



EVALUACIÓN SOBRE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA DURANTE EL PERIODO 2013-2015

EVALUATION ON THE ROAD SAFETY SITUATION IN VENEZUELA DURING THE PERIOD 2013-2015

¹Carmen Janeth Padrón

Universidad Simón Bolívar
Departamento de Tecnología de Servicios
Catia la Mar- Venezuela
e-mail: carmenpadron@usb.ve

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0512-9199>

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Carmen Janeth Padrón (2018): "Evaluación sobre la situación de la seguridad vial en Venezuela durante el periodo 2013-2015.", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (julio 2018). En línea: [//www.eumed.net/rev/caribe/2018/07/seguridad-vial-venezuela.html](http://www.eumed.net/rev/caribe/2018/07/seguridad-vial-venezuela.html)

Resumen

Este artículo, tuvo como propósito evaluar la situación de la seguridad Vial en Venezuela durante el periodo 2013-2015, la cual pretende ser un aporte necesario para conocer las estadísticas e indicadores que permitan crear conciencia sobre la aguda situación de los siniestros viales reportados en el país, a través de los datos analizados y obtenidos principalmente de fuentes oficiales como el Anuario de Mortalidad del año 2013 publicado por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, así como de la revisión del Anuario del Instituto Nacional de Transporte Terrestre 2013, y de un estudio hemerográfico 2015 que desarrolla cada año el Observatorio de Seguridad Vial Venezuela (OSVVZLA), en pro de coadyuvar dicha situación. La metodología consistió en una investigación evaluativa la cual consistió en indagar si los objetivos que se han planteado en un determinado programa o proyecto están siendo o no alcanzados, y descubrir cuáles aspectos del proceso han contribuido o entorpecido el logro de dichos objetivos. En Venezuela, de acuerdo con el Anuario de Mortalidad del año 2013, hubo un total de 149.903 defunciones, de ellas 7.029 están asociadas a los accidentes de vehículos de motor, convirtiéndose así en la quinta causa de muerte a nivel nacional. En este sentido, se evidenció la falta de políticas públicas específicas así como la inexistencia de un plan integral o estratégico de seguridad vial por parte de las autoridades responsables, a lo que se le suma la escasa divulgación que se realiza en la ciudadanía y la creencia que solo se debe conocer las normas de señalización y tránsito, cuando en realidad implica una serie de códigos y normativas jurídicas muy amplias que el ciudadano o no conoce en su totalidad o las ignora como usuarios de las vías, entre otras.

Palabras claves: Seguridad vial, siniestros viales.

¹ Magister en transporte urbano graduada en el año 2017 en la Universidad Simón Bolívar. Licenciada en Administración Mención: Mercadeo graduada en el año 2001 en la Universidad Simón Rodríguez, Núcleo: los Teques. Actualmente Coordinadora (E) de Administración del Transporte Y Organización Empresarial en la Universidad Simón Bolívar Sede Litoral.

Abstract

The purpose of this article was to evaluate the road safety situation in Venezuela during the period 2013-2015, which aims to be a necessary contribution to know the statistics and indicators that allow raising awareness about the acute situation of road accidents reported in the country, through the data analyzed and obtained mainly from official sources such as the Yearbook of Mortality of 2013 published by the Ministry of the Popular Power for Health, as well as the revision of the Yearbook of the National Institute of Land Transport 2013, and a 2015 hemerographic study carried out every year by the Observatory of Road Safety Venezuela (OSVVZLA), in order to contribute to this situation. The methodology consisted of an evaluative investigation which consisted of investigating if the objectives that have been raised in a certain program or project are being reached or not, and discovering which aspects of the process have contributed or hindered the achievement of said objectives. In Venezuela, according to the Yearbook of Mortality in 2013, there were a total of 149,903 deaths, of which 7,029 are associated with motor vehicle accidents, thus becoming the fifth cause of death nationwide. In this sense, the lack of specific public policies was evidenced, as well as the lack of a comprehensive or strategic plan for road safety on the part of the responsible authorities, to which is added the scarce disclosure that is made in the citizenship and the belief that only the rules of signaling and traffic must be known, when in reality it implies a series of very broad legal codes and regulations that the citizen does not know in its totality or ignores them as users of the roads, among others.

Keywords: Road safety, road accidents.

1. Introducción

La importancia de preservar la vida de los habitantes en el escenario vial es un tema que ocupa la atención de muchos actores, demandan esfuerzos por parte de los responsables y requiere de la inversión de múltiples recursos para mitigar su impacto, así como de ofertas educativas, formativas y de capacitación. Esta última responsabilidad se refiere a la seguridad vial, la cual se encarga de la prevención de accidentes de tránsito, así como de la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas.

La seguridad vial como responsable de estos temas, según Bengaray (2000), es la rama de la ingeniería de tránsito que se encarga del estudio de los elementos, factores y variables que inciden en el sistema vial y del transporte, bajo acciones y estrategias coordinadas de planificación, implementación y evaluación de condiciones, mediante programas mecanismos de prevención y dispositivos, de tal forma que se logre proveer un sistema vial seguro, mantener operativo el tránsito y reducir los riesgos dada la multiplicidad de causas posibles que puedan desencadenarse en cualquier momento en accidentes viales.

Actualmente, la seguridad vial constituye un problema multisectorial y de salud pública, con efectos económicos a nivel mundial por lo que se ha destacado su importancia en los últimos años, esto se evidencia al revisar las cifras de diversas fuentes como la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004) y el Banco Mundial los cuales determinaron que los traumatismos causados

por el tránsito son la tercera causa de muerte a nivel mundial, en orden de importancia, donde más de la mitad de los involucrados son jóvenes entre 15 a 44 años; presentando una alta tendencia hacia los hombres con un 82 %.

En este contexto, Venezuela no escapa de esta realidad constatándose dada la poca importancia que se le ha concedido a la prevención y capacitación para evitar los accidentes de tránsito, evidenciándose la falta de políticas públicas permanente, la inexistencia de un plan integral o estratégico de seguridad vial por parte de las autoridades responsables, en cuanto a materia legal se refiere se cuentan con leyes que prácticamente son letra muerta, pues no se cumplen cabalmente, desactualizadas, y aún persiste mora legislativa en materia reglamentaria. Por otra parte, el Estado, a través del sistema educativo formal no ha asumido debidamente la responsabilidad de impartir la enseñanza de tan vital materia en los distintos niveles y modalidades del sistema educativo venezolano, entre otras.

Ante todo el panorama antes descrito surgió la inquietud de evaluar la situación de seguridad vial en Venezuela durante el periodo 2013-2017, con el propósito de realizar un significativo aporte sobre una aproximación al fenómeno de los siniestros viales en el país, dada la limitada información en relación con el acceso público a información de estadísticas oficiales que se tiene con respecto al tema, tales como tipos de siniestros más comunes, posibles causas de muertes asociadas a accidentes viales, entre otros.

2. Objetivos

2.1 Objetivo General

- Evaluar la situación de la seguridad vial en Venezuela durante el periodo 2013-2015.

2.2 Objetivos Específicos

- Diagnosticar la situación mundial y nacional sobre la seguridad vial en Venezuela.
- Identificar las principales causas de muertes por siniestros viales en Venezuela según diversos factores.
- Determinar los principales hallazgos sobre seguridad vial en Venezuela de manera comparativa presentados por fuentes oficiales y privadas.

3. Situación mundial y nacional sobre la seguridad vial en Venezuela durante el periodo 2013-2015

El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015 de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015) indican que el número total de víctimas mortales no ha aumentado en los últimos 3 años, pero sigue siendo inaceptablemente alto, con 1.25 millones de personas que

mueren anualmente. A esa cifra se le unen de 20 a 50 millones de hombres, mujeres y niños que resultan heridos en las carreteras del mundo, así como muchos discapacitados de por vida. Si bien la información y el análisis de los datos publicados en éste y en el anterior informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por los accidentes viales (OMS, 2004) es vital para describir la magnitud de la situación, aunque esta no refleja adecuadamente ni transmite la carga emocional que los siniestros viales generan en las víctimas y sus familias.

Este mismo informe, menciona la resolución A/64/255 del “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial – 2011-2020” (2010), cuyo objetivo fue estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales por accidentes de tránsito, incrementando las iniciativas para conseguirlo a nivel nacional, regional y mundial, a través de un plan de acción mundial, enmarcado en cinco pilares: gestión de la seguridad vial; vías de tránsito y movilidad más seguras; vehículos más seguros; usuarios de vías de tránsito más seguros, y por último atención después de los accidentes. Con esta declaración, según Ban Ki-moon, (2011) se establece como meta el salvar 5 millones de vidas durante esos 10 años. Todo lo anteriormente expuesto permite evidenciar la importancia dada al tema a nivel mundial.

En este mismo orden de ideas, en el VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2015/2016 realizado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI, 2015/2016) se determinó que en algunos países de Latinoamérica (Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica), ya cuentan con un plan estratégico o Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) en funcionamiento y con distintos grados de avances. Aunque todavía existen algunos países, incluyendo Venezuela, que no disponen de un plan concreto, se le suma que el levantamiento de la información sobre el tránsito es realizado de forma manual, digitalizando los datos para procesar y sistematizar. Con graves consecuencias ya que el país maneja estadísticas subestimadas, incompletas y en algunos casos inexistentes, lo que incide en la confiabilidad en la toma de decisiones al momento de elaborar políticas de seguridad vial de largo plazo.

Contextualizando la problemática, en Venezuela el flagelo de los accidentes de tránsito de vehículos de motor ocupa la quinta causa de muerte a nivel nacional, con datos tomados y emanados por los reportes publicados según el Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS) en sus registros históricos de los Anuarios de Mortalidad desde 1995 hasta 2013, donde se evidencia que al menos 109.852 personas han fallecido, siendo una cifra alarmante, información presentada por el Observatorio de Seguridad Vial Venezuela (OSVVZLA, 2015:9).

Es importante resaltar por otro lado, que en Venezuela se organizó y surgió la Comisión Presidencial Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial – CIAPEV con el fin de conocer la problemática vial, las condiciones de seguridad y la prevención de accidentes de tránsito en la Gran Caracas, entre otros mediante decreto No. 2.404 en fecha 9 de mayo de 2003,

publicado en la Gaceta Oficial No. 328.653, como Órgano Asesor del Ejecutivo Nacional, la cual fue integrada por representaciones de los Ministerios de Educación y Deportes, Educación Universitaria, Infraestructura, Salud y Desarrollo Social, Interior y Justicia, Ambiente y Recursos Naturales y Ministerio de la Defensa.

Esta Comisión llamada CIAPEV creó el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, cuyo propósito fundamental es promover la construcción de una nueva cultura vial fomentando iniciativas orientadas a la atención, prevención, educación y seguridad vial en Venezuela, emanado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes (MECD), hoy Ministerio del Poder Popular para la Educación (MPPE), mediante Resolución No. 65 de fecha 20 de octubre del 2004, el cual se desarrollaría en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano y sería ejecutado por cada zona educativa a través de la Coordinación de Educación y Seguridad Vial y su Comisión Regional Intersectorial, para formular los planes operativos y mecanismos de ejecución de las actividades del Programa en el área geográfica de su competencia.

También, en el año 2013 se creó la Misión Transporte en Venezuela, adscrita al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas (MPPTOP, 2016), pero es a mediados de Marzo del 2014 cuando se inicia oficialmente en el estado Vargas con el propósito de masificar el acceso a las proveedurías de repuestos e insumos, garantizar la seguridad vial de usuarios y transportistas (enmarcada en la Gran Misión "A Toda Vida Venezuela"), estimular el financiamiento a través de la banca pública para la renovación de flota de vehículos, conformar las escuelas de conductores y la construcción de nuevos sistemas de transporte.

Sin embargo, como resultado de indagaciones previas realizada por Padrón (2017) existe una situación general de falta de aplicación, control y seguimiento de dichos programas de capacitación, concretamente en lo concerniente a la generación e implementación de políticas públicas en materia de educación y seguridad vial en el país, así como la evaluación del cumplimiento de las normas y, en general, de pocas inversiones que se realizan según La Ley de Transporte Terrestre del año 2008, en sus Artículos 32 y 36:1 y 2 sobre el Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, el cual orienta sus recursos en un cuarenta (40) por ciento exclusivamente para el fortalecimiento y equipamiento del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre (hoy Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana (CPNB) los cuales fueron homologados bajo Providencia Nro. 00049 de fecha 29 de septiembre de 2009, para el control y vigilancia del tránsito en la vialidad) y un sesenta (60) por ciento para el desarrollo e implementación de planes, programas y proyectos de educación y seguridad vial y la Escuela del Transporte.

Por otro lado, predominan los comportamientos viales inseguros y los siniestros de tránsito no responden a una sola causa. Dada esta situación, generalmente realizan campañas de

prevención en Venezuela, solo en zafras de semana santa, temporada de vacaciones, y navidad. En cuanto, a las causas por el exceso de velocidad en Venezuela, según Recuero (2013) el Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y paz a través del INTT, activo en marzo de ese mismo año el Plan de Regulación y Control Vial en Autopistas y Carreteras (RECOVAC) este programa vial consiste en la colocación de unidades patrulleras, grúas, ambulancias, aulas viales, motorizadas, pantallas de control de velocidad, a través de la implementación de dispositivos de reducción de velocidad y control vehicular en autopistas y carreteras para el retorno seguro, el cual según indagaciones realizadas por la autora no se le realiza un control riguroso y permanente para hacer cumplir la legislación que regula la circulación vial en el territorio correspondiente.

A ello hay que sumar una dificultad añadida: la falta generalizada de datos robustos y fiables relacionados con accidentes de tránsito y sus consecuencias lesivas en el país, fundamentales para conseguir una comprensión de la magnitud del problema en Venezuela, las principales causas (ya sean de infraestructura, de comportamiento de los conductores) y diseñar planes de acción apropiados. De igual manera, ante la situación actual del país económicamente, se deben considerar la forma de disponibilidad de autopartes y repuestos para los transportistas en general y tiendas del ramo, así como de realizar revisiones periódicas tanto de los vehículos particulares como los de transporte público por parte de las autoridades, supervisión y asistencia en autopistas y carreteras.

De ahí que la necesidad de conocer más de cerca el fenómeno y la aproximación de la situación existente de los siniestros viales en Venezuela, que son tan comunes y que afectan la vida de miles de personas: que fallecen o que quedan lesionadas o discapacitadas, generando grandes costos personales y sociales, de igual manera las causas que vulneran la vida de tantos venezolanos.

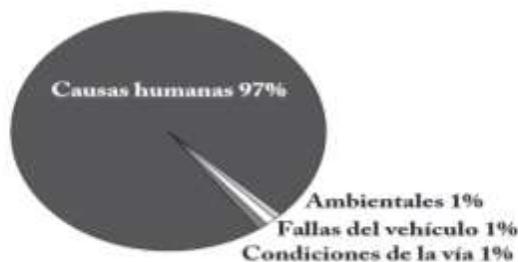
4. Posibles Causas de Muertes por Siniestros Viales en Venezuela según diversos factores

Las causas que ocasionan los siniestros viales pueden ser diversas, para ello se revisaron las posibles causas de muertes por siniestros viales, registradas por el primer Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre en el año 2013 constituyendo un aporte importante en cuanto al tema de acceso a estadísticas vitales en el país, como la movilidad y la seguridad vial, dicho material incluyó entre otros datos asociados: procesos de registro de conductores: emisión y renovación de licencias, registro de vehículos: registros, traspasos y matriculación de vehículos así como la composición aproximada del parque automotor venezolano, donde se hará énfasis en los siniestros totales: por estado, tipo, causas probables y consecuencias, entre otros.

Sin embargo, antes de hacer el análisis correspondiente, cabe señalar que existe un subregistro en la data reflejada por el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTT), por lo que se sugiere hacer una revisión minuciosa de la información, con el fin de disminuir los sesgos y posibles errores que puedan afectar los resultados de otros estudios, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 23, numeral 10 de la Ley de Transporte Terrestre (2008), donde se atribuye al INTT las siguientes obligaciones: “Llevar las estadísticas del Transporte Terrestre y dispositivos para el control de tránsito (...) suministrar la información necesaria para el estudio, análisis y planificación de estrategia y proyectos en materia de transporte terrestre”.

Por otro lado, el anuario aclara que aunque existe esta clasificación de causas probables de siniestros viales, es decir; circunstancias concurrentes, de acuerdo con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y otras organizaciones especializadas en el tema, admiten “que no es procedente elaborar juicios sobre la causa de algún siniestro sino se ha realizado un estudio científico y técnico sobre el accidente en particular que lo avale”². Entre las causas que se especifican, están (Ver gráfico 1):

Gráfico 1. Distribución de los siniestros viales según posibles causas, año 2013

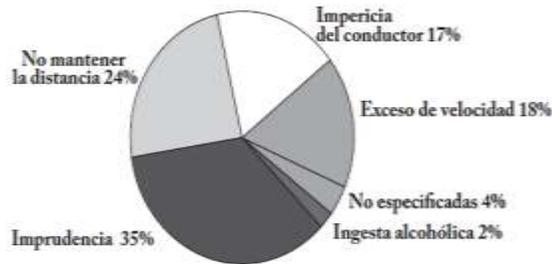


Fuente: Datos tomado del Anuario del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2013.

Según se aprecia, en el Gráfico 1 el 97 % de los siniestros viales registrados se debieron a causas atribuibles directamente al conductor, denominadas causas humanas identificadas, seguido del 3% restante distribuido equitativamente en las siguientes proporciones: con un 1% entre las condiciones ambientales, condiciones de la vía y fallas en los vehículos.

²Anuario estadístico del Instituto Nacional de Transporte Terrestre 2013, p.78.

Gráfico 2. Distribución de los siniestros viales según causas humanas, año 2013-2014

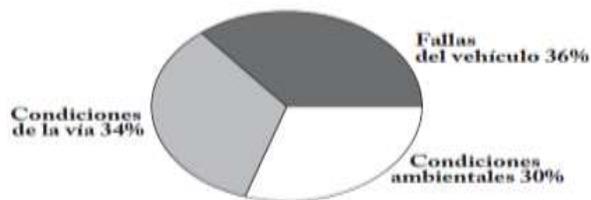


Fuente: Datos tomado del Anuario del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, 2013.

De igual forma, en el Gráfico 2 se resalta que dentro de las posibles causas de muertes por siniestros viales, asociadas con las causas humanas o el factor humano: esta la imprudencia como la causante del 35%, le sigue el hecho de no mantener la distancia con un 24 %, exceso de velocidad con un 18 %, impericia del conductor con un 17%, ingesta alcohólica con un 2%. Donde, el 4 % restante es atribuible a otras causas humanas no especificadas.

Estos resultados dejan claro la necesidad de capacitar a los conductores y peatones con respecto a los deberes y derechos que tienen en la vía. De igual forma, deben ser educados en torno a las consecuencias que diversas infracciones o descuidos podrían ocasionar, no solo a ellos sino al resto de los usuarios.

Gráfico 3. Distribución de los siniestros viales según otras causas, año 2013



Fuente: tomado del Anuario del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2013.

En cuanto, el Grafico 3 a las otras causas de siniestros viales asociadas con otros factores distintos al humano están: predominando las fallas del vehículo que ocasionaron el 36%, seguido de las condiciones de la vía el 34 % y dentro del factor ambiental es el 30%.

5. Metodología

La investigación realizada consistió en buscar información nacional principalmente basado en el análisis del estudio del Anuario de Mortalidad 2013 publicado por el (MPPS) de la República Bolivariana de Venezuela, el cual presenta las principales causas de muerte según diversos factores, entre ellos: grupos de edad, sexo, entidad de residencia del fallecido y entidad de ocurrencia de la muerte, y cuyos datos provienen principalmente del Certificado de Defunción EV-14, que son cargados por el Sistema de Información de salud (SIS), los cuales posteriormente son validados y auditados por la Dirección de Información y Estadísticas de Salud (DIES) el cual publica y difunde según recomendaciones internacionales.

De igual forma, se analizó el Anuario Estadístico presentado por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre en el año 2013, el cual contiene las estadísticas que son recogidas “in situ” o el lugar del siniestro vial por el personal técnico policial presente en el hecho. Dichos datos son levantados, reportados o enviados (documentos físicos hasta mecanismos de voz o de transmisión manual) a centros de comandos donde son analizados y consolidados para ser enviados al INTT, conjuntamente con el apoyo del OISEVI que es un instrumento de cooperación internacional, encargado de consolidar estadísticas en materia de siniestros de tránsito en aproximadamente 20 países de Iberoamérica, así como la promoción de estudios dirigidos a la reducción de este problema global, integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países miembros, al que Venezuela está suscrito desde el mes de Octubre de 2014.

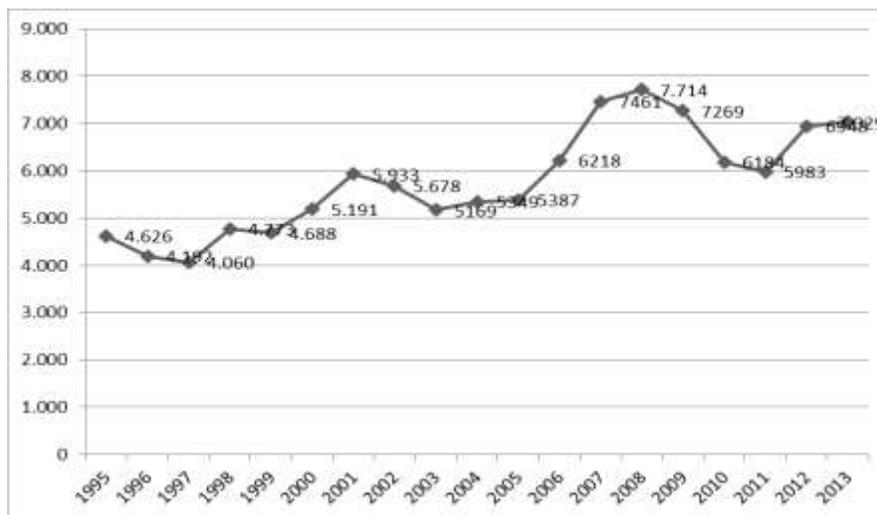
Finalmente, el OSVVZLA ha venido realizando un estudio hemoragráfico desde el año 2012-2015, como una serie de informes anuales sobre la situación de la seguridad vial a nivel nacional en Venezuela, con la finalidad de lograr una aproximación al fenómeno de los siniestros viales en el país, dada la limitada información oficial que se tiene con respecto a ellos. La metodología consistió por este ente en realizar un análisis estadístico y sistemático, a través de más de 30 diarios de circulación nacional y regional los cuales fueron compilados, utilizando el Programa Estadístico Informático denominado Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) como herramienta para el procesamiento de los datos, evitando los dobles registros o la omisión de los mismos, permitiendo discriminarlos. Además, esta base de datos fueron adaptadas de manera progresiva a la Matriz de Indicadores propuesta por el Observatorio de Seguridad luego de la culminación del proyecto “Metodología para el diagnóstico en Seguridad Vial”, aprobado y financiado por el Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología (FONACIT) y Universidad Nacional Experimental de la Seguridad (UNES) bajo el N° 201300919.

6. Resultados

6.1 Hallazgos del Análisis del Anuario de Mortalidad 2013

En Venezuela, durante el año 2013, hubo un total de 149.903 defunciones, de ellas 7.029 están asociadas a los accidentes de vehículos de motor, convirtiéndose así en la quinta causa de muerte a nivel nacional. Las primeras causas de muerte siguen siendo enfermedades del corazón, cáncer, enfermedades cerebrovasculares, suicidios/homicidios y diabetes. Desde 1995 hasta 2013, por lo menos 109.852 personas han fallecido en hechos viales (Ver Grafico 4).

Gráfico 4. Histórico de muertes violentas por accidentes de tráfico de vehículos de motor, Venezuela 1995-2013



Fuente: Datos tomados del Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 1995-2013.

Se observa que la tendencia en la curva, presentó ciclos más o menos similares de fallecimientos desde 1998 hasta ahora, observándose algunos años con alzas considerables (2000-2002 y 2007-2009). Observándose que para el año 2013, ha habido un aumento de los muertos en accidentes de vehículos de motor. Sin embargo, esta cifra aún no marca una tendencia clara dentro de los últimos años analizados. Otros datos resaltantes de este anuario fueron:

- En Venezuela, para el año 2013, la Tasa de Mortalidad por accidentes de tránsito de vehículos de motor fue de 24 por cada 100.000 habitantes, es decir, que supera con creces la tasa promedio mundial de 20,1 por cada 100.000 habitantes correspondientes a países de ingresos medios como este, en comparación con 8,7 en los ingresos elevados y 18,3 en los ingresos bajos.
- Hay ocho entidades que superan la tasa de mortalidad nacional, ellos son: Trujillo, Nueva Esparta, Cojedes, Falcón, Táchira, Apure, Mérida y Barinas.
- Las entidades con mayor siniestralidad fueron: Zulia, con 932 fallecidos, seguidos de Carabobo con 516, Miranda con 481, Bolívar con 395, y Aragua con 365.
- En cuanto a los grupos de edades más afectados, están representados por jóvenes desde los 15 y hasta los 44 años, es decir, la población económicamente activa más vulnerables en cuanto a muertes violentas en el país, tanto en siniestros viales como en homicidios y suicidios.
- Según edad y sexo, por cada 6 fallecidos en accidentes de vehículos de motor 5 son hombres y 1 es mujer.

6.2 Hallazgos del Anuario Estadístico del INTT 2013 sobre la Seguridad Vial en Venezuela entre ellos:

- De los 44.636 siniestros registrados por estados, 6215 ocurrieron en el estado Miranda siendo la entidad federal con mayor número de hechos viales registrados.
- Asimismo, Miranda con 711 y Zulia con 671 son los estados con mayor número de lesionados.
- El número de lesionados fue de 6.675, duplicando el número total de fallecidos, que fue de 2.770.
- El 97% de los siniestros viales registrados se deben a causas humanas, es decir, causas atribuibles directamente al conductor.
- Dentro de las posibles causas relacionadas con el factor humano, el 35% de los siniestros son asociados con imprudencias del conductor.
- Entre las posibles causas asociadas con otros factores distintos al humano están las fallas del vehículo en un 36% de los siniestros registrados.

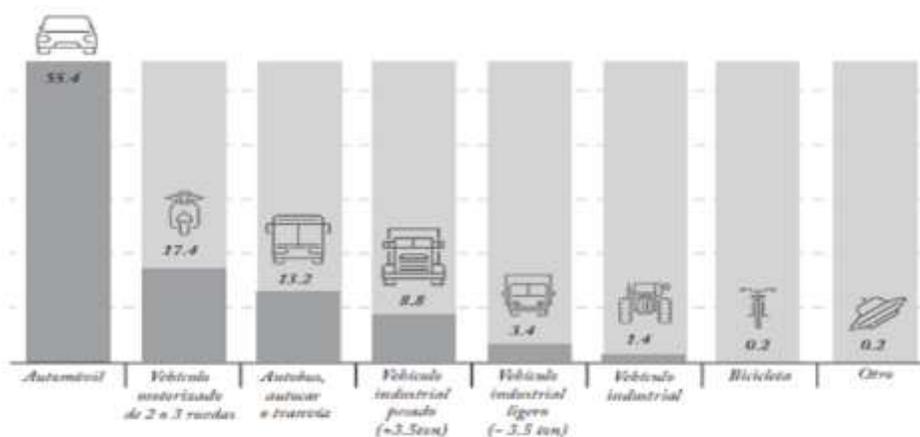
6.3 Hallazgos del estudio hemerográfico por el Observatorio de Seguridad Vial de Venezuela: año 2015:

- De los 30 diarios de circulación nacional y regional obtuvieron una muestra de 554 hechos viales, con la finalidad de lograr una aproximación al fenómeno de los siniestros viales en el país, dada la limitada información oficial que se tiene con respecto a ellos, en los cuales se contabilizaron 450 fallecidos y 1.280 lesionados por los siniestros viales.

- De los veintiún estados con mayor siniestralidad vial fueron 3 con mayor reportaje: Miranda, Carabobo, y Zulia, seguidos por los estados: Aragua y Vargas quizás por ser polos turísticos.
- De la muestra de 554 registros solo 505 aportaban datos relacionados con el lugar de ocurrencia del hecho, de allí se pudo conocer que el 36,8 % de los siniestros se registraron en Autopistas, el 31,2 % en Carreteras, el 15,5 % en avenidas y el 6,3 % en calles.
- De los siniestros viales reportados el 63% se produjeron los días de semana, mientras que el 37% restante sucedieron los fines de semana.
- Otro dato importante, que en la distribución de siniestros viales según tipo de vehículo de la muestra de 554 registros existentes encontraron que el 55,4% de los mismos involucran automóviles pues ocupan más de la mitad del parque automotor venezolano; 17,4% motocicletas que tienen un porcentaje de participación alarmante; 13,2% autobuses; 8,8% vehículos industriales pesados; 3,4% vehículos industriales ligeros; 1,4 vehículos industriales; 0,2% bicicletas y otro 0,2% otros vehículos (Ver Gráfico 5). De acuerdo, a cifras oficiales del Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (2013)³, un total de 4.391.952 son automóviles, y apreciándose un aumento de los vehículos motorizados de 1.980.636 que registran un porcentaje de siniestralidad bien alto.

Gráfico 5. Distribución porcentual de los siniestros registrados según tipo de vehículo, año 2015

³ Véase el Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (2013), disponible en: http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/servicios/contrataciones/Anuario_Estadistico_2013_INTT.pdf



Fuente: Estudio hemoragráfico tomado del Observatorio de Seguridad Vial de Venezuela: año 2015.

7. Conclusiones relevantes

- Los accidentes de vehículos de motor son la quinta causa de muerte a nivel nacional.
- El 97% de los siniestros viales registrados se deben a causas humanas y hombres jóvenes siguen siendo los más vulnerables tanto lesionados como fallecidos.
- Dentro de las posibles causas relacionadas con el factor humano, el 35% de los siniestros son asociados con imprudencias del conductor.
- Entre las posibles causas asociadas con otros factores distintos al humano están las fallas del vehículo ocasionando el 36% de los siniestros registrados.
- Las motocicletas tienen un porcentaje de participación alarmante de siniestralidad actualmente.
- Falta de actualización de las fuentes oficiales para acceder a la información de manera oportuna, y poder generar políticas correctivas y preventivas en un tiempo prudencial para disminuir la siniestralidad, pues las que se tienen poseen por lo menos dos años de antigüedad como es el Anuario de Mortalidad emanado por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, entre otros.
- Implementación de campañas permanentes adecuadas a la situación y que abarquen las diferentes aristas que forman parte del problema de Seguridad Vial: la educación, la cultura, las sanciones, las normas, las leyes, la infraestructura, entre otras y se adecuen a la realidad venezolana.
- Las soluciones viales no necesariamente deben estar centradas en creación de nuevas vías o ensanchamiento de las existentes, sino en alternativas de transporte público que permitan una movilidad sustentable, sostenible y segura de todos los usuarios del sistema.

- Falta de atención a las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, que en conjunto concentran el 49% de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito a nivel mundial.
- En Venezuela es necesario hablar de ciclo vías, de transporte público eficiente, de vías seguras e iluminadas, de conciencia ciudadana y de recuperación de espacios.
- Incluir y adecuar el contenido de educación vial a los distintos niveles de escolaridad.
- Finalmente, presentarles al INTT un Plan Nacional de Seguridad Vial en sintonía con el Decenio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y con un Reglamento de la ley vigente, así como con un vigoroso movimiento ciudadano (que contenga a las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito).

8. Referencias bibliograficas

Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 1995-2013.

Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Transporte Terrestre 2013, Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, 2014.

Bengaray (2000) **Manual de Seguridad Vial**. Universidad Central de Venezuela Facultad de Ingeniería Vial. Caracas: Venezuela.

(BID) Banco Interamericano de Desarrollo (2010) **Estrategia de Seguridad Vial- BID Cerrando la brecha de siniestralidad en América latina y el Caribe**. Plan Acción 2010-2015. Recuperado de: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37043401>.

(CIAPEV) Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial –y (MED) Ministerio de Educación y Deportes (2004). **Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial**. Gaceta Oficial N° 38.048 del 20 de Mayo de 2003. Decreto No. 2.404 del 09 de Mayo de 2003. Venezuela: Caracas. Recuperado de: http://www.intt.gob.ve/repositorio/biblioteca/educacion_y_seguridad_vial/Programa%20Nacional%20Integral%20de%20Educac%C3%ADon%20y%20Seguridad%20Vial%20%20CIAPEV.pdf.

KI-MOON, Ban (2011) Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. [Documento PDF en línea]. [Consultado: 19 de Octubre de 2014]. Recuperado de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1.

Ley de Transporte Terrestre (2008) Gaceta Oficial N°- 38.985. República Bolivariana de Venezuela. Venezuela: Caracas.

(MPPTOP) Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas (2016) **Misión Transporte**. Recuperado de <http://www.mpptop.gob.ve/mision-transporte/>.

(OISEVI) Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (2015/2016) **VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial**. Recuperado de <http://www.oisevi.org/a/images/files/informes/info-7.pdf>.

OMS (Organización Mundial de la Salud) (2015) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial:[Documento PDF en línea], [Consultado: 28 de Octubre de 2015], recuperado de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf.

OMS (2013) Informe sobre la Situación Mundial de Seguridad Vial 2013. [Documento en PDF], [Consultado el 27 de marzo 2015].Recuperado de:http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf.

(OMS) (2004) Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito. Resumen. [Documento en PDF], [Consultado el 27 de marzo 2015]. Recuperado de: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42926/1/9243591312.pdf>.

OSVVZLA (2016). IV Informe sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la sociedad civil 2015. Asociación Civil Paz Activa. Observatorio de Seguridad Vial. Caracas: Venezuela.

OSVVZLA (2015). III Informe sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la sociedad civil 2014. Asociación Civil Paz Activa. Observatorio de Seguridad Vial. Caracas: Venezuela.

Padrón, C (2017) Propuesta de Capacitación Virtual para Conductores Jóvenes: hacia una Movilidad Segura. Tesis de Maestría. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Venezuela.

Peden, M. (Ed.). (2004).Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (Vol. 599). Pan American Health Org.

Providencia Administrativa Nro. 00049 de fecha 29 de septiembre de 2009, Resolución N° 071, Publicada Gaceta Oficial N° 39.203.

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998) República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial No. 5.240. (26 de Junio de 1998). Caracas: Venezuela.