



ANASEVI

Alianza Nacional por la Seguridad Vial

MÉXICO 2000-2025 UN RECORRIDO HISTÓRICO POR SU CAMINO HACIA LA SEGURIDAD VIAL

DR. ISAAC DENEBA CASTAÑEDA ALCÁNTARA

VOCAL EJECUTIVO ANASEVI



DECENIO DE ACCIÓN PARA LA
SEGURIDAD VIAL



2021 - 2030





Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas





- **Destino:**
- **Movilidad sustentable y seguridad vial para todos en el año 2030.**



1. Antecedentes

2. Resultados

3. La ruta y el reto



• 1. Antecedentes







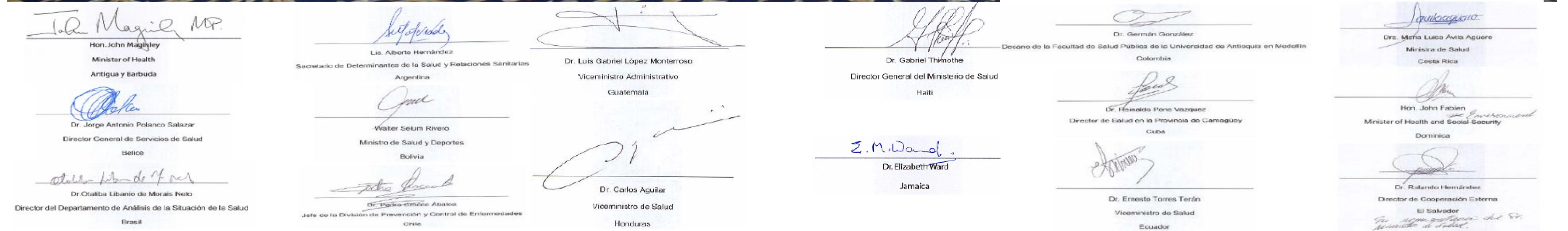
La seguridad vial no es accidental

WHO/NMH/VIP/03.4



**Folleto para el
Día Mundial de la Salud,
7 de abril de 2004**







Together we can
save millions
of lives.



**DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY 2011-2020**

www.decadeofaction.org



Global Plan

for the Decade of Action
for Road Safety 2011-2020



**DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY 2011-2020**



Plan Mundial

para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

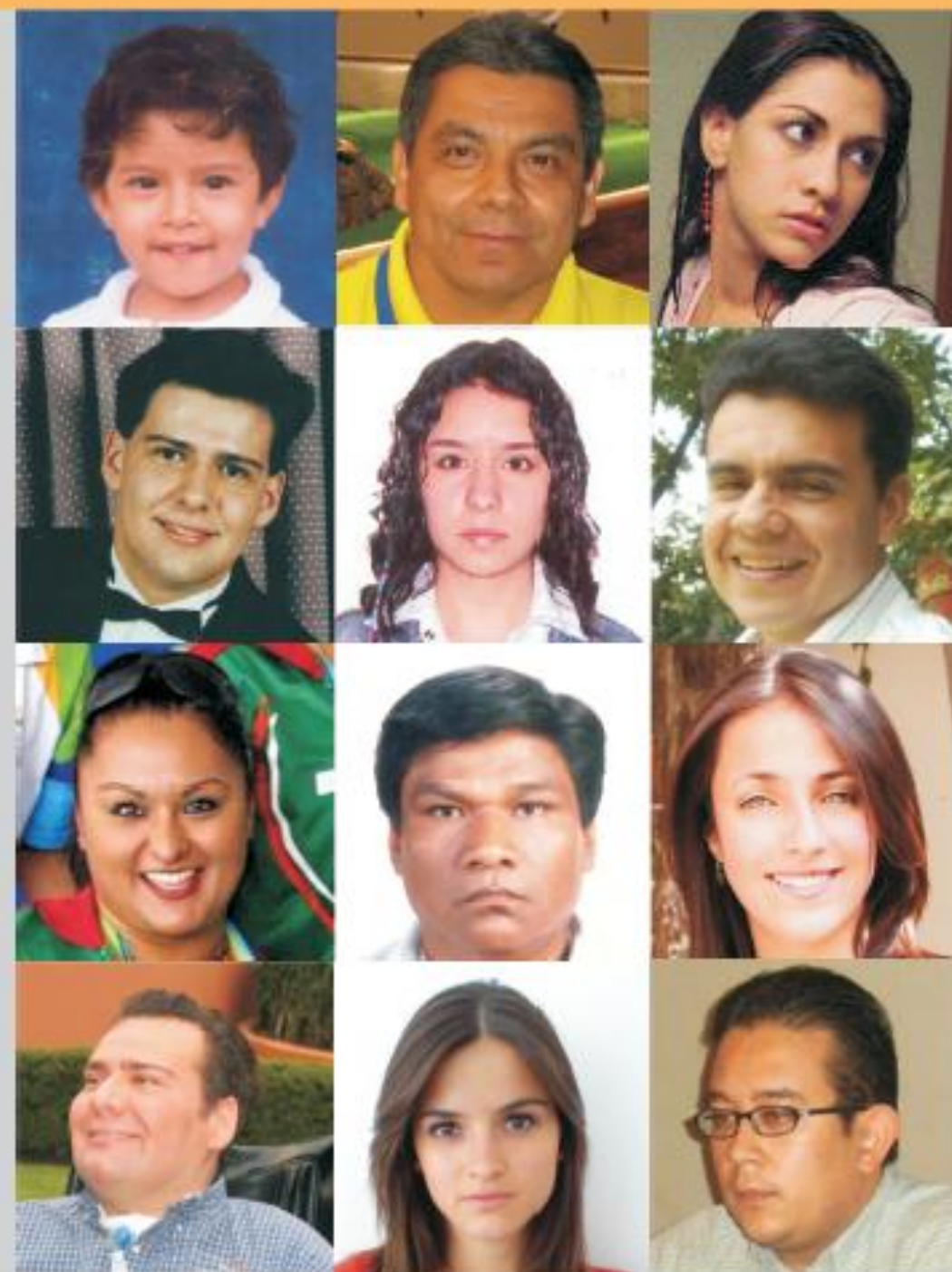




ANASEVI

ROSTROS

CENTRO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES



SALUD

Para que todos vivamos mejor

**GOBIERNO
FEDERAL**





SEGURIDAD

CORREOS DE MEXICO \$6.50

VIAL

2009

TIEV

S. BARRANCA



TU SABES QUÉ SIGNIFICAN
ES TU VIDA Y LA NUESTRA





Senado de la República Mexicana, 2011



- En el mes de abril de 2011, el Senado declaró el decenio 2011-2020 como la "Década de Acción por la Seguridad Vial en México".



La primera Estrategia Nacional de Seguridad Vial Mexicana se firmo y publico en el DOF



(Primera Sección)

DIARIO OFICIAL

Lunes 6 de junio de 2011

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Secretaría de Salud.

DIONISIO ARTURO PEREZ-JACOME FRISCIONE y JOSE ANGEL CORDOVA VILLALOBOS, Secretario de Comunicaciones y Transportes y Secretario de Salud, con fundamento en lo establecido en los artículos 36 y 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 163 y 164 de la Ley General de Salud; 5, fracciones I y IV, 25, 35, 37, 60, 70 y 70 Bis, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 4o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y 7, fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Salud y

CONSIDERANDO

Que en el año 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Que tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la Secretaría de Salud han elaborado programas o políticas en materia de Seguridad Vial y prevención de accidentes, con la finalidad de promover acciones concretas para disminuir el índice de mortalidad y lesiones, los cuales establecen estrategias que deben ser implementadas para cumplir con los objetivos propuestos.

Que las estrategias proponen la realización de actividades en los tres órdenes de gobierno, tanto en la red carretera federal y vialidades urbanas, como en los establecimientos médicos para la atención de emergencias derivadas de accidentes de tránsito, y están divididas en cinco categorías temáticas: mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de acciones multisectoriales en los diferentes órdenes de gobierno; evaluación y mejoramiento de la infraestructura vial y de transportes más segura; vehículos más seguros; cambio de comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito; y promover la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria, derivados de accidentes de tránsito.

- DOF: Diario Oficial de la Federación, 6 de junio de 2011.



Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial



1. Enfoque de Salud Pública.
2. Basado en evidencia científica.
3. Abordaje multisectorial.





Evaluación y Monitoreo

FACTORES DE RIESGO



Programa de Auditores de Seguridad Vial



Consejos y Comités Estatales de SV



Instalación del COEPRA, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Junio de 2016.



Reunión del Consejo Estatal para Prevención y Atención de Accidentes, Querétaro, Querétaro. Mayo de 2016.



Instalación del Comité Municipal para la Prevención de Accidentes, Playas de Rosarito, Baja California. Marzo de 2016.



Reinstalación del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes, Hermosillo, Sonora. Abril de 2016.



Consejo Nacional de Salud Observatorios Estatales de Lesiones



“Los miembros del Consejo Nacional de Salud acuerdan desarrollar observatorios de lesiones en los Estados de la República” XIV Reunión del Consejo Nacional de Salud, 18 de Junio, 2010, Guadalajara, Jalisco

El Observatorio Iberoamericano de SV



<http://www.oisevi.org>

Programa Mesoamericano de Seguridad Vial



Impacto... 212 millones de habitantes y 3.65 millones de kilómetros cuadrados... histórica y culturalmente comunes.



•2. Resultados



Se registran 4 millones de accidentes viales al año

■ Se aplicará el alcoholímetro en las 47 ciudades del país con más problemas

POR DOINA GARCÍA

En México, cada año se registran cuatro millones de accidentes viales, que dan como resultado 750 mil personas hospitalizadas, 24 mil muertes y más 40 mil discapacidades. Se calcula que el costo anual de estas pérdidas asciende a 126 mil millones de pesos.

Así lo indicó el director general del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, Arturo Cervantes, quien señaló que ante esta situación, el Gobierno federal decidió que durante el primer semestre de este año se implementará la prueba del alcoholímetro en las 47 ciudades del país que registran el mayor número de accidentes.

Durante la presentación de la estrategia "Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial", sostuvo que los accidentes son considerados como un grave problema de salud pública, por lo que se pretende que en 2011 el número de ciudades donde se aplique el alcoholímetro y medidas similares se incrementen a 132.

Asimismo, reveló que la Secretaría



FOTO: OEM-INFORMEN

126

millones de pesos en pérdidas por los accidentes

750

mil personas hospitalizadas por los percances

24

mil muertes se registran como resultado

de Salud invertirá este año más de 60 millones de pesos para fortalecer las actividades de seguridad vial en diversos municipios del territorio nacional.

Con ello se pretende no sólo salvar vidas, sino también generar ahorros que permitan que lo que se gasta en muertes y discapacidades se invierta en el combate a la pobreza.

"Imagínense que evitamos 100 mil muertes, que salvamos a 200 mil personas sin discapacidad en nuestro país, y que le ahorramos tres millones de heridos. Además de todo el dolor y las tragedias familiares que vamos a ahorrarnos, podemos hacer inversiones monumentales en desarrollo social y combate a la pobreza", señaló el funcionario.

Agregó que los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte entre mujeres de cinco a 35 años de edad y la segunda causa de discapacidad. Los percances viales también son la segunda causa de orfandad en el país.

Añadió que entre el 40 y 60 por ciento de todas las muertes por tránsito tienen que ver con el abuso en el consumo del alcohol, principalmente en los jóvenes de entre los 15 y 29 años de edad.

Para combatir estas cifras, se quiere implementar el alcoholímetro en gran parte del país, programa que ya funciona en ciudades como Distrito Federal, Guadalajara, Monterrey y León.

"En todas las ciudades donde se aplica esto funciona, de manera contundente, en el Distrito Federal se habla de un 40 por ciento de reducción en los muertos por el alcohol", declaró.

Tras estas medidas, dijo, también se ha notado una disminución del 19 por ciento en decesos en carreteras federales. Al respecto, el funcionario detalló que debido al positivo impacto de estas cifras es que se pretende implantar este programa en todo el país.



ANASEVI

En México representan 130 mil mdp anuales

Los accidentes viales cuestan 2% del PIB en América Latina: BID

México • Roberto Millán

Los accidentes viales de América Latina representan un costo de hasta 2 por ciento del producto interno bruto (PIB), informó Héctor Iloa, jefe de la División Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

"Este porcentaje es muy alto. Normalmente cuando las economías crecen lo hacen entre 4 y 5 por ciento y cuando estamos hablando de hasta 2 por ciento es muy significativo", indicó el funcionario.

Una señal que las cifras en toda la región son inorbitantes comparadas con las naciones desarrolladas.

Con relación a México el costo por los accidentes en carretera es de hasta 130 mil millones de pesos al año, indicó Antonio Cervantes Trejo, director del centro nacional de prevención de accidentes de la Secretaría de Salud.

Estas montañas se registran por la pérdida de productividad de las personas lesionadas o fallecidas, costos hospitalarios y mortuorios, además de los daños a la infraestructura y a los vehículos.

Cervantes Trejo mencionó que cada año mueren alrededor de 20 mil personas en el país por incidentes en carreteras y otras vías locales, y 2.0 personas el día quedan con una discapacidad permanente.

Lo anterior fue señalado durante la inauguración del recorrido de la 'Caravana de Seguridad Vial: Vías Seguras para Todos', cuyo objetivo es auditar los 3 mil 344 kilómetros del Corredor Pacífico que extiende desde México hasta Panamá.

Oscar de Buen, subsecretario de infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), informó que esta medida está orientada a evaluar la seguridad en las carreteras a través de recorridos y videos.

Esto "llevará a planes de inversión en infraestructura para mejorar la seguridad vial en carreteras libres y de cuota", comentó el funcionario.

Oscar de Buen adelantó que la SCT ya comenzó con la planeación para implementar este programa a escala nacional y solicitó al BID su apoyo y participación en este nuevo proyecto. ■

Causan percances viales muertes y lesiones graves

Provocan accidentes pobreza y traumas

Afecta a familias la pérdida de padres y la falta de recursos para enfrentar sucesos

Roberto Millán

Los accidentes de tránsito en México representan un costo de hasta 2 por ciento del PIB, informó Héctor Iloa, jefe de la División Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

"Este porcentaje es muy alto. Normalmente cuando las economías crecen lo hacen entre 4 y 5 por ciento y cuando estamos hablando de hasta 2 por ciento es muy significativo", indicó el funcionario.

Una señal que las cifras en toda la región son inorbitantes comparadas con las naciones desarrolladas.

Con relación a México el costo por los accidentes en carretera es de hasta 130 mil millones de pesos al año, indicó Antonio Cervantes Trejo, director del centro nacional de prevención de accidentes de la Secretaría de Salud.

Estas montañas se registran por la pérdida de productividad de las personas lesionadas o fallecidas, costos hospitalarios y mortuorios, además de los daños a la infraestructura y a los vehículos.

Sufre doble pérdida

Al día por perder a un ser querido y a su patrimonio. Los familiares de las víctimas de accidentes viales enfrentan una doble pérdida.

Los accidentes de tránsito en México representan un costo de hasta 2 por ciento del PIB, informó Héctor Iloa, jefe de la División Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

"Este porcentaje es muy alto. Normalmente cuando las economías crecen lo hacen entre 4 y 5 por ciento y cuando estamos hablando de hasta 2 por ciento es muy significativo", indicó el funcionario.

Una señal que las cifras en toda la región son inorbitantes comparadas con las naciones desarrolladas.

Con relación a México el costo por los accidentes en carretera es de hasta 130 mil millones de pesos al año, indicó Antonio Cervantes Trejo, director del centro nacional de prevención de accidentes de la Secretaría de Salud.

Estas montañas se registran por la pérdida de productividad de las personas lesionadas o fallecidas, costos hospitalarios y mortuorios, además de los daños a la infraestructura y a los vehículos.

Mueren tres atropelladas

En un accidente de tránsito en la ciudad de México, tres personas murieron y otras tres resultaron heridas.

Los accidentes de tránsito en México representan un costo de hasta 2 por ciento del PIB, informó Héctor Iloa, jefe de la División Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

"Este porcentaje es muy alto. Normalmente cuando las economías crecen lo hacen entre 4 y 5 por ciento y cuando estamos hablando de hasta 2 por ciento es muy significativo", indicó el funcionario.

Una señal que las cifras en toda la región son inorbitantes comparadas con las naciones desarrolladas.

Con relación a México el costo por los accidentes en carretera es de hasta 130 mil millones de pesos al año, indicó Antonio Cervantes Trejo, director del centro nacional de prevención de accidentes de la Secretaría de Salud.

Estas montañas se registran por la pérdida de productividad de las personas lesionadas o fallecidas, costos hospitalarios y mortuorios, además de los daños a la infraestructura y a los vehículos.



En un accidente de tránsito en la ciudad de México, tres personas murieron y otras tres resultaron heridas.



En un accidente de tránsito en la ciudad de México, tres personas murieron y otras tres resultaron heridas.

Los accidentes de tránsito en México representan un costo de hasta 2 por ciento del PIB, informó Héctor Iloa, jefe de la División Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Por exceso de alcohol, el 50% de muertes en accidentes de tránsito

Garcera Ortiz

ANASEVI

Descuido de padres, causa de lesiones y muertes

Protegidos, sólo 2% de los niños que van en auto

Pocos usan sillas adecuadas para infantes, señala Cenapra

Fernando Martínez
fernando.martinez@eluniversal.com.mx

El impacto de un choque de un automóvil a 50 kilómetros por hora, donde un pequeño no cuenta con las mínimas condiciones de seguridad,

Cuide a sus pequeños

Recomendaciones de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial para viajar con menores de edad en automóvil

- Evite a toda costa conducir bajo influencia del alcohol
- Utilice correctamente los cinturones de seguridad
- No conduzca con exceso de velocidad
- Utilice adecuadamente los sistemas de retención infantil (SRI), e instálelos correctamente en el asiento trasero del vehículo
- Recuerde que incluso en choques a velocidad moderada, si los niños pequeños no van bien sujetos, pueden sufrir lesiones que les provoquen incluso la muerte



ANASEVI

Polici a

Noel F. Alvarado
Foto: Juan Vázquez

Borrachazo mortal en Periférico

Mortal y espectacular accidente ocurrió sobre Periférico Sur y dejó como resultado una persona muerta y otra más gravemente lesionada. El choque presuntamente ocurrió como consecuencia del exceso de velocidad y la falta de precaución del conductor debido a que estaba en estado de ebriedad.

Los reportes policiacos de la Secretaría de Seguridad Pública y las primeras investigaciones de la Fiscalaa de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal señalan que Israel Pérez Acuña, de 24 años de edad, murió dentro de un automóvil Dodge, Stratus blanco, 694-SJT, que impactó contra un poste de alumbrado público.

El accidente se registró en el Periférico, a la altura del Deportivo Xochimilco, Colonia San Lorenzo-La Cebada.

Manuel Alejandro Hernández Toledo, acompañante del hoy occiso, resultó lesionado y fue trasladado para el Hospital Xoco. Ambos viajaban en estado de ebriedad.

Familiares de la víctima se presentaron a identificar el cuerpo en el anfiteatro de la Coordinación Territorial Xochimilco Dos.

Manuel Alejandro Hernández Toledo fue trasladado al hospital para que le practiquen estudios especializados.



Venden los antros alcohol a menores

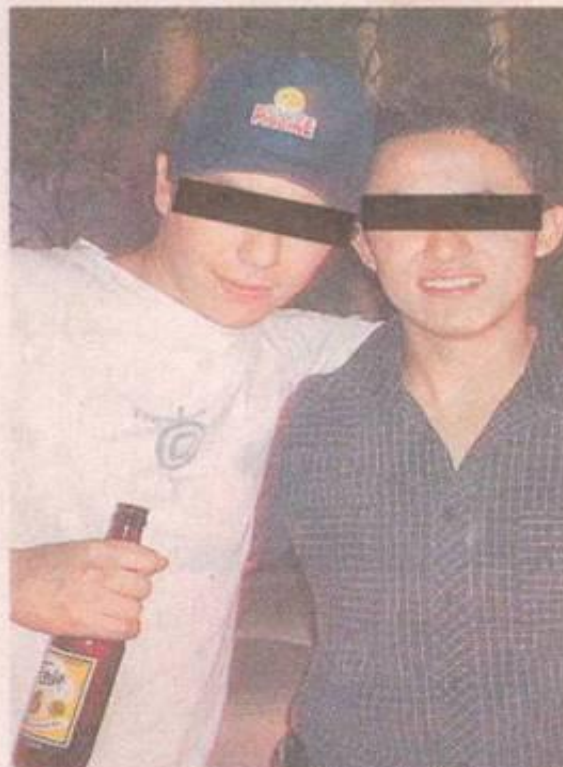
REFORMA / Staff

La restricción para la venta de alcohol a menores de edad no funciona en varios de los antros de moda en la Ciudad de México.

En varios recorridos nocturnos, REFORMA constató cómo los jóvenes que aún no tienen la edad legal para beber en establecimientos mercantiles entran sin problemas y beben cuanto quieren.

En el Big Red Bar, ubicado en Polanco, el miércoles entraron dos jóvenes de 17 años y consumieron alcohol sin restricción hasta que la barra cerró, a las 2:00 horas. Entrar les fue fácil, pues no les solicitaron alguna identificación para acreditar su mayoría de edad.

En el Worka, en San Jerónimo, dos muchachas menores de edad que dicen ser clientes regulares se enfrentaron con la petición de mostrar su credencial de elector. En la entrada les dijeron que "las cosas cambia-



Menores entran sin problema a bares.

años bebiendo sin problemas. Se constató la entrada de dos me-

Detectan alcohol en jóvenes fallecidos

César Díaz

Procuraduría local indaga si vendían bebida adulterada Bar daba barra libre a niños de secundarias

La Judicial encontró ebrios a 20 adolescentes de entre 13 y 14 años en la cantina denunciada por padres de familia

Rubelio Fernández

libre y estaba firmada por El Borracho,

firieron que en estos establecimien-

mientos y presenciar riñas de los estudiantes que en ocasiones aún están uniformados.

Bernardo Bátiz aclaró que la secundaria donde asisten los niños no tiene nada que ver en la organización

Salan de un bar jóvenes accidentados

Los menores de edad que chocaron en Periférico Norte celebraban a un amigo

César Díaz

TLALNEPANTLA.- Los nueve adolescentes que se accidentaron la madrugada del sábado en Periférico Norte estuvieron en un bar de Satelite horas antes.

La Procuraduría de Justicia del Estado de México confirmó, por la declaración de familiares de los accidentados, que los menores de edad habían acudido al bar El Relicario.

"Sólo me comentó que iban a estar en el bar El Relicario, en Satelite, para festejar el cumpleaños de uno de sus amigos", declaró un familiar de los involucrados en el acta TLA/MD/I/687/06.

Tras el festejo, el Sentra dorado matrícula 268 TRX donde viajaban

Fiesta fatal

Los accidentados fueron identificados así:

HERIDOS

NOMBRE	EDAD
Jesús Enrique D.	16 años
Felipe H.	16
Araceli V.	16
David G.	17
Martín Ernesto G.	17

FALLECIDOS

Elsa Berenice C.	15
Miguel ngel Montalbán	19
Brenda Berenice S.	16
Antonio M.	16

Fuente: PGJEM.



Cuatro jovencitos perdieron la vida en un choque el fin de semana.

sobrepeso del auto, había llovido toda la noche. A ello habra que determinar los factores secundarios: manejar en estado de ebriedad y el exceso de velocidad", refirió el personal ministerial.

En el DF y el Edomex, los accidentes automovilisticos son la princi-

Matan choques por alcohol a 3 mil



Mayor riesgo para peatones, ciclistas y motociclistas

Causas de muerte por grupos de edad en México, 2023

	5-14	15-24	25-34	35-44	45-54	
to	Leucemia 557 Tasa 2.5 9.8 %	Agresiones (homicidios) 4407 Tasa 20.2 21 %	Agresiones (homicidios) 5631 Tasa 29.8 20.5 %	Agresiones (homicidios) 4568 Tasa 27.2 11.6 %	Diabetes mellitus 10751 Tasa 82.2 17.5 %	Diabetes mellitus 2391
del %	Accidentes de vehículo de motor (tránsito) 408 Tasa 1.8 7.2 %	Accidentes de vehículo de motor (tránsito) 2966 Tasa 13.6 14.1 %	Accidentes de vehículo de motor (tránsito) 2565 Tasa 13.6 9.3 %	Cirrosis y otras enfermedades crónicas del hígado 3600 Tasa 21.5 9.1 %	Cirrosis y otras enfermedades crónicas del hígado 6306 Tasa 48.2 10.3 %	Enfermedades del corazón
1.5	Ahogamiento y sumersión accidentales 245 Tasa 1.1 4.3 %	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios) 1871 Tasa 8.6 8.9 %	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios) 1496 Tasa 7.9 5.4 %	Diabetes mellitus 3272 Tasa 19.5 8.3 %	Enfermedades isquémicas del corazón 5815 Tasa 44.4 9.5 %	Cirrosis y otras enfermedades crónicas del hígado
1.3	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios) 236 Tasa 1.1 4.2 %	Leucemia 630 Tasa 2.9 3 %	VIH/SIDA 1355 Tasa 7.2 4.9 %	Enfermedades isquémicas del corazón 2483 Tasa 14.8 6.3 %	Agresiones (homicidios) 2535 Tasa 19.4 4.1 %	Enfermedades del corazón 3890
5 2.3	Agresiones (homicidios) 217 Tasa 1 3.8 %	Nefritis y nefrosis 617 Tasa 2.8 2.9 %	Enfermedades isquémicas del corazón 1060 Tasa 5.6 3.9 %	Accidentes de vehículo de motor (tránsito) 1851 Tasa 11 4.7 %	Enfermedad cerebrovascular 2267 Tasa 17.3 3.7 %	Nefritis y nefrosis
ica	Malformaciones congénitas del corazón 178 Tasa 0.8 3.1 %	Peatón lesionado en accidente de vehículo de motor 586 Tasa 2.7 2.8 %	Cirrosis y otras enfermedades crónicas del hígado 1053 Tasa 5.6 3.8 %	VIH/SIDA 1482 Tasa 8.8 3.8 %	Tumor maligno de la mama 1511 Tasa 11.5 2.5 %	Enfermedades del corazón 2391
e 2.4	Peatón lesionado en accidente de vehículo de motor 175 Tasa 0.8 3.1 %	Ahogamiento y sumersión accidentales 475 Tasa 2.2 2.3 %	Diabetes mellitus 880 Tasa 4.7 3.2 %	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios) 1181 Tasa 7 3 %	Accidentes de vehículo de motor (tránsito) 1421 Tasa 10.9 2.3 %	Infecciones agudas bajas
1 0.8	Infecciones respiratorias agudas bajas 151 Tasa 0.7 2.7 %	Enfermedades isquémicas del corazón 427 Tasa 2 2 %	Nefritis y nefrosis 708 Tasa 3.7 2.6 %	Enfermedad cerebrovascular 1069 Tasa 6.4 2.7 %	Nefritis y nefrosis 1394 Tasa 10.7 2.3 %	Tumor maligno de la mama 1580
3 %	Desnutrición calórico protéica 123 Tasa 0.5 2.2 %	VIH/SIDA 330 Tasa 1.5 1.6 %	Peatón lesionado en accidente de vehículo de motor 589 Tasa 3.1 2.1 %	Nefritis y nefrosis 836 Tasa 5 2.1 %	Enfermedades hipertensivas 1234 Tasa 9.4 2 %	Enfermedades del corazón obstructivas
sa	Nefritis y nefrosis 119 Tasa 0.5	Infecciones respiratorias	Infecciones respiratorias	Tumor maligno de la mama 811	Infecciones respiratorias	Tumor maligno de la mama



ANASEVI



Muertes por ATVM en México, 2000 a 2023

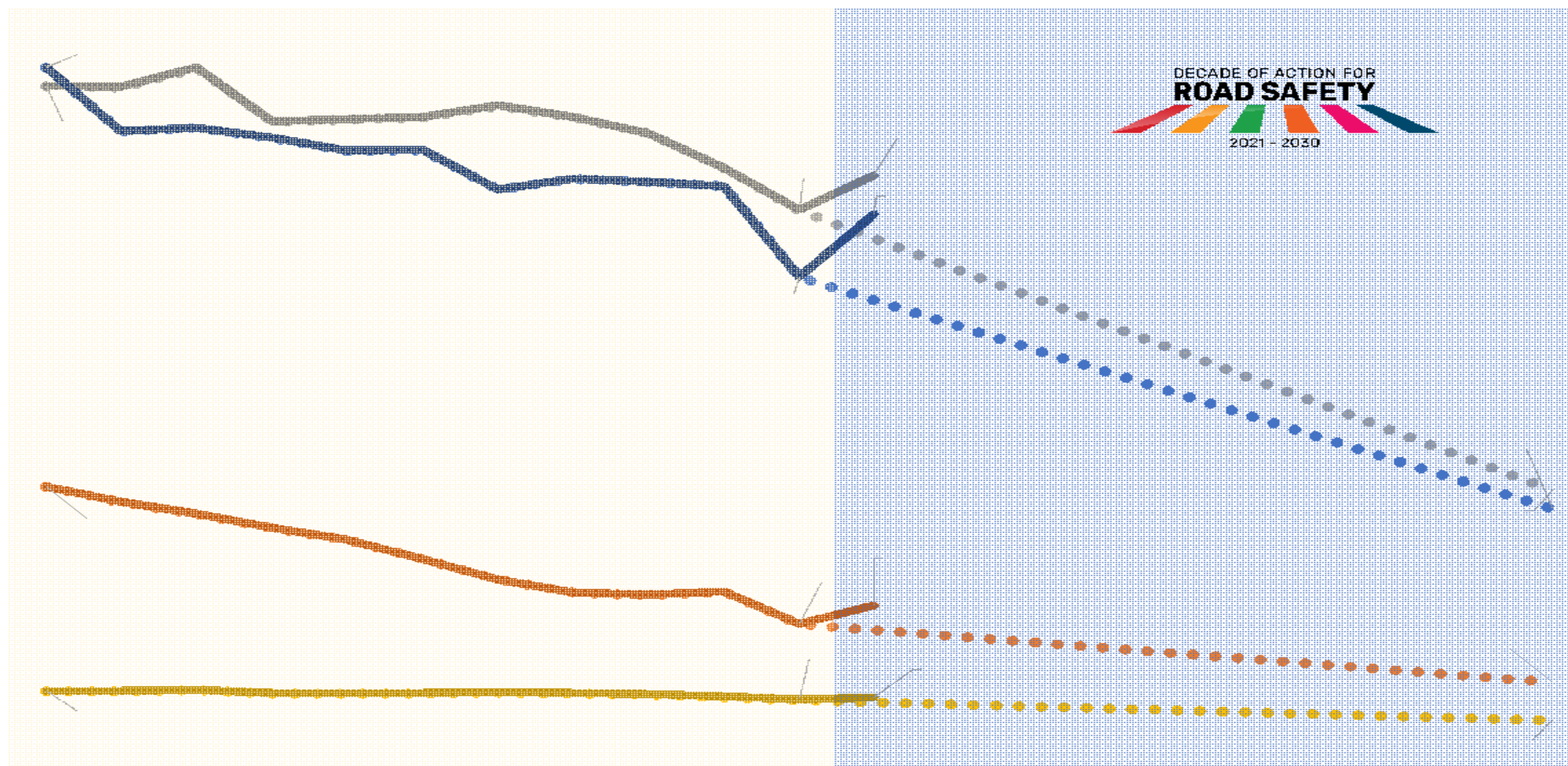


Elaboración con las bases de datos de INEGI sobre defunciones, codificadas de acuerdo a CIE 10°, aplicando Lista Mexicana de Clasificación de Enfermedades.

Decenio de Acción 2011 - 2020

Proyecciones

de siniestros viales, decesos, lesionados y discapacidades basadas en datos oficiales de 2010 a 2020 y en los objetivos de reducción al 50% en el periodo 2021-2030



En caso de que no se lleven a cabo intervenciones integrales en seguridad vial, se estima la **pérdida de más de 127 mil vidas** en hechos de tránsito. Pero, si implementamos acciones sistematizadas, tenemos la **oportunidad de salvar las vidas de más de 29 mil personas, de prevenir más de 325 mil lesiones, 60 mil discapacitados y más de 650 mil hechos de tránsito.**



ANASEVI

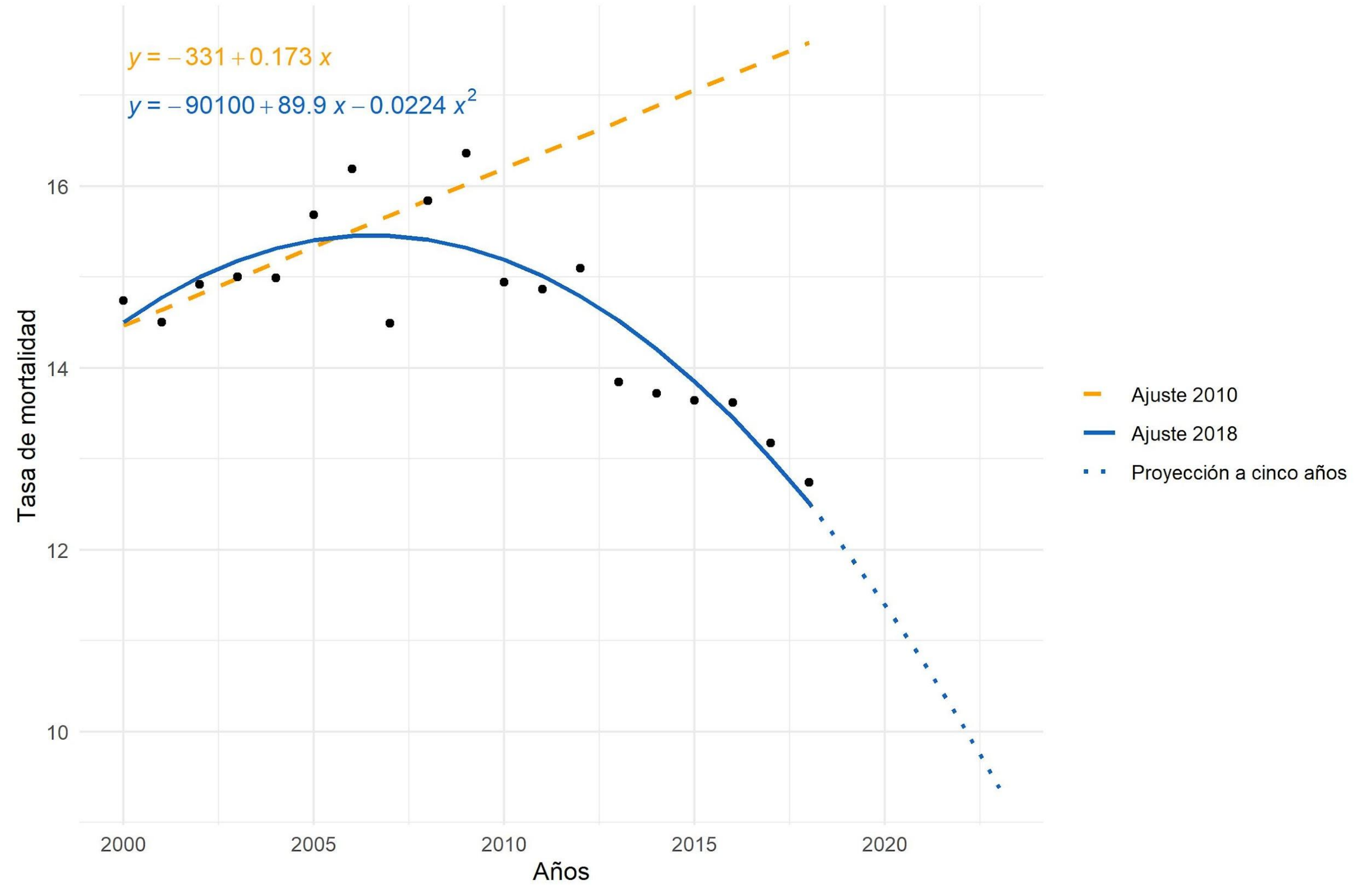
Cada día en México

- Cada día... **45 personas mueren** por un siniestro vial.
- Cada día... **más de 1,000** siniestros "oficiales" y más de 14,000 estimados.
- Cada día... **2,000 personas con heridas graves.**
- Cada día... alrededor de **110** personas resultarán con una **discapacidad permanente.**



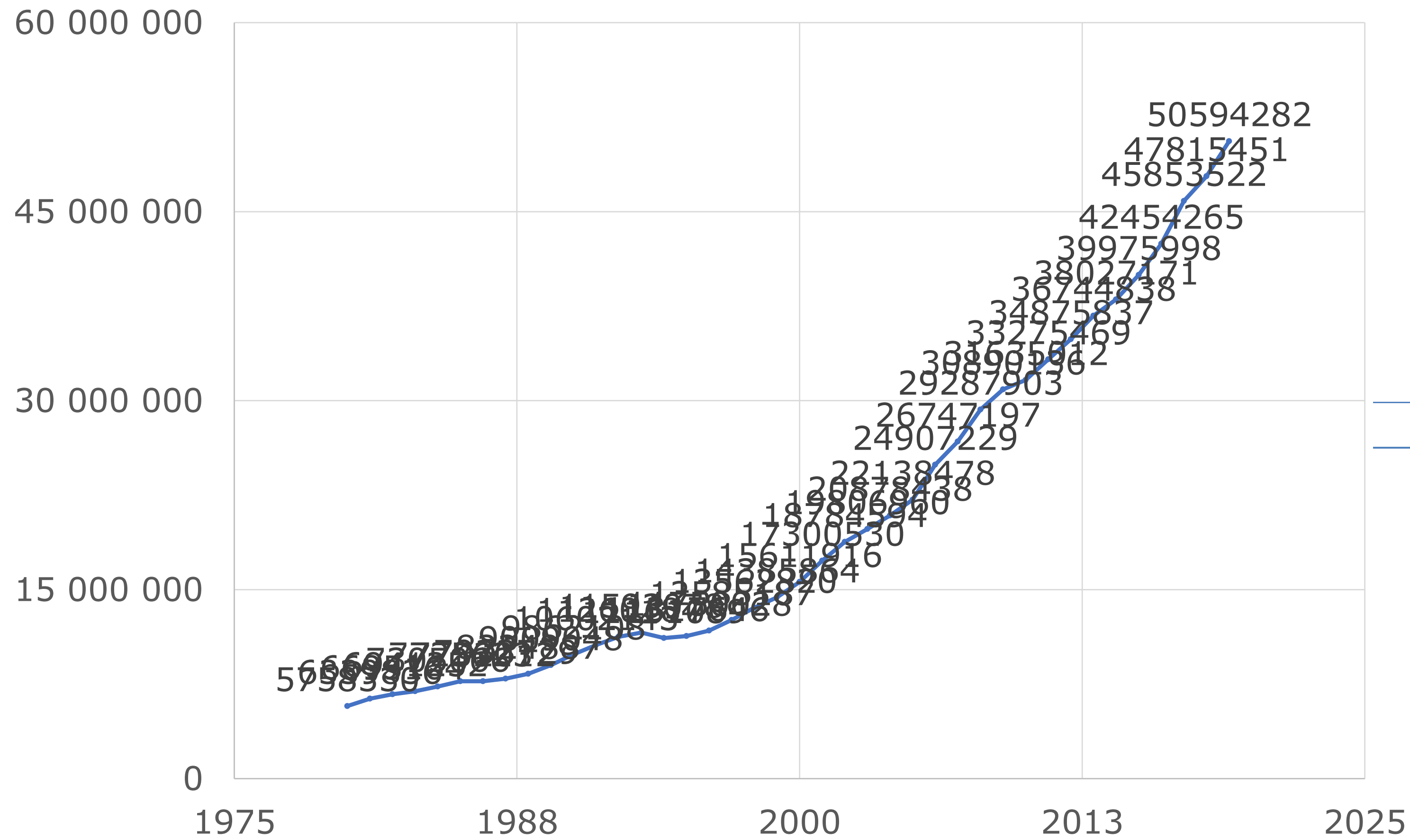
ANASEVI

Tasa de mortalidad en México entre 2000 - 2019



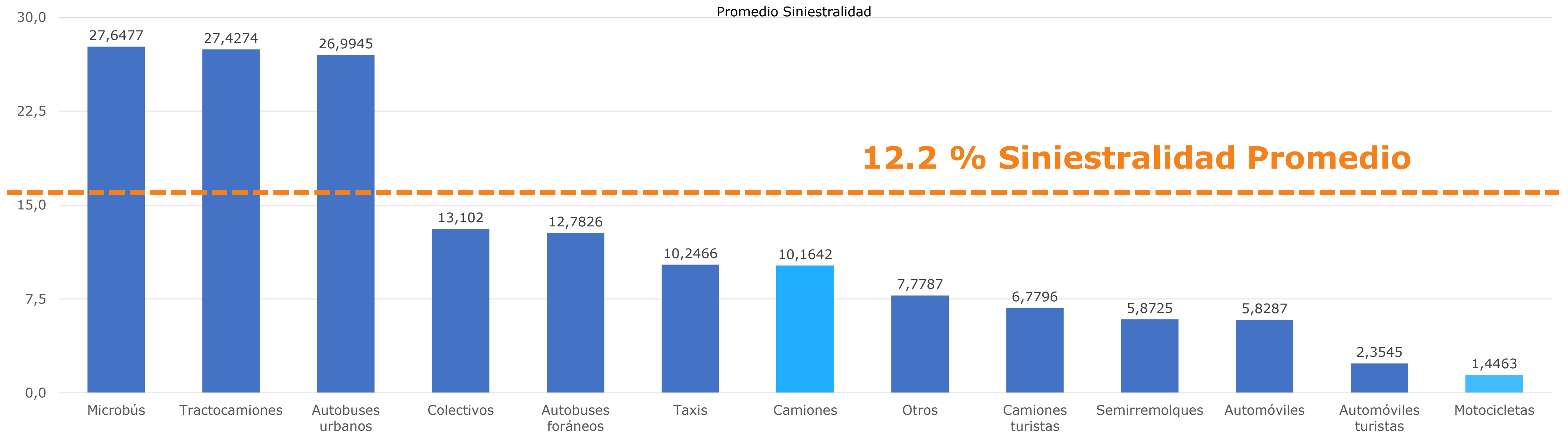


Total nacional de vehículos de motor registrados y en circulación (1980 - 2020)



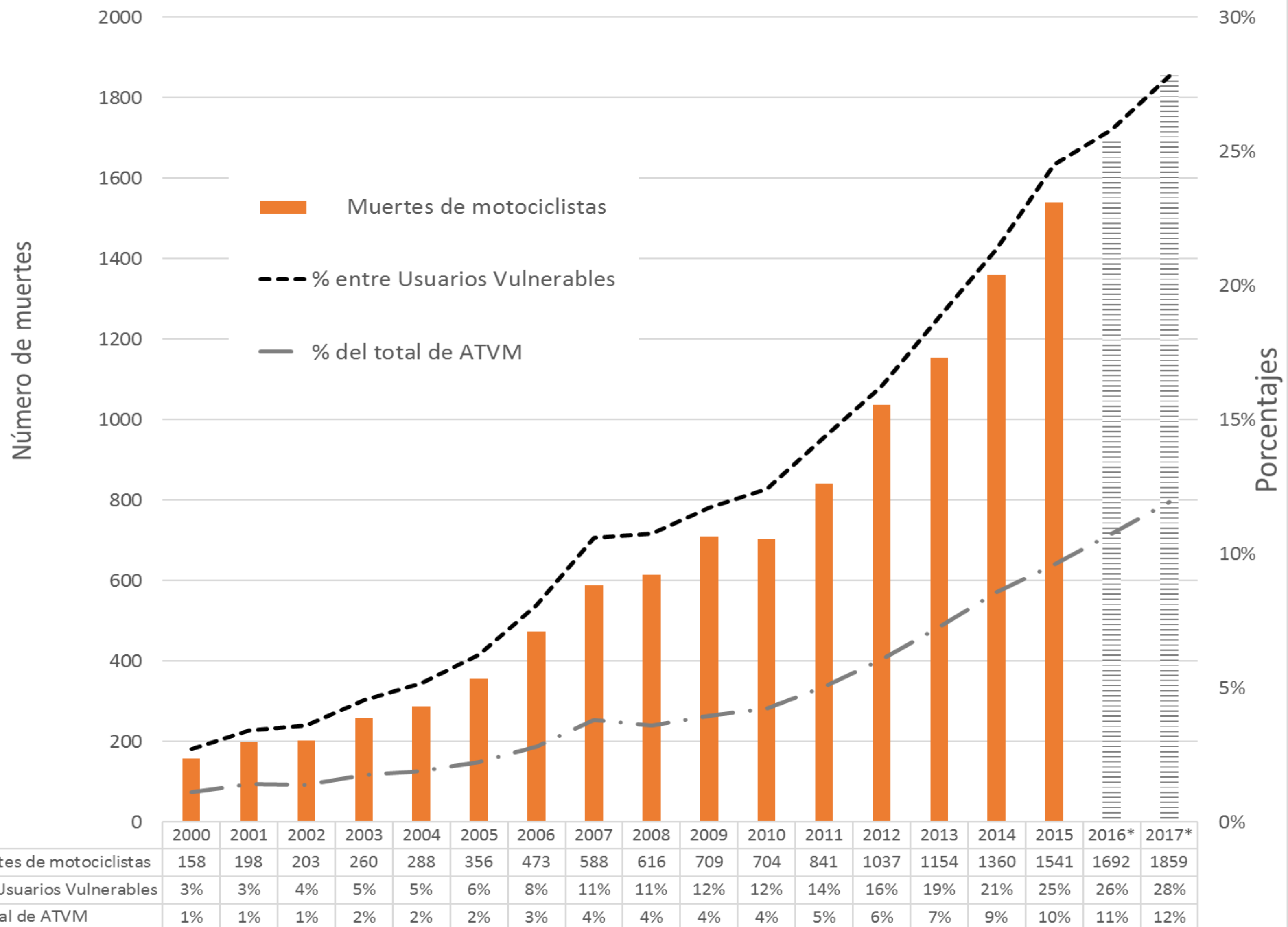
Parque vehicular de México en	Número
Automovil	34,985,004
Pasajeros	611,040
Carga	10,606,344
Motocicletas	4,391,894
Total de vehículos en circulación	50,594,282

Estimación de siniestralidad vial en México, por tipo de vehículo





Las muertes en motociclistas en México, 2000 - 2017



Elaboración por Arturo Cervantes con datos de INEGI; Cuadros de Defunciones, consultado en agosto 2017. * 2016 y 2017 son proyecciones lineares, con base en la tendencia. Usuarios vulnerables son ciclistas, peatones y motociclistas. ATVM = Accidente de Tráfico de Vehículo de Motor)



TASA DE MORTALIDAD VIAL POR ENTIDAD FEDERATIVA 2021 - TIPOS DE USUARIOS



Se observa la tasa de mortalidad vial a nivel entidad federativa en el año 2021; así también se muestran los tipos de usuarios de vías que perdieron la vida por lesiones causadas por algún siniestro vial, teniendo las siguientes categorías:

Peatón: considera a los peatones lesionados por algún tipo de siniestro vial.

Ciclista: considera a los ciclistas lesionados por algún tipo de siniestro vial.

Motociclista: considera a los ocupantes de vehículos automotor de 2 y 3 ruedas lesionados por algún siniestro vial.

Ocupante de algún vehículo automotor: considera a los ocupantes de automóviles, camionetas y furgonetas lesionados por algún siniestro vial.

Ocupante de algún transporte de carga: ocupantes de vehículos de transporte pesado lesionados por algún siniestro vial.

Ocupante de autobús: considera a los ocupantes de autobuses lesionados por algún siniestro vial.

Unidades territoriales

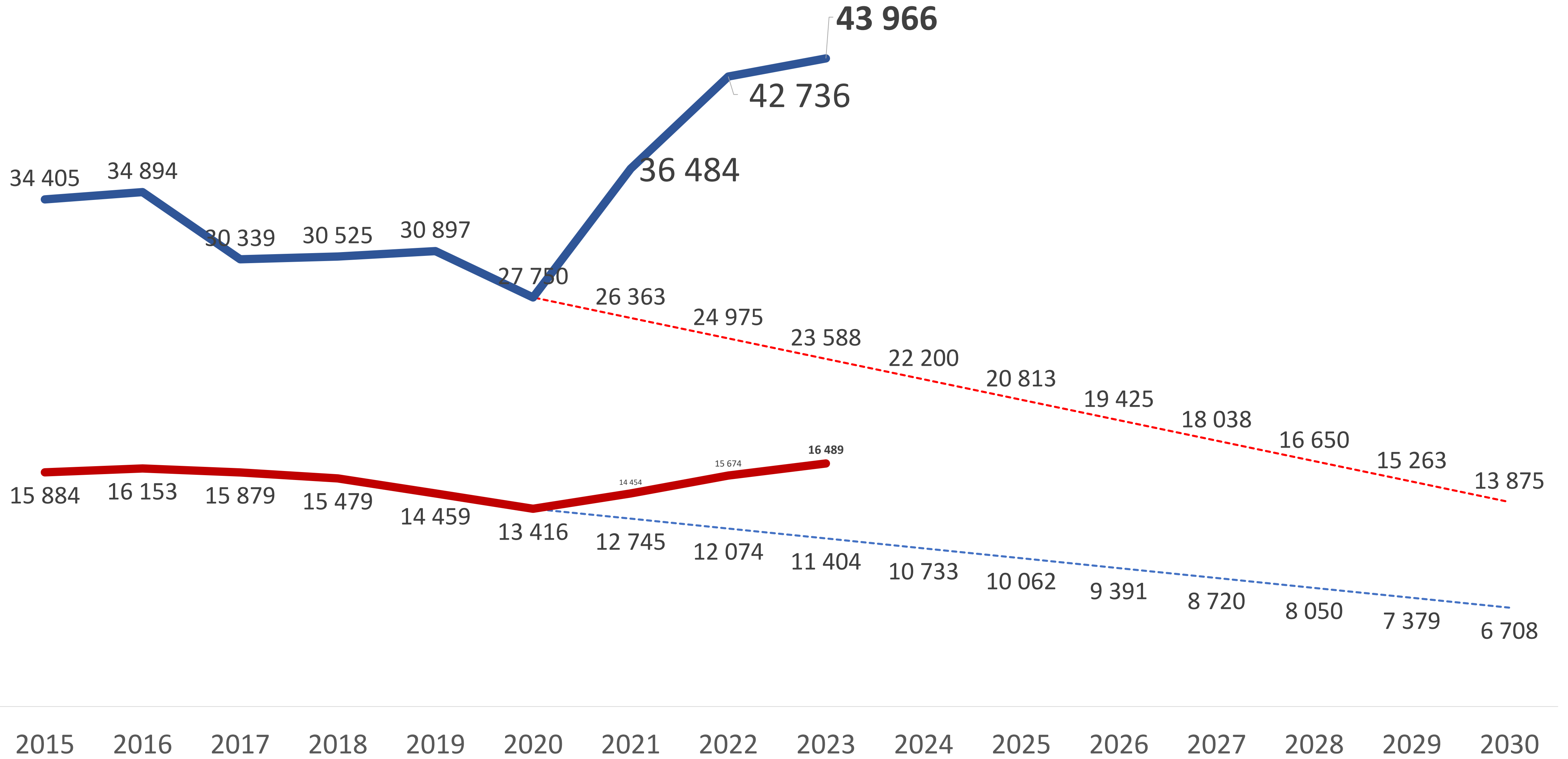
Países

Entidades

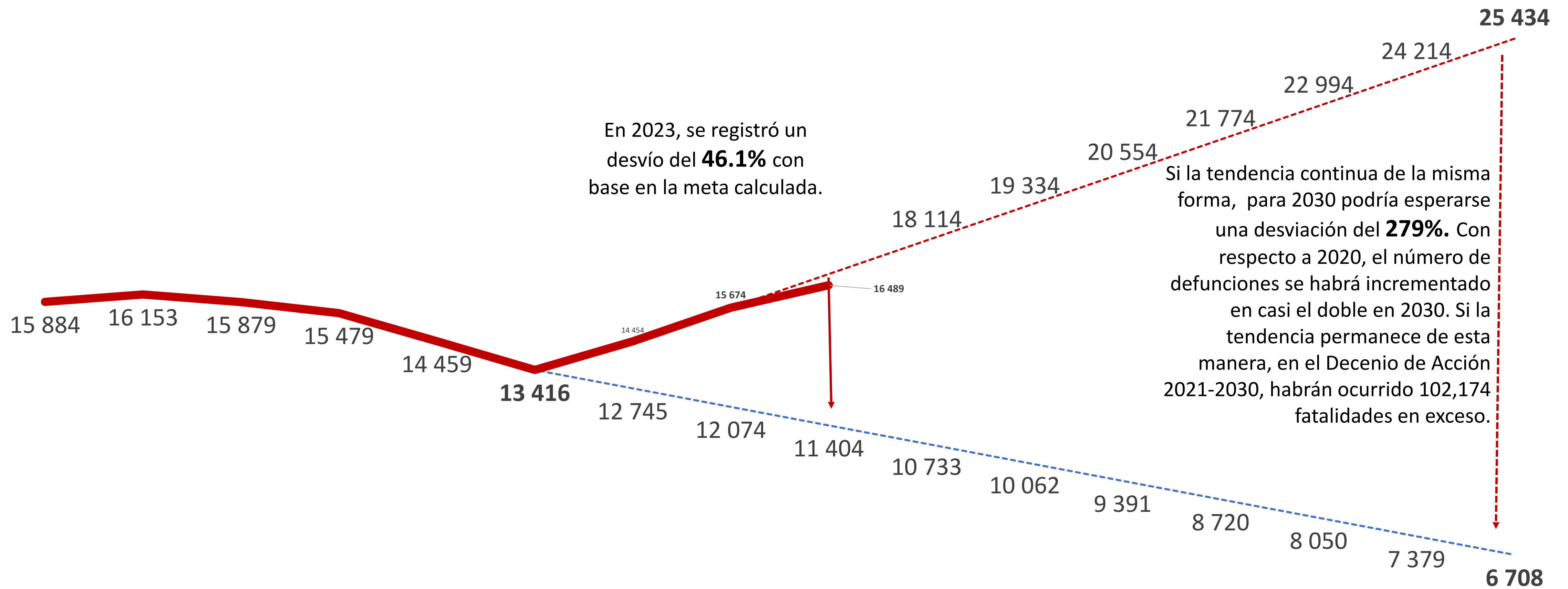
Fuentes de datos: Marco Geoestadístico Nacional (INEGI, 2022); Cubos Dinámicos (Secretaría de Salud, 2022); Mapa Base Google Maps (Google, 2022).

Elaboró: Arturo Cervantes Trejo; Rodrigo Rosas Osuna; Samir Alejandro Cobos Jiménez.

Fecha: marzo 2023.



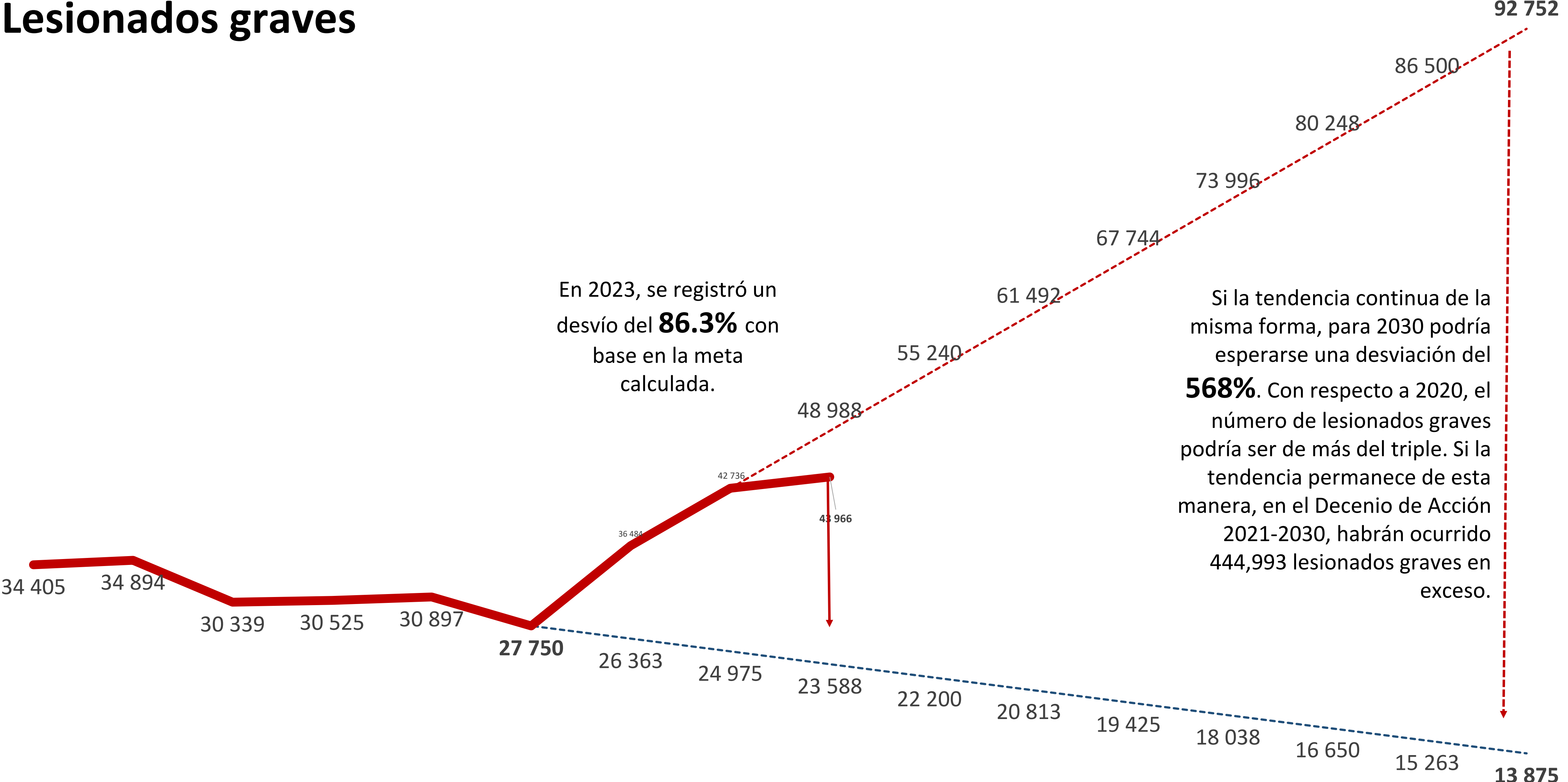
Fatalidades



La línea punteada azul corresponde a la meta calculada de 2021 a 2030 considerando una reducción del 50% en el número de fatalidades.

La línea punteada roja corresponde a la proyección de defunciones de 2023 a 2030 tomando como base los datos oficiales 2021 y 2022.

Lesionados graves

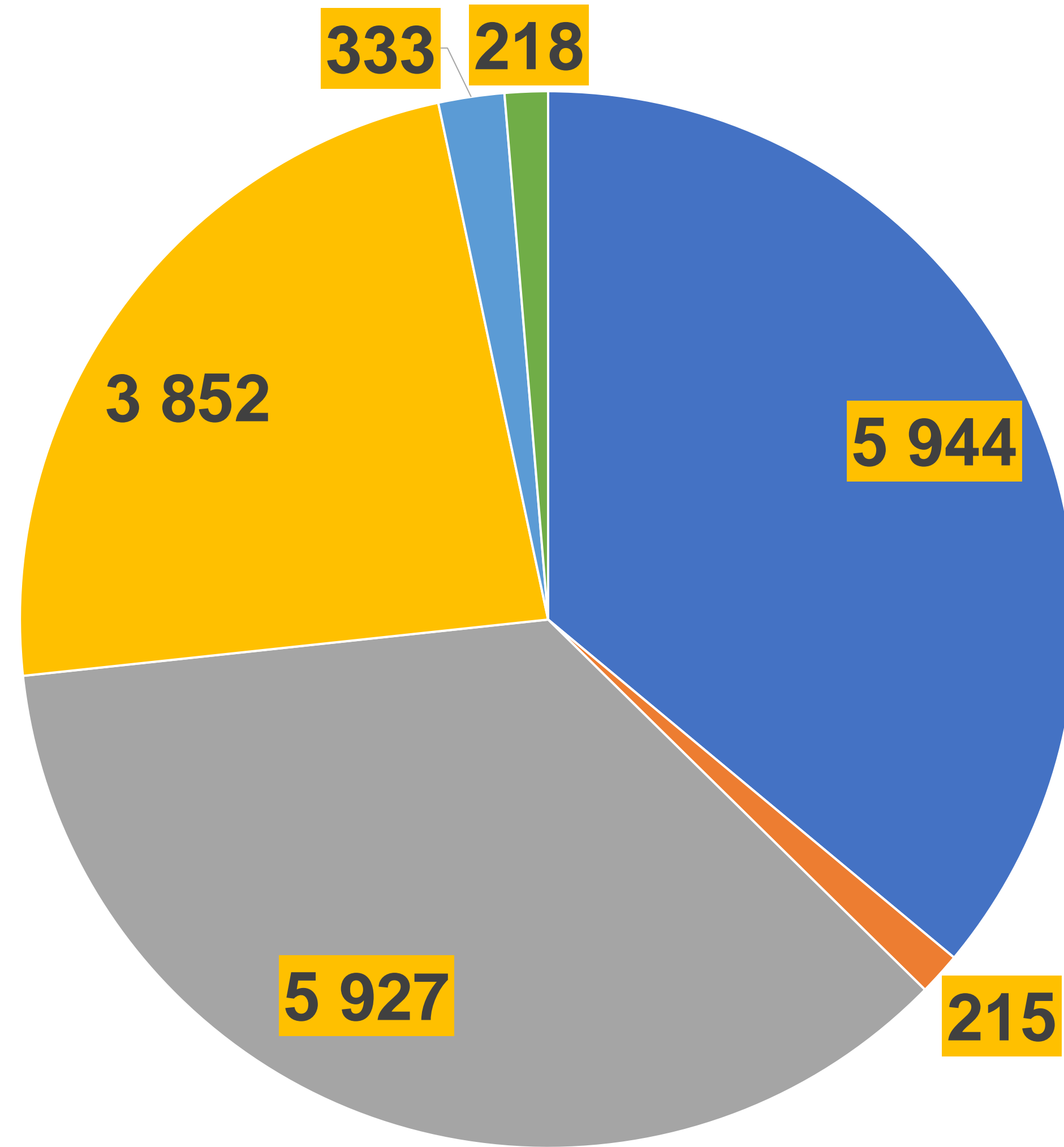


En 2023, se registró un desvío del **86.3%** con base en la meta calculada.

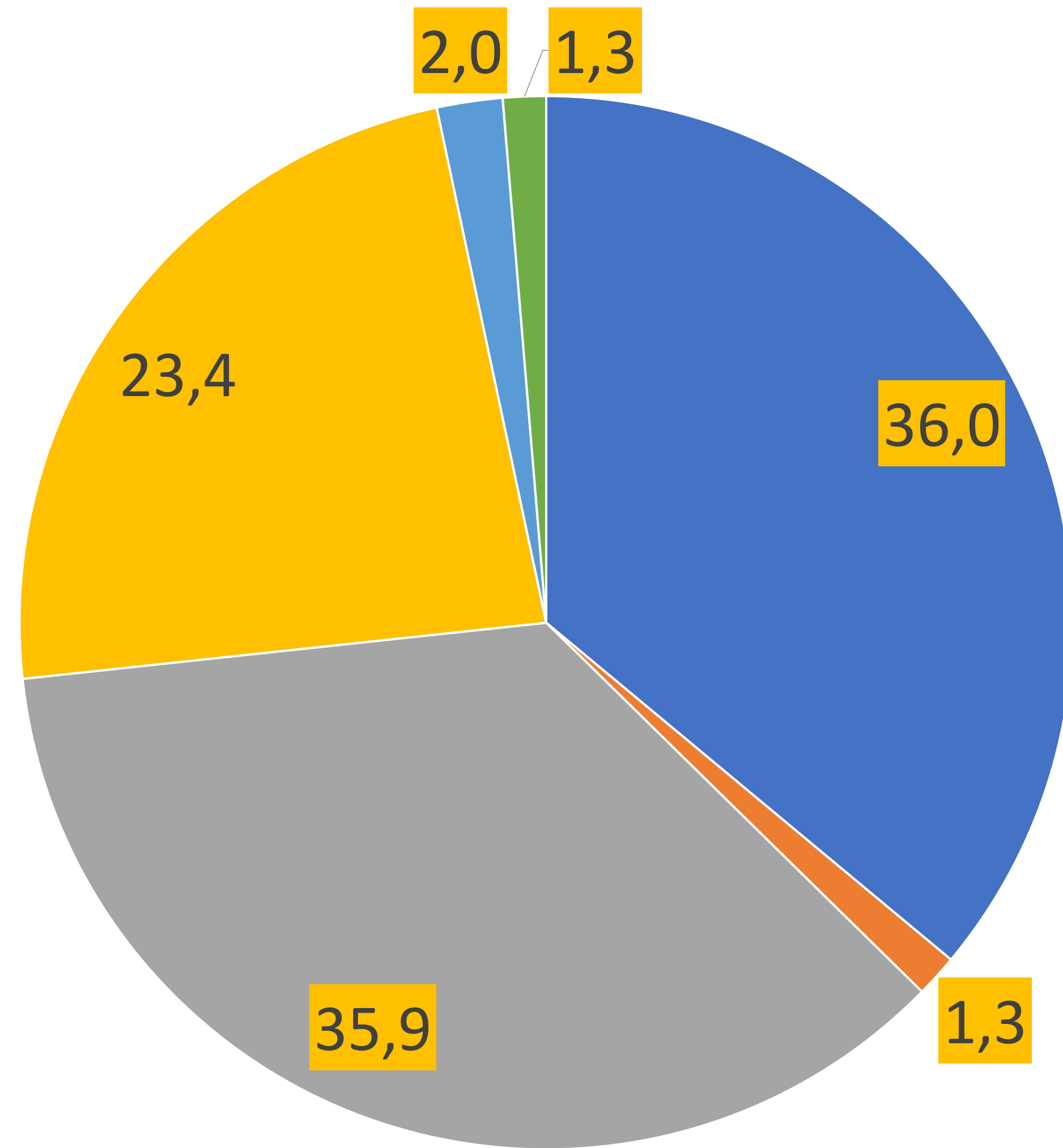
Si la tendencia continua de la misma forma, para 2030 podría esperarse una desviación del **568%**. Con respecto a 2020, el número de lesionados graves podría ser de más del triple. Si la tendencia permanece de esta manera, en el Decenio de Acción 2021-2030, habrán ocurrido 444,993 lesionados graves en exceso.

La línea punteada azul corresponde a la meta calculada de 2021 a 2030 considerando una reducción del 50% en el número de lesionados graves.

La línea punteada roja corresponde a la proyección de lesionados graves de 2023 a 2030 tomando como base los datos oficiales 2021 y 2022.

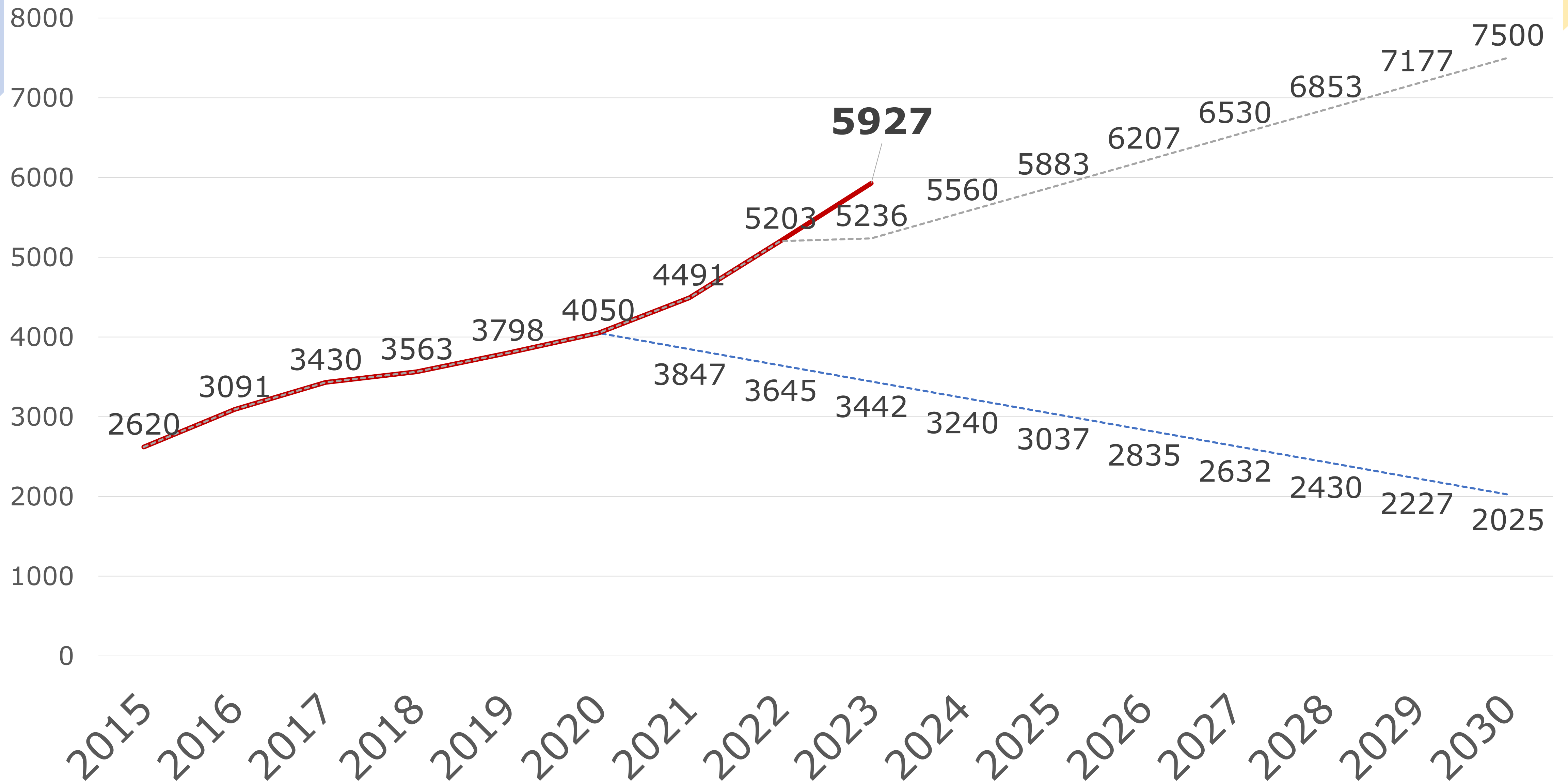


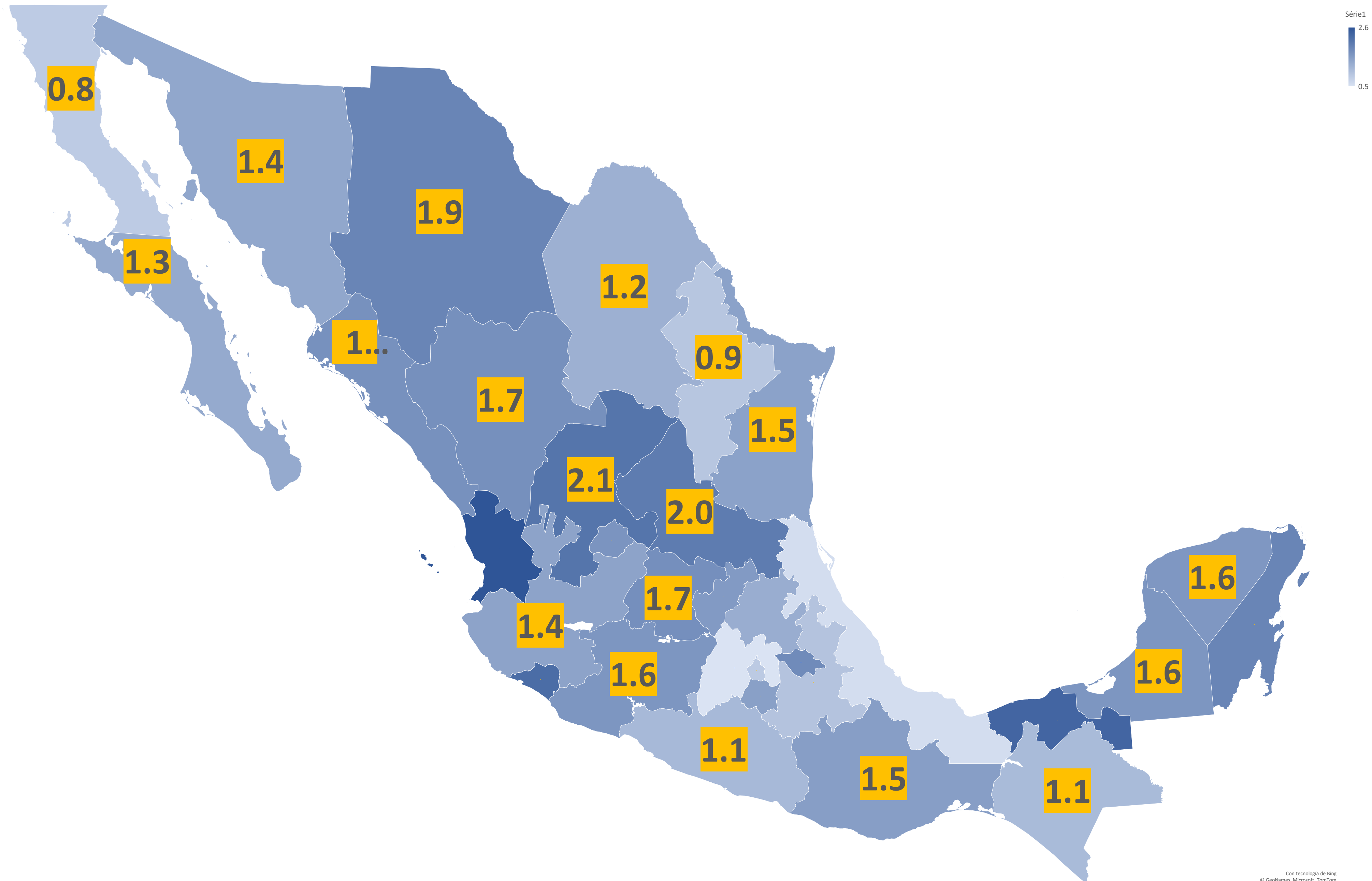
■ Peatón ■ Ciclista ■ Motociclista ■ Carga ■ Ciclista ■ Autobús

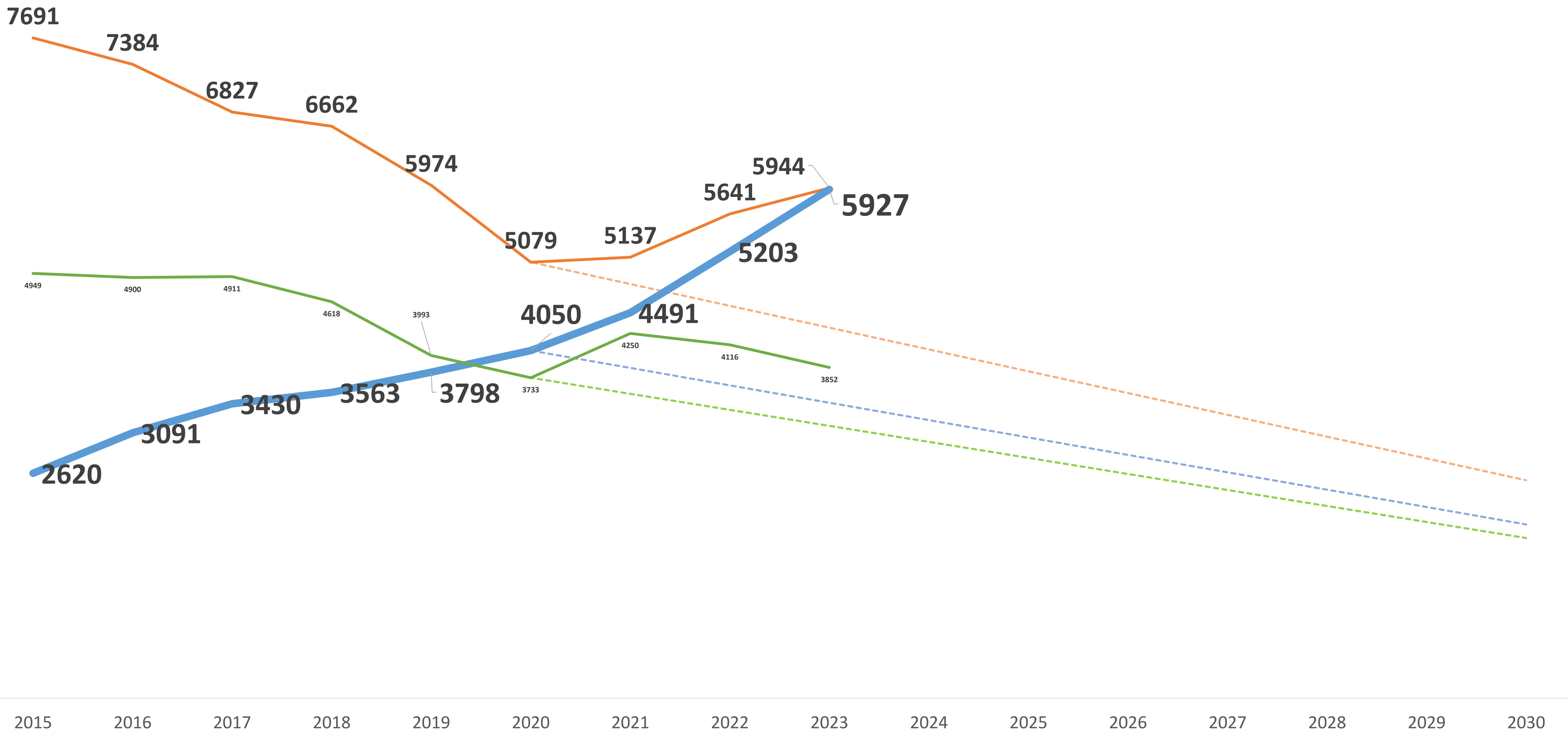


■ Peatón ■ Ciclista ■ Motociclista ■ Carga ■ Ciclista ■ Autobús

MORTALIDAD GENERAL POR SINIESTROS VIALES 2015-2030







¿Qué resultados obtuvo México al final del Decenio de Acción por la Seguridad Vial?

**MÉXICO
REPROBADO**



•3. La ruta y el reto



•3. La ruta y el reto





OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE





Juntas,
podemos
salvar millones
de vidas





THE SECOND DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY

Source MasterDrive South Africa | Monday, 07 September 2020, 07:31



the United Nations (UN) announced the start of a Second Decade of Action for Road Safety.

MOTORING NEWS - On Monday, the United Nations (UN) announced the start of a Second Decade of Action for Road Safety. The World Health Organisation (WHO) and the UN regional commissions along with other partners in the UN Road Safety Collaboration, will formulate an updated plan of action for 2021 to 2030. Initial reports say that the objective will be to reduce road traffic accidents by at least 50%.

The managing director of MasterDrive, Eugene Herbert, says the organisation supports the prioritisation of road safety globally. “Deaths from road crashes is the top eighth cause of death according to the WHO.

“With an achievable strategy and commitment across the globe to reducing crash rates, substantial change can be achieved. While the 50% reduction aimed for in the First Decade was not achieved, the death rate did not increase either.”

Yet, the strategy for the Second Decade of Action is similar in many ways to the first. “If the initial objectives were not



NACIONAL

Diputados aprueban reforma en materia de movilidad y seguridad vial

- La reforma –enviada ya a las legislaturas locales para su aprobación- ordena el derecho constitucional de las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial.

VÍCTOR CHÁVEZ 14/10/2020 [f](#) [t](#) [in](#) [g](#)



Diputados en San Lázaro. Cuartoscuro



Ejemplar de hoy

Trámites

Servicios

Leyes y Reglamentos

Preguntas Frecuentes



DOF: 18/12/2020

DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN USO DE LA FACULTAD QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 135 DE LA CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA REPÚBLICA Y PREVIA LA APROBACIÓN DE LA MAYORÍA DE LAS HONORABLES LEGISLATURAS DE LOS ESTADOS Y DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DECLARA REFORMADAS DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se reforma la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se adiciona un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...

CONSULTA POR FECHA

Dic

2020

Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



Crear Usuario



Búsqueda Avanzada



Noticias



Movilidad y seguridad vial, derechos constitucionales, avalan diputados

La reforma también faculta al Congreso de la Unión a expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese periodo

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado





ANASEVI

50BY30

HALVE ROAD DEATHS
& SERIOUS INJURIES
BY 2030

•3. La ruta **y el reto**



Transitorios

Primero. La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

Tercero. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Cuarto. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Quinto. En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

Sexto. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, éstas deberán realizarse mediante movimientos compensados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.



Senado pide a 13 estados expedir sus leyes en materia de movilidad

El plazo de 180 días para armonizar la Ley de Movilidad está por vencer, por lo que instaron en expedir de forma pronta una legislación.

REDACCIÓN TYT

16 DE NOVIEMBRE DEL 2022

El Pleno del Senado de la República aprobó un dictamen por el que exhorta a 13 congresos estatales a armonizar su legislación en materia de movilidad.

La Cámara de Senadores pidió a los congresos de Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Durango, Guerrero, Michoacán, Morelos, San Luis Potosí, Sonora, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz y Zacatecas analizar y expedir una Ley de Movilidad específica para cada estado, ya que en unos días vence el plazo para este proceso.



Los grandes pendientes de México en Seguridad Vial

1. **Sistemas de información** deficientes
2. Presupuesto para el **Sistema Nacional de Movilidad**
3. **Auditorías de infraestructura** para seguridad vial
4. Falta de **registro publico de vehículos**
5. El **Seguro** no es obligatorio
6. Estandarización de la **seguridad de los vehículos**
7. Estandarización de **normas de transito**
8. Exámenes para entregar la **licencia a conductores**
9. **Auditorías post siniestros** viales /reconstrucción



GOBIERNO DE MÉXICO



ENAMOV

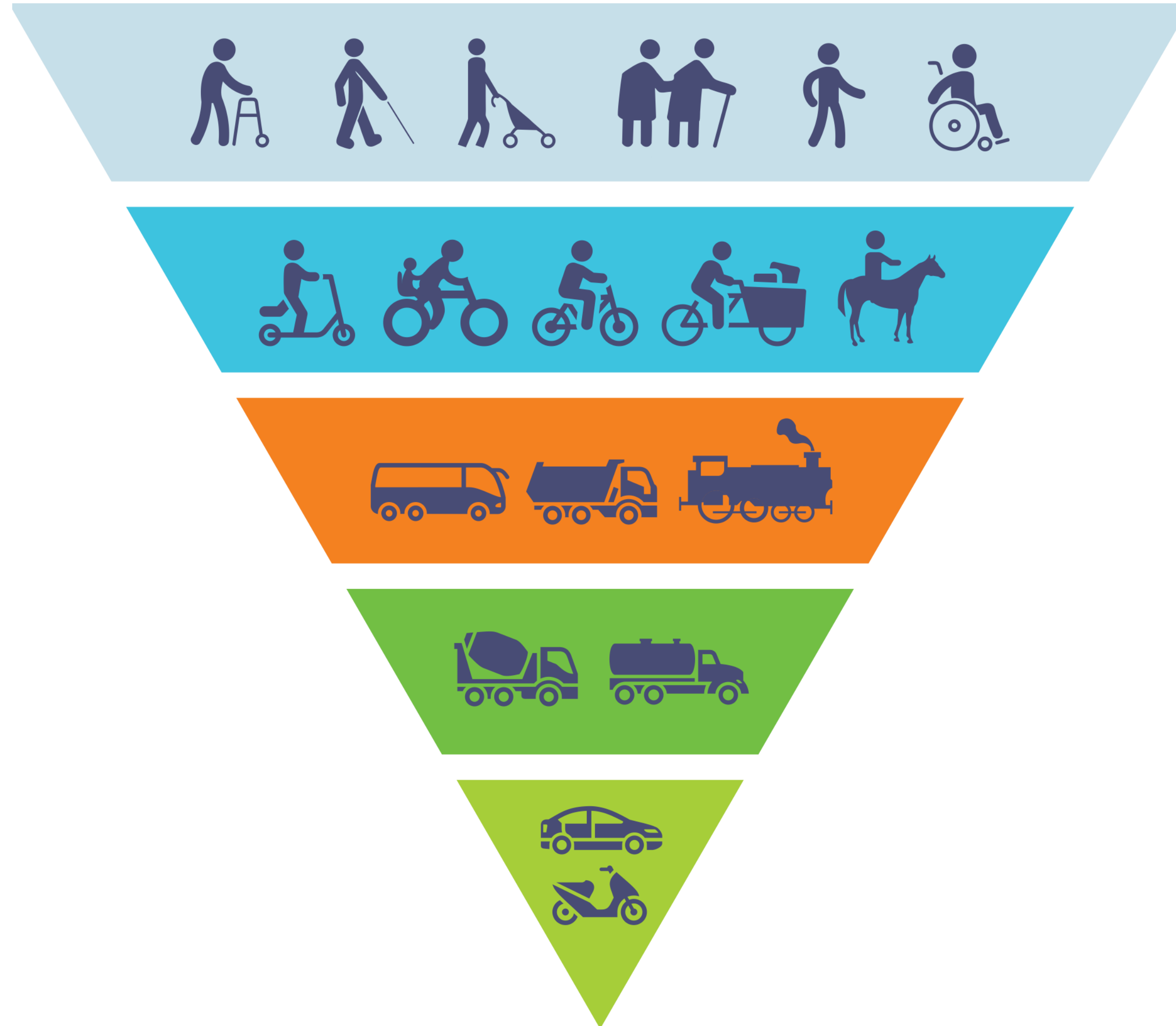
ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

2023 - 2042





Pirámide de la movilidad





Mejores prácticas en seguridad vial

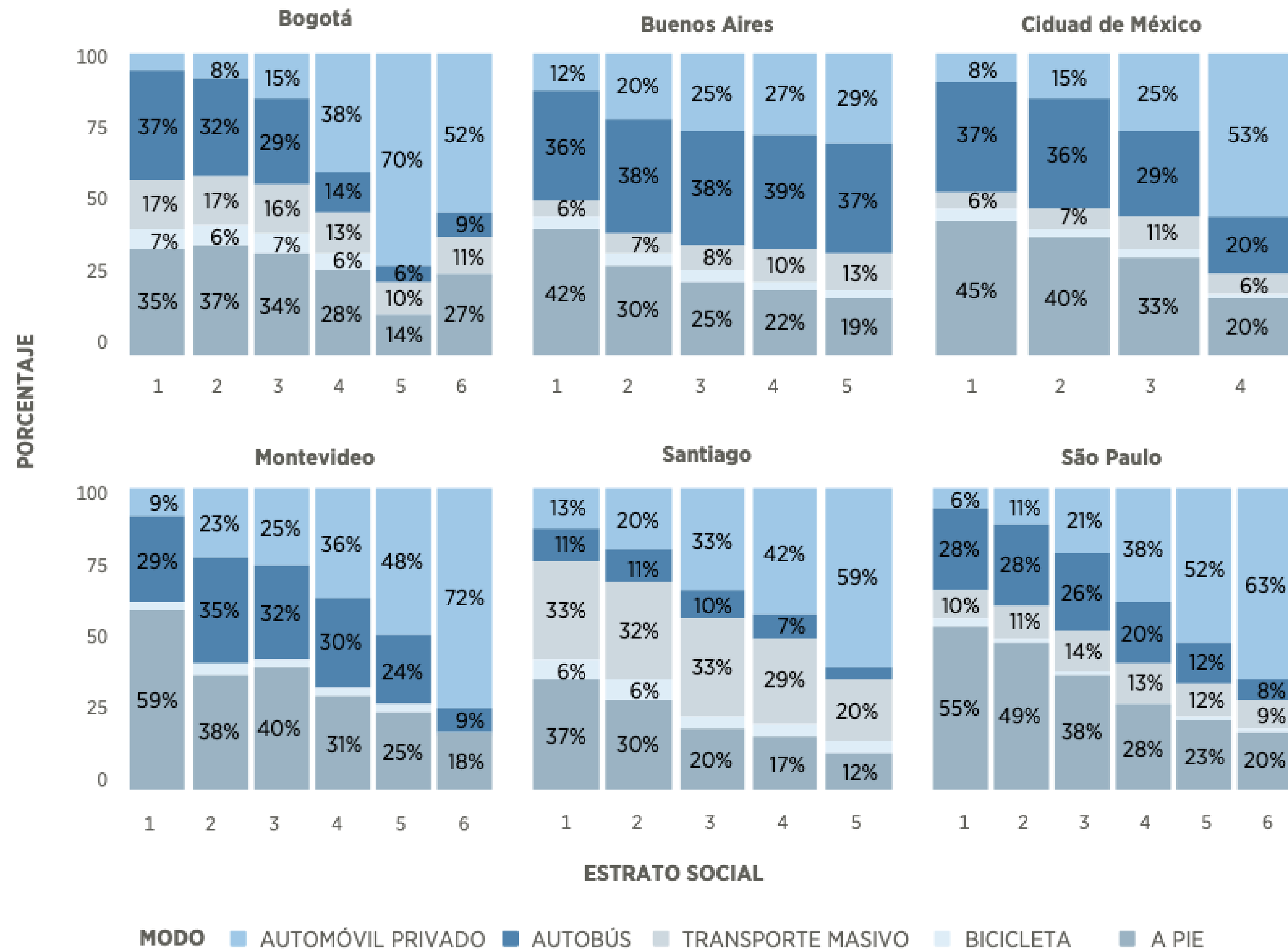
- Cinturones
- Sillas porta-infante
- Alcohol volante
- Velocidad
- Cascos

na
dares
ductas

- ✓ Ingeniería de bajo costo
- ✓ Vehículos seguros
- ✓ Atención pre-hospitalaria / trauma
- ✓ Sistemas de Transporte Inteligente



GRÁFICO 5 Comparación de porcentajes de partición modal para seis ciudades de América Latina (porcentaje)



• Fuente: *Transporte para el desarrollo inclusivo. BID (2022)*



¿De qué se trata?

- Calles para la Vida #RepensarlaMovilidad



unroadsafetyweek.org



unroadsafetyweek.org



unroadsafetyweek.org



Pidiendo un cambio SEGURO para caminar, andar en bicicleta y transporte público (cambio modal)



StreetsforLife
#RethinkMobility



Mensajes clave

- Existe una **necesidad urgente** de que los gobiernos y sus socios reconsideren la movilidad.
- La seguridad debe estar **en el centro de los esfuerzos**.
- Para garantizar la seguridad, las redes viales deben diseñarse **teniendo en cuenta a los que corren mayor riesgo**.
- Cuando es seguro, caminar y andar en bicicleta, las personas pueden ser más saludables, las más ciudades sostenibles y las sociedades más equitativas.

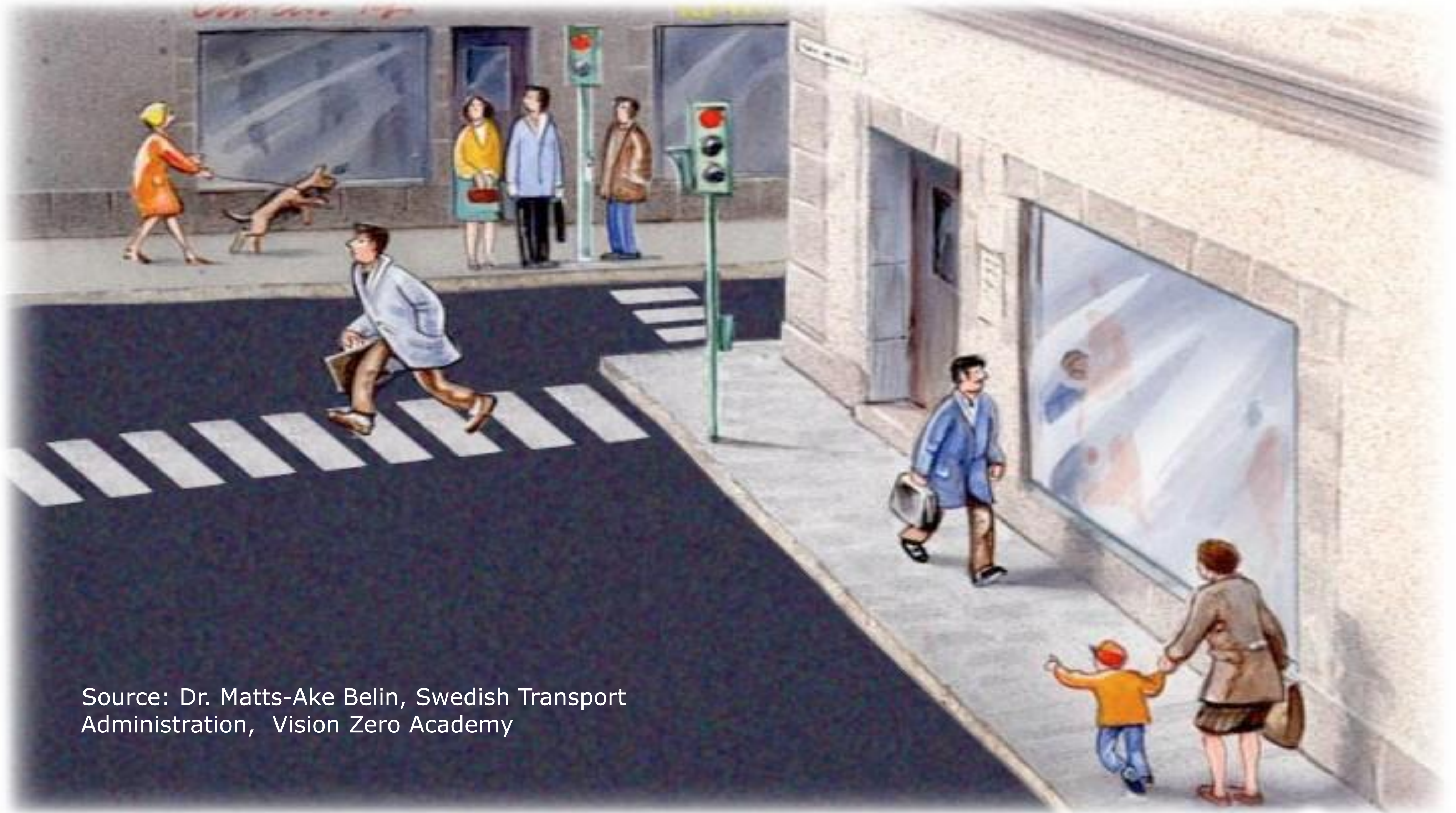




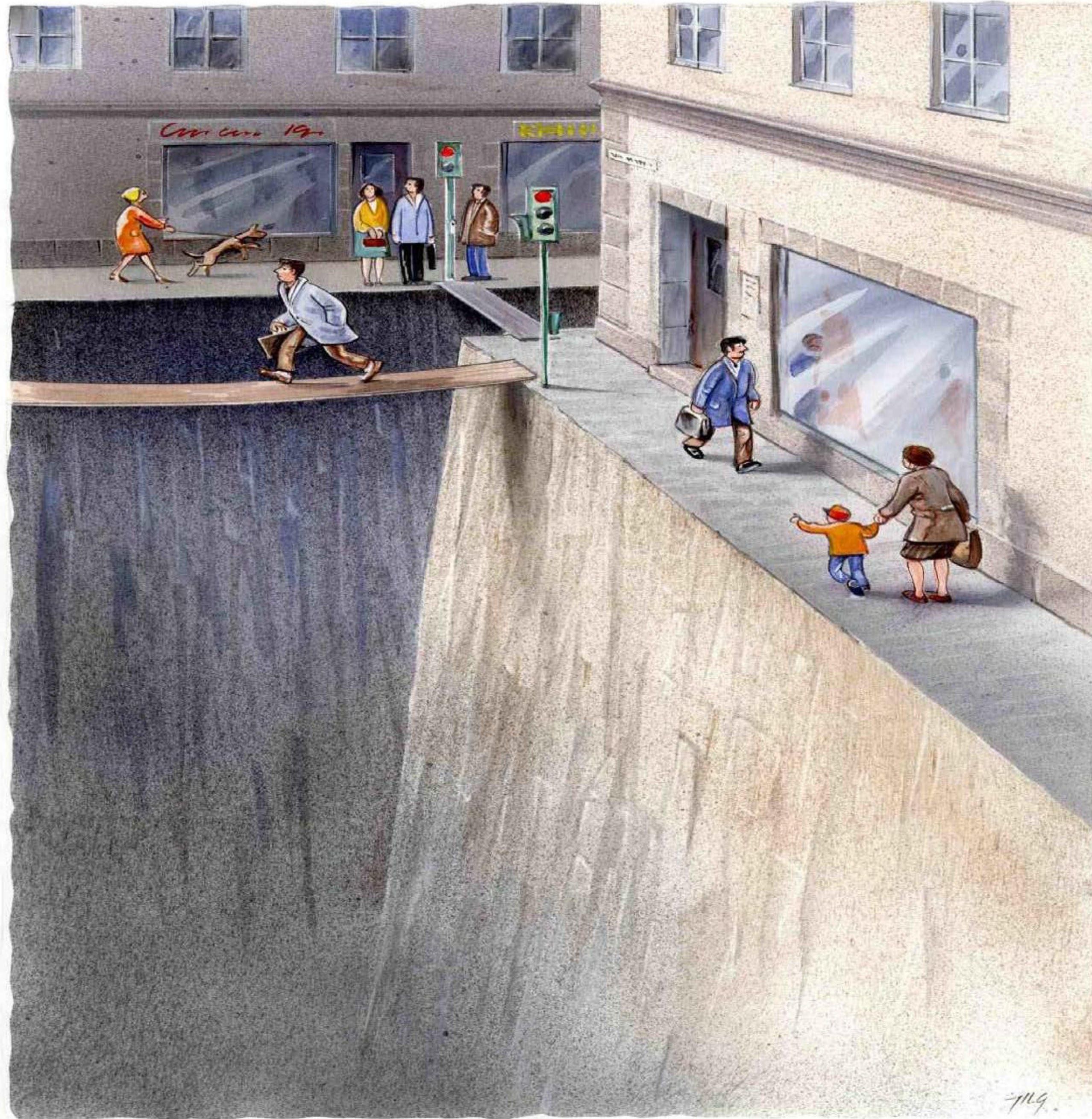
Principios del Enfoque de Sistema Seguro

- Las personas **cometen errores**
- El cuerpo humano tiene una **capacidad física limitada**
- Es responsabilidad del **diseño de las vías** y de la tecnología del vehículo **evitar los accidentes y reducir sus consecuencias**





Source: Dr. Matts-Ake Belin, Swedish Transport Administration, Vision Zero Academy





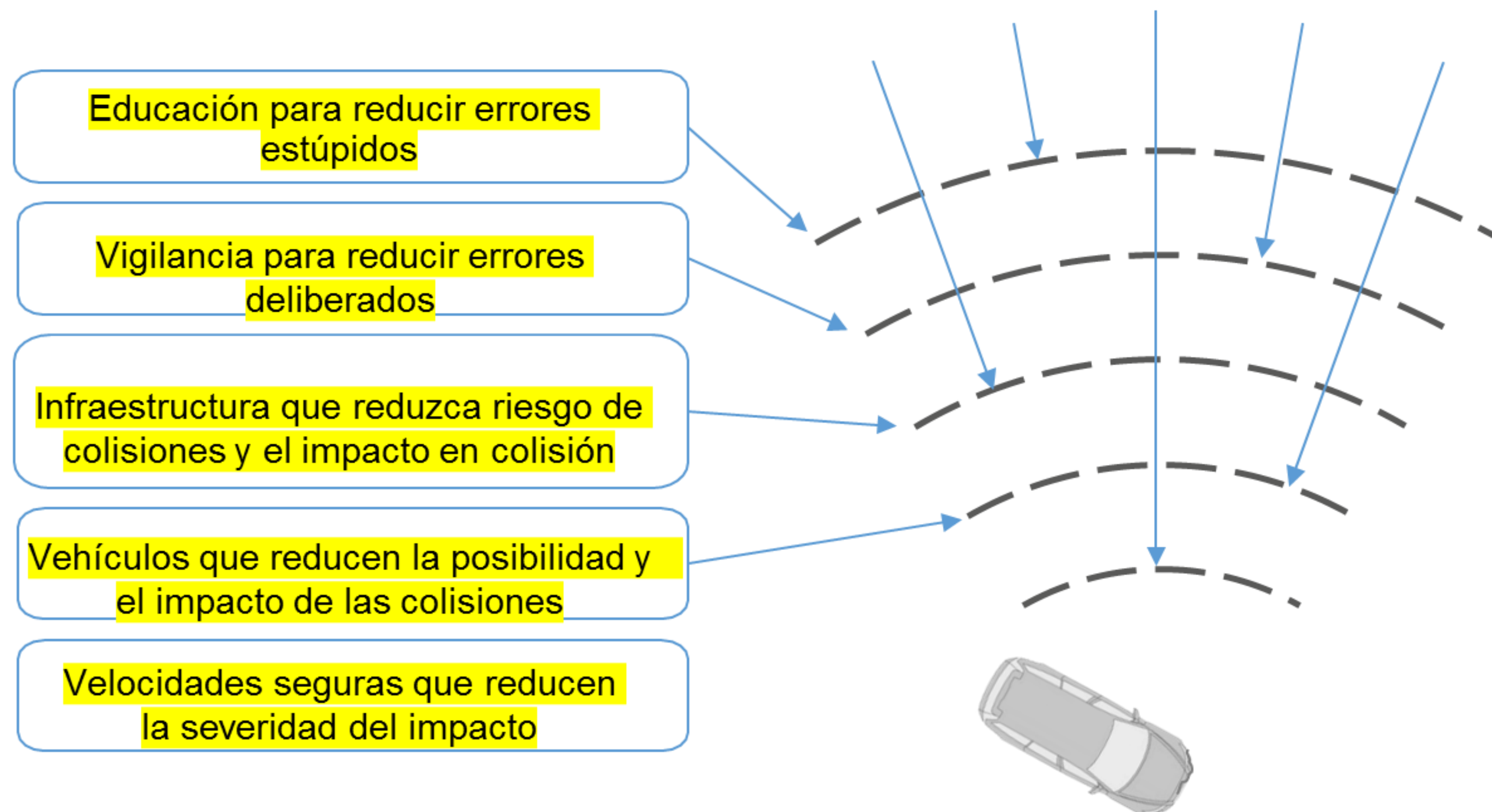
ANASEVI



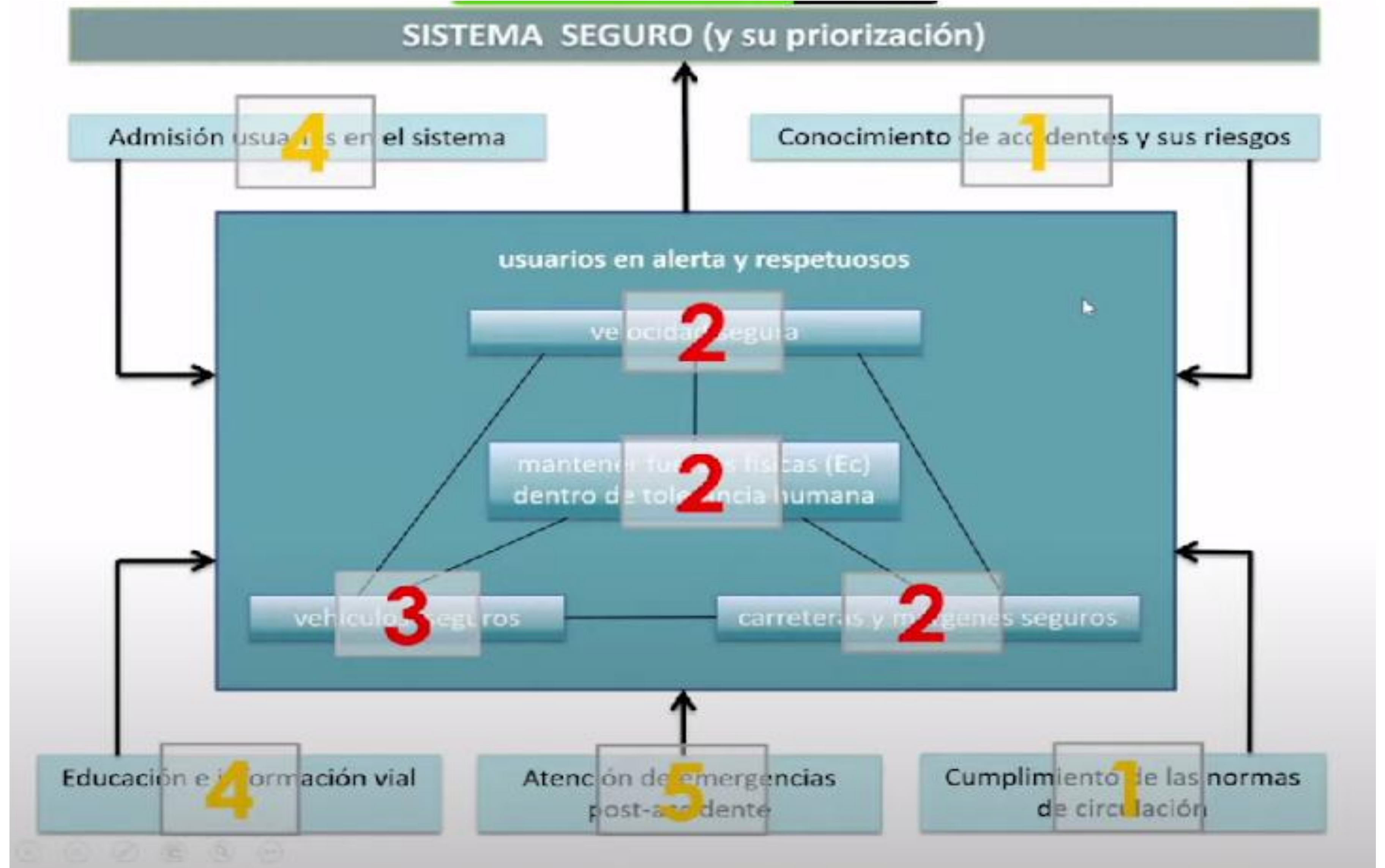


ANASEVI

El Enfoque de Sistema Seguro



Fuente:
iRAP





ANASEVI



Anáhuac
México



16° CIT
CONGRESO
INTERNACIONAL DE
TRANSPORTE

INNOVACIÓN EN
MOVIMIENTO







Nuestro rol en el Plan Mundial

- Identificar actores clave, soluciones y estrategias efectivas.
- Fortalecer capacidades institucionales.
- Apoyar en la formulación e implementación de políticas públicas.
- Generar evidencia para soportar decisiones del sector público y privado.
- Actuar como defensores y como una voz independiente para influir en el cambio social.



PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado



La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese periodo

Si toma, no maneje. La alcoholemia en conductores de vehículos de motor de Guadalajara y León, México

Arturo Cervantes Trejo^{1*} e Iwin Leenen²

¹Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE), México y Facultad de Ciencias de la Salud, Universidad Anáhuac, México, D.F.; ²Secretaría de Educación Médica, Facultad de Medicina, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F.

Uso del casco por parte de los motociclistas de cuatro zonas metropolitanas de la República Mexicana

Arturo Cervantes Trejo^{1*} e Iwin Leenen²

¹Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE), México y Facultad de Ciencias de la Salud, Universidad Anáhuac, México, D.F.; ²Secretaría de Educación Médica, Facultad de Medicina, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F.

Resumen

Objetivos: México (Guadalajara, León, Monterrey y Ciudad de México), así como evaluar el impacto de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI) al respecto. **Material y métodos:** Se recopiló la información al inicio de la IMESEVI (junio de 2008) y después de un año (octubre de 2009), en las cuatro zonas metropolitanas participantes, sobre el uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles en ocupantes de automóviles, camionetas y vehículos de carga ligera. La muestra incluyó a 28,412 (pre) y 52,274 (post) personas, de las cuales 1,454 (pre) y 1,679 (post) fueron menores de cinco años. Los datos se analizaron con un modelo logístico jerárquico. **Resultados:** Globalmente, la probabilidad de usar dispositivos de retención es del 46% (intervalo de confianza [IC] del 95%: 43-49%) en la medición pre y del 52% (IC 95%: 48-55%) en la post, con grandes diferencias entre las cuatro zonas metropolitanas. Entre los factores que introducen diferencias significativas en el uso de dichos dispositivos se incluyen la posición dentro del vehículo, el tipo y la antigüedad del vehículo, y el sexo de la persona. El uso de sillas infantiles es escaso; aumentó del 17 (IC 95%: 11-25%) al 26% (IC 95%: 19-34%) después del IMESEVI en niños de hasta cuatro años de edad; en niños de cinco años o más, el uso de sillas especiales es virtualmente nulo. **Conclusiones:** Sigue siendo importante concientizar al público respecto al uso de los dispositivos de retención, especialmente para los pasajeros de la parte trasera de los vehículos, así como sobre el uso de sillas infantiles para niños pequeños.

PALABRAS

Abstract

Objectives: Mexico (Guadalajara, León, Monterrey and Mexico City). To evaluate the impact of the Mexican Initiative for Road Safety (IMESEVI) in this respect. **Material and methods:** Data were collected at the start of IMESEVI (June 2008) and one year after the program's implementation (October 2009) in the four participating metropolitan areas. In particular, the use of seatbelts and child seats was observed in occupants of automobiles, station wagons, and light trucks. The sample included 28,412 (pre) and 52,274 (post) individuals, of which 1,454 (pre) and 1,679 (post) were younger than five years old.

KEY WORD

Correspondence:

*Arturo Cervantes Trejo
Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación
Av. Barranca del Muerto, 341
Col. San José Insurgentes, Del. Benito Juárez
C.P. 03900 México, D.F.
E-mail: acervantes@inee.edu.mx

Contents available at PubMed
www.anmm.org.mx



Gac Med Mex. 2015;151:54-65

Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México

Arturo Cervantes-Trejo^{1*} e Iwin Leenen²

¹Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE), México y Facultad de Ciencias de la Salud, Universidad Anáhuac, México, D.F.; ²Secretaría de Educación Médica, Facultad de Medicina, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México, D.F.

Resumen

Objetivos: Estimar la prevalencia del uso del cinturón y las sillas infantiles de seguridad en conductores y pasajeros de vehículos de motor de cuatro zonas metropolitanas de México (Guadalajara, León, Monterrey y Ciudad de México), así como evaluar el impacto de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI) al respecto. **Material y métodos:** Se recopiló la información al inicio de la IMESEVI (junio de 2008) y después de un año (octubre de 2009), en las cuatro zonas metropolitanas participantes, sobre el uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles en ocupantes de automóviles, camionetas y vehículos de carga ligera. La muestra incluyó a 28,412 (pre) y 52,274 (post) personas, de las cuales 1,454 (pre) y 1,679 (post) fueron menores de cinco años. Los datos se analizaron con un modelo logístico jerárquico. **Resultados:** Globalmente, la probabilidad de usar dispositivos de retención es del 46% (intervalo de confianza [IC] del 95%: 43-49%) en la medición pre y del 52% (IC 95%: 48-55%) en la post, con grandes diferencias entre las cuatro zonas metropolitanas. Entre los factores que introducen diferencias significativas en el uso de dichos dispositivos se incluyen la posición dentro del vehículo, el tipo y la antigüedad del vehículo, y el sexo de la persona. El uso de sillas infantiles es escaso; aumentó del 17 (IC 95%: 11-25%) al 26% (IC 95%: 19-34%) después del IMESEVI en niños de hasta cuatro años de edad; en niños de cinco años o más, el uso de sillas especiales es virtualmente nulo. **Conclusiones:** Sigue siendo importante concientizar al público respecto al uso de los dispositivos de retención, especialmente para los pasajeros de la parte trasera de los vehículos, así como sobre el uso de sillas infantiles para niños pequeños.

PALABRAS CLAVE: Cinturones de seguridad. Equipo infantil. México.

Abstract

Objectives: To estimate the rate of seatbelt and child seat use in drivers and passengers of motor vehicles in four metropolitan areas in Mexico (Guadalajara, León, Monterrey and Mexico City). To evaluate the impact of the Mexican Initiative for Road Safety (IMESEVI) in this respect. **Material and methods:** Data were collected at the start of IMESEVI (June 2008) and one year after the program's implementation (October 2009) in the four participating metropolitan areas. In particular, the use of seatbelts and child seats was observed in occupants of automobiles, station wagons, and light trucks. The sample included 28,412 (pre) and 52,274 (post) individuals, of which 1,454 (pre) and 1,679 (post) were younger than five years old.

Correspondencia:

*Arturo Cervantes Trejo
Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación
Av. Barranca del Muerto, 341
Col. San José Insurgentes, Del. Benito Juárez
C.P. 03900 México, D.F.
E-mail: acervantes@inee.edu.mx

El trabajo ha contado con el apoyo técnico y financiero de la representación en México de la Organización Panamericana de la Salud, gracias a un financiamiento de Filantropías Bloomberg a la Organización Mundial de la Salud (OMS), y fue realizado mientras el autor principal era Secretario Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, de la Secretaría de Salud.

Fecha de recepción: 15-10-2013
Fecha de aceptación: 08-02-2014



Trends in traffic fatalities in Mexico: examining progress on the decade of action for road safety 2011–2020

Arturo Cervantes-Trejo · Iwin Leenen · John Stewart Fabila-Carrasco · Roy Rojas-Vargas

Received: 6 January 2016 /
© Swiss School of Public Health



Research Article
Volume 3 Issue 1 - March 2018
DOI: 10.5900/ijph.2018.03.55605

JOJ Pub Health
Copyright © All rights are reserved by Arturo Cervantes

Vulnerable Road Users in Mexico: The Perils of Pedestrian Mobility in Developing Countries

Arturo Cervantes*, Trejo Liliana, Camarillo Rodríguez and Isaac Castañeda Alcántara

Professor, Faculty of Health Sciences, Universidad Anahuac, Mexico

Submission: February 17, 2018; Published: March 26, 2018

*Corresponding author: Arturo Cervantes, Professor, Faculty of Health Sciences, Universidad Anahuac, Mexico; Email: arturocer@gmail.com

Abbreviations: LMIC: Low-and-Middle-Income Countries; RTI: Road Traffic Injuries; VRU: Vulnerable Road Users; ICD: International Classification of Diseases

Background

Road deaths are projected to increase globally, from 1.2 million in 2002 to 2.1 million in 2030, primarily due to increased motor vehicle fatalities associated with economic growth in low-and-middle-income countries (LMIC) [1]. Road traffic injuries (RTI's) are a major global public health crisis, and are projected to become the fifth leading cause of death in the world by the year 2030 [2-4]. WHO reminds us that almost one half of the 1.2 million fatalities occurring each year in roads concern Vulnerable Road Users (pedestrians, cyclists and motorcyclists), with children and the elderly being overrepresented among victims [5,6]. In our previous analyses of temporal and geographic trends of mortality from road traffic injuries (RTI's) in Mexico, our group identified that, in spite of a steady decrease over the 1998 - 2013 period, mortality rates remained high in all Vulnerable Road Users (VRU's) over the age of 50 years [7]. This previous work evidenced the limitations regarding the grouping of all vulnerable road users into one category, which could obscure differential risk patterns among pedestrians, cyclists, and motorcyclists. Within the context of the United Nations Decade of Action for Road Safety, the main objective is to examine the demographic, temporal and state level patterns of pedestrian road traffic fatalities that occurred from 2000 to 2015 in Mexico, and to provide estimates of fatality rates among sex-age groups, in order to identify those at highest risk [8,9].

Methods

This is a population-based retrospective study. We used two sources of public data: official mortality records from 2000-2015, which provide detailed data on all deaths, classified according to the International Classification of Diseases, and national population projections 2000-2015 at national and state levels [10-12]. We estimated RTI rates and specific pedestrian

fatality rate trends for different sex-age groups at national and state levels, by using a logistic regression model [13]. We also compared pedestrian fatality rate trends and overall annual incidence rates at state level, for pedestrians 60 years and older. The models were fitted with the software R version 3.2.3 [14]. To find the regression parameters we used maximum likelihood estimation and for every fit we performed the chi-square goodness of fit test, and checked the significance of each parameter with the t statistic, controlling the level of significance at $\alpha = 0.05$ [15].

Data Sources

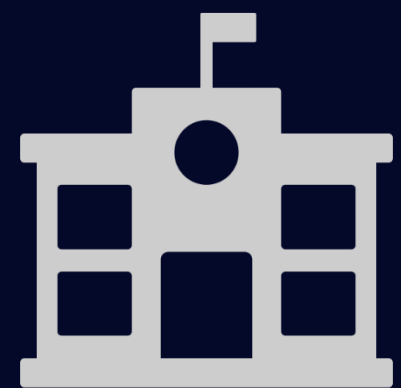
Two sources of public data were used in the current project:

- official mortality records of Mexico 2000-2015, which provide detailed data on all deaths, including the cause (classified according to the International Classification of Diseases [ICD-10](WHO, 2011), exact time of death, demographic information of the deceased, and
- National population projections 2000-2015 at national and state level. From the mortality database, we selected the records of pedestrian's casualties, [V02-V04 (.1, .9), V09.2, V09.3, V09.9, (Table 1)](INEGI & CEMEC, 1998) and we obtained the mortality's counts differentiating by state of occurrence, sex and age groups, which were grouped into 10 categories (0-9, 10-14, 15-19, 20-24, 25-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60-74 and 75 or older). Likewise, we calculated the population's counts differentiating by state, sex and age groups. By combining both sources of information, we obtained a data set with the number of inhabitants as well as the number of fatalities at national, sub national level, by sex-age group, for each year included in the study.

Estudios técnicos como insumo para la política pública nacional



MANIFIESTO 2021-2030



1. Fomentar la creación de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial** y similares en las entidades federativas, generar **planes oportunos** y dotarlas de **instrumentos financieros necesarios** para permitir ejecutarlos.



2. Registro nacional único, homologando sistemas de información en movilidad y seguridad vial (registros de accidentes, de licencias, de infractores, de vehículos, etc.).



3. Reglamentos de tránsito, actualizados y alineados a todos los niveles (nacional, estatal y municipal).



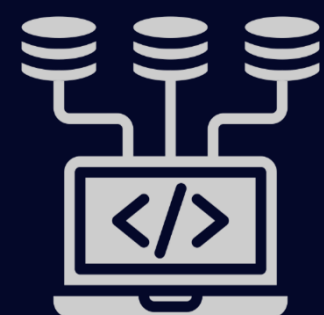
4. Auditorías de seguridad de las infraestructuras viales, tanto en fase de proyecto, de construcción como de las existentes, con especial consideración a cruces ferroviarios.



5. Implementar el **seguro obligatorio** para todos los vehículos automotores.



6. Estándares internacionales de seguridad en vehículos e inspección físico-mecánica periódica a vehículos en circulación, incluido el proceso de importación.



7. Sistemas de formación/evaluación de conductores de estándar internacional y reconocimiento psico-físico para obtener licencias de conducir.



8. Campañas permanentes de comunicación social en seguridad vial y movilidad sostenible, segura y saludable.



9. Políticas estratégicas para la protección de usuarios de riesgo y vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.



10. Fomento de sistemas de movilidad sustentable de calidad, atendiendo a variables de planificación, urbanismo y seguridad, en el marco del Código Urbano.



DECENIO DE ACCIÓN PARA LA
SEGURIDAD VIAL



2021 - 2030