantenimiento de las vías, lo cual le compete a la Dirección General de Caminos -DGC-, a la Unidad Ejecutora de Conservación Vial -COVIAL- (ambas del en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-), y a las municipalidades en su circunscripción. Otras dependencias involucradas son la Dirección General de Transportes -DGT-, encargada del control del transporte extraurbano de pasajeros y de carga por carretera, y la Dirección General de Protección Vial -PROVIAL- en relación a la fluidez del tránsito.

Muertes por accidentes de tránsito en el mundo

La Organización Mundial de la Salud -OMS-, en su último “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial” publicado en el año 2018 estimó que en 2016 hubo 1.35 millones de muertes causadas por el tránsito. Las lesiones de tránsito fueron la octava causa de muerte en el mundo en 2016 y representaban el 2.5% del total de muertes. La tasa por cada 100 mil habitantes fue de 18.2, alcanzando 26.6 en la región de África. El continente americano (15.6) se ubicaba por debajo del promedio mundial. Para Guatemala, la OMS estimaba que las lesiones de tránsito eran la novena causa de muerte, representando un 3.2% del total de muertes en el país, correspondiente a una tasa de 16.6 muertes por cada 100 mil habitantes.²



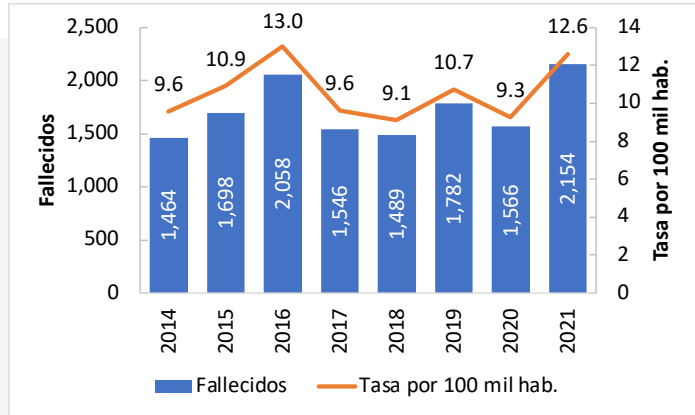
Fuente: CIEN, con datos de la OMS (2018).

¹ “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito” (OMS y Banco Mundial, 2004).

² Para hacer comparables a nivel internacional, las muertes reportadas por hechos de tránsito se ajustan a una definición de fallecidos en un periodo de 30 días posteriores al hecho. Los datos reportados por el ONSET solo toman en cuenta los fallecidos en la escena y en un periodo de 24 horas (OMS, 2009; OMS, 2018 y ONSET, 2022).

Muertes por accidentes de tránsito en Guatemala

En los últimos ocho años (2014-2021), el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito -ONSET- reportó entre 1,500 y 2,100 muertes por accidentes de tránsito. Esto representa tasas entre 9.1 y 13 muertes por accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes. El año 2021 es el que registra la mayor cantidad de muertes con 2,154; lo cual representa una tasa de 12.6 por cada 100 mil habitantes, cifra similar a la del año 2016 (13).



Fuente: CIEN, con datos del ONSET (2022).

Víctimas de accidentes de tránsito y vehículos involucrados

De las cifras reportadas en el año 2016, un 39% de los fallecidos en accidentes de tránsito fueron peatones, 33% motociclistas y 19% conductores y pasajeros de vehículos de cuatro ruedas.³ En el año 2021, nueve (87%) de cada diez víctimas de accidentes de tránsito fueron hombres y cuatro (44%) de cada diez víctimas tenía 30 años de edad o menos. De los vehículos involucrados en accidentes de tránsito, un 44% fueron motocicletas, lo cual está relacionado a la proporción de estos vehículos en el parque vehicular (48%). Por otra parte, aunque el transporte colectivo solo representa el 4% del parque vehicular, se vio involucrado en el 10% de los accidentes.

Tipos de accidentes de tránsito, día y hora de ocurrencia

En el año 2021, seis (56%) de cada diez hechos de tránsito fueron colisiones y uno de cada cuatro (26%), atropellos. Poco más de la mitad (53%) de los accidentes ocurrieron en un periodo de 8 horas: entre las 5 pm y la media noche. Igual proporción de accidentes (53%) ocurrieron los días viernes, sábado y domingo. Al mezclar los dos indicadores anteriores, se tiene que los días y los horarios en donde ocurre la mayor cantidad de accidentes es la noche (6 pm a 11 pm) de los días lunes, viernes, sábado y domingo; y la tarde (12 pm a 5 pm) del sábado y domingo.

Factores de riesgo para los accidentes de tránsito y traumatismos graves

En el “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito” se identificaron diversos factores de riesgo. Entre los principales están: 1) una velocidad inapropiada para el estado de la vía o circular a una velocidad por encima de lo permitido (en vías urbanas la OMS se recomienda circular a menos de 50 km/h); 2) consumo de alcohol, medicamentos o drogas recreativas que reducen las habilidades de conducción de las personas (la OMS recomienda conducir con una Concentración de Alcohol en la Sangre de menos de 0.05 gramos por decilitro); 3) comportamientos riesgosos que asumen conductores con poca experiencia (asociados a factores psicológicos como emociones fuertes o exceso de confianza); 4) fatiga del conductor que reduce sus habilidades de conducción; 5) visibilidad inadecuada de la vía ya sea por causas externas (falta de iluminación pública, obstáculos visuales, etc.), o por insuficiente capacidad de iluminación del vehículo; 6) distracciones del conductor, como uso de un teléfono móvil, y 7) objetos que obstaculizan la vía, entre otros. Si a todo lo anterior se le agrega la ausencia de protección anti choques del vehículo como bolsas de aire y mecanismos de estabilidad

³ El ONSET no publica en su boletín mensual esta información. Por ello no pudo ser actualizada a un año más reciente y se tomó la cifra del año 2016 reportada en el informe de la OMS de 2018.

electrónica, o la falta de uso de mecanismos de seguridad como cinturones en vehículos de cuatro ruedas o cascos en vehículos de dos ruedas, existe riesgo de un traumatismo grave que puede provocar la muerte. El mal diseño de las vías, la falta de elementos de protección y la combinación de vías de alto tránsito peatonal con vías de tránsito motorizado de alta velocidad también representan grandes riesgos.

Recomendaciones

Los hechos de tránsito están sujetos a factores ambientales, humanos y vehiculares. Las recomendaciones que se hacen a continuación están enfocadas en los primeros dos desde el punto de vista de intervención institucional. Se busca que las acciones implementadas logren: 1) una mejora de la infraestructura vial para que esté pensada en satisfacer las necesidades de todos los usuarios, y 2) promover y hacer cumplir la normativa de tránsito. Las estadísticas generadas por el ONSET deben servir de guía de dónde priorizar cada una de las intervenciones.

1. Mejorar el estado de la infraestructura vial.

- Asegurar una adecuada señalización de las vías de tránsito, principalmente en aquellas vías que estén en proceso de construcción, reparación o mantenimiento.
- Señalizar los límites máximos de velocidad permitida según el uso de la vía pública, y colocarlos en lugares de amplia visibilidad.
- Manter las vías libres de obstáculos:
 - Evitar que los vehículos se estacionen en lugares no autorizados.
 - Mantener una adecuada visibilidad en las carreteras eliminando elementos de contaminación visual.
 - Prestar auxilio a vehículos varados priorizando la fluidez del tránsito.

2. Crear sistemas viales adaptados a la vulnerabilidad física de los usuarios.

- Centrar la atención del diseño del sistema vial en la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas, motociclistas) y no solo en las necesidades de movilidad de los vehículos motorizados de cuatro ruedas.
 - Semáforos, pasarelas, pasos de cebra, ciclovías, etc.
- Proveer más elementos de protección como barreras de contención o amortiguadores de impacto en los lugares críticos de las carreteras con mayor índice de siniestralidad vial.

3. Brindar opciones seguras de transporte público y de transporte pesado.

- Establecer controles de límites de velocidad y de carga.
- Revisar el cumplimiento de las normas de tránsito, principalmente en lo concerniente a sistemas de iluminación, señalización adecuada, uso adecuado de espacios en la vía pública, etc., por parte del transporte colectivo y del transporte pesado.

4. Implementar campañas de comunicación para el buen uso de las vías y el cumplimiento de la ley de tránsito.

- Hacer énfasis en el uso de sistemas de seguridad para los usuarios motorizados de las vías: cinturón de seguridad en automovilistas y casco en ciclistas y motociclistas.
- Promover el uso adecuado por parte de los peatones de las pasarelas y pasos de cebra.
- Inculcar el respeto por los límites de velocidad en los diferentes tipos de vías.
- Hacer consciencia sobre la tolerancia humana a las fuerzas físicas liberadas en un accidente de tránsito.