



FUCEIT

FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS
E INVESTIGACIÓN DEL TRABAJO

Estado de Situación de la Seguridad Vial a Nivel Global



Fundación Centro de Estudios e
Investigación del Trabajo FUCEIT

Informe Integral 2025





Índice

Introducción	3
Panorama global	6
Comparación entre muertes viales globales y muertes por COVID-19.....	9
Comparación entre muertes viales globales y muertes por la guerra en Ucrania.....	12
Siniestralidad por continentes	15
Caso paradigmático y Vision Zero	19
Tecnología aplicada a la seguridad vial.....	23
Lecciones aprendidas.....	25
Caso Argentino	29
Propuestas y recomendaciones estructurales para la Argentina.....	35
Conclusiones	39
Bibliografía	42

Introducción

La seguridad vial se ha convertido en uno de los desafíos más persistentes y transversales de la agenda internacional contemporánea. Pese a los avances tecnológicos, normativos y sociales de las últimas décadas, los siniestros viales continúan siendo una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo, generando además un impacto económico considerable en los sistemas de salud, los servicios de emergencia y la productividad general de los países. Esta problemática, que afecta tanto a naciones desarrolladas como a economías emergentes, ha adquirido una relevancia creciente en el ámbito global, al punto de formar parte de compromisos internacionales como los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030, donde se insta a reducir drásticamente las muertes y lesiones graves vinculadas al tránsito.

El análisis de la seguridad vial requiere adoptar una mirada integral y comprender que los niveles de siniestralidad no pueden explicarse únicamente por el comportamiento individual de los conductores, sino también por la compleja interacción entre la infraestructura, la regulación, la tecnología, la urbanización, la capacidad institucional y la cultura ciudadana. En muchas regiones del mundo, particularmente en países de ingresos medios y bajos, el crecimiento acelerado del parque automotor, la expansión urbana desordenada, las limitaciones en el diseño vial, la informalidad en el transporte y las restricciones para fiscalizar de manera eficaz generan un entorno que incrementa de manera estructural el riesgo vial. En contraste, otras regiones han logrado avances sostenidos gracias a sistemas normativos más estrictos, inversión continua en infraestructura segura, implementación de tecnologías de fiscalización automatizada, mejoras en el transporte público y campañas permanentes de educación vial. Esta heterogeneidad global evidencia la necesidad de realizar estudios comparativos que permitan identificar patrones, comprender las divergencias y orientar políticas públicas basadas en evidencia.

El presente informe se elabora con precisamente ese propósito. Su objetivo es analizar de manera sistemática la situación de la seguridad vial a nivel mundial, a partir del estudio de las tasas de

mortalidad por cada 100.000 habitantes y de la evaluación de los factores que explican las diferencias entre Europa, Norteamérica, Oceanía, Asia, América Latina y África. La comparación regional permite dimensionar con claridad la magnitud del desafío, identificar fortalezas y debilidades en cada continente y reconocer qué componentes del sistema de movilidad han demostrado ser más determinantes para reducir la mortalidad. Esta aproximación facilita no solo comprender el estado actual de la seguridad vial global, sino también detectar tendencias y brechas críticas que requieren atención prioritaria por parte de los gobiernos y organismos internacionales.

Para garantizar un análisis riguroso, el informe se sustenta en una metodología articulada en tres pilares principales. En primer lugar, se realizó un relevamiento amplio de datos provenientes de organismos internacionales de referencia, como la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Banco Mundial, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y diversos observatorios regionales especializados. Esta información comprende indicadores de mortalidad, composición de las víctimas por tipo de usuario, características del parque automotor, niveles de fiscalización y datos estructurales vinculados a la movilidad y la urbanización. En segundo lugar, se llevó a cabo un análisis comparativo integral entre las distintas regiones, considerando variables económicas, sociales, infraestructurales y culturales que inciden en los niveles de siniestralidad. Finalmente, se identificaron los países o bloques regionales que han logrado reducir de forma sostenida la mortalidad vial, con el fin de examinar las medidas implementadas y las políticas que pueden considerarse buenas prácticas internacionales.

Esta metodología permite no solo distinguir qué regiones presentan mejores o peores resultados, sino también comprender por qué se producen y qué políticas han sido efectivas para alcanzarlos. De este modo, el estudio ofrece una lectura global que integra el marco conceptual del "Sistema Seguro", que entiende la seguridad vial como la interacción coherente entre el diseño de la infraestructura, la calidad vehicular, la regulación, la fiscalización y el comportamiento ciudadano. Bajo este enfoque, los países que han logrado avances significativos lo han hecho no gracias a una

acción aislada, sino mediante estrategias intersectoriales que involucran a las autoridades de transporte, salud, educación, seguridad, urbanismo y planificación.

Si bien se reconoce que la disponibilidad de datos no es uniforme en todas las regiones —y que algunos países presentan subregistros debido a debilidades estadísticas—, las tendencias macroregionales son lo suficientemente consistentes como para establecer conclusiones sólidas. Europa y Oceanía emergen como las regiones con los mejores resultados, producto de políticas sostenidas durante décadas. América Latina y África, en cambio, continúan enfrentando desafíos estructurales que dificultan avances más acelerados, mientras que Asia muestra un panorama heterogéneo, con países de muy buen desempeño convivientes con otros que mantienen tasas elevadas de mortalidad.

La relevancia de este análisis comparativo radica en su capacidad para ofrecer un diagnóstico integral que facilite la toma de decisiones estratégicas. Identificar las brechas entre regiones, comprender los factores que explican las diferencias y reconocer qué políticas funcionan en contextos específicos permite diseñar intervenciones más efectivas, orientar la asignación de recursos, promover reformas regulatorias adecuadas y fortalecer las capacidades institucionales de los Estados. Este enfoque, además, pone en primer plano la importancia de desarrollar sistemas de movilidad segura orientados al usuario, especialmente ante la creciente vulnerabilidad de motociclistas, peatones y ciclistas en un mundo cada vez más urbanizado.

Al integrar estas dimensiones, la introducción ofrece un marco conceptual y metodológico sólido para comprender la magnitud del desafío global en materia de seguridad vial. A partir de este punto, el informe continuará con un análisis detallado de las tendencias internacionales, la comparación regional, los factores estructurales que explican los niveles de siniestralidad, las políticas más efectivas identificadas en cada continente y las recomendaciones estratégicas orientadas a reducir de manera sostenida las muertes y las lesiones graves en las vías del mundo.

Panorama global

A escala mundial, los siniestros viales representan una de las principales causas de muerte y lesiones graves, con un impacto que trasciende los límites del sector del transporte y se proyecta en la salud pública, la economía y el tejido social. Las estimaciones internacionales coinciden en señalar que cada año fallecen más de un millón de personas en el tránsito, mientras que decenas de millones sufren lesiones de distinta gravedad. Estos valores, además de su magnitud absoluta, resultan particularmente preocupantes al analizarse de manera desagregada por región, grupo etario, nivel de desarrollo y tipo de usuario vial.

La tasa global de mortalidad por siniestros viales se sitúa entre 15 y 18 muertes por cada 100.000 habitantes, aunque presenta variaciones marcadas entre continentes. Esta cifra, relativamente estable en términos globales en la última década, esconde profundas desigualdades: mientras que en Europa los valores se ubican en torno a las 7 muertes por 100.000 habitantes, en América Latina promedian entre 16 y 18, en Asia oscilan entre 15 y 17, en Oceanía rondan 8-9 y en África —la región más afectada— alcanzan entre 22 y 26 muertes por cada 100.000 habitantes. Estas diferencias reflejan tanto la calidad de la infraestructura vial como la fortaleza de las



instituciones encargadas de regular y fiscalizar, la composición del parque vehicular, la disponibilidad de transporte formal y los niveles de urbanización y de desigualdad social.¹

Uno de los aspectos más críticos del panorama global es la distribución de la mortalidad por grupos etarios. Los siniestros viales constituyen la principal causa de muerte entre jóvenes de 5 a 29 años, superando a las enfermedades transmisibles, los homicidios, la violencia armada y otras causas externas. Esta situación es especialmente alarmante porque afecta directamente a la población en edad escolar, universitaria y laboral, con un impacto social y económico de largo plazo. En muchas regiones, las y los jóvenes se encuentran expuestos a entornos viales de alto riesgo, ya sea como motociclistas, peatones o usuarios del transporte informal, lo que incrementa la probabilidad de sufrir lesiones graves o mortales.²

La vulnerabilidad por tipo de usuario vial también revela patrones consistentes a nivel mundial. Los motociclistas, peatones y ciclistas representan una proporción creciente de las víctimas fatales, especialmente en países donde la motocicleta constituye el medio de transporte más accesible y extendido. En regiones de Asia³ y América Latina, por ejemplo, las motocicletas representan una parte sustancial de los fallecimientos, en algunos casos más del 40% o incluso el 50% de las muertes registradas. Los peatones, particularmente en ciudades con infraestructura insuficiente, también enfrentan riesgos elevados debido a la convivencia con un tránsito vehicular intenso, cruces inseguros, la ocupación informal de las calles y la ausencia de políticas de calmado del tráfico. Los ciclistas, por su parte, se han vuelto un grupo especialmente expuesto en contextos urbanos donde el crecimiento de la movilidad activa no estuvo acompañado de una expansión proporcional de infraestructura segura.⁴

¹ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

² Organización Mundial de la Salud (OMS), 2023.

³ World Resources Institute (WRI), 2023.

⁴ Pan American Health Organization (PAHO), 2023.

Otro factor relevante del panorama global es el peso que tienen los países de ingresos medios en la carga mundial de mortalidad vial. Aunque representan aproximadamente el 60% del parque automotor mundial, concentran más del 93% de las muertes por tránsito. Este desbalance se explica principalmente por el rápido crecimiento de la movilidad —frecuentemente no acompañado de inversiones equivalentes en infraestructura segura—, la expansión de las motocicletas como vehículo predominante, la informalidad en el transporte urbano y las limitaciones de capacidad institucional para fiscalizar y controlar de manera efectiva.⁵

Las diferencias regionales también se manifiestan en la capacidad de los Estados para ofrecer una respuesta eficaz post-incidente. En muchos países de ingresos bajos y medios, la atención médica prehospitalaria es limitada o inexistente, lo que incrementa significativamente la letalidad de los siniestros. La falta de sistemas de emergencia organizados, la escasez de ambulancias y la distancia entre zonas de alta siniestralidad y centros de salud adecuados constituyen factores determinantes de la tasa real de mortalidad. Las investigaciones internacionales muestran que una atención médica oportuna y profesionalizada puede reducir entre un 20% y un 30% la probabilidad de fallecimiento en las primeras horas posteriores a un siniestro.⁶

La brecha entre regiones también se observa en relación con las políticas regulatorias. Las normas sobre velocidad, alcohol en sangre, uso de casco, cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil varían considerablemente entre países. En las regiones más avanzadas en seguridad vial —principalmente Europa y Oceanía—, estas regulaciones suelen ser estrictas, homogéneas y respaldadas por sistemas de fiscalización automatizada que garantizan altos niveles de cumplimiento. En contraste, en regiones con mayor mortalidad, las leyes pueden ser menos exigentes o aplicarse con menor frecuencia, lo que reduce significativamente su efectividad. Los niveles reales de velocidad, el consumo de alcohol previo a la conducción, la baja tasa de uso de

⁵ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

⁶ European Commission, *Post-Impact Care – Synthesis Report*, 2018.

cascos y cinturones y la inadecuada protección de los usuarios vulnerables son factores recurrentes en contextos de mayor riesgo.

La tendencia global muestra, además, que las zonas urbanas concentran una proporción creciente de los siniestros, en parte como consecuencia del aumento de la movilidad, la densidad poblacional, la congestión vehicular y la coexistencia de múltiples modos de transporte en espacios limitados. El crecimiento de las ciudades, especialmente en países de ingresos medios, ha generado demandas que superan la capacidad de las redes viarias existentes, lo que se traduce en entornos inseguros para peatones, ciclistas y motociclistas. En numerosos casos, el transporte informal —mototaxis, minibuses, vehículos no registrados— ocupa un espacio central en los desplazamientos cotidianos, lo que configura dinámicas de riesgo adicionales.

A pesar de estas dificultades, existen tendencias alentadoras. En varias regiones se observa una reducción sostenida de la mortalidad gracias a la adopción de políticas públicas integrales y a la aplicación del enfoque de "sistema seguro", que combina infraestructura vial mejorada, vehículos con mayores estándares de seguridad, control automatizado de velocidad, políticas estrictas sobre conducción bajo efectos del alcohol, ampliación del transporte público y campañas permanentes de educación ciudadana. Europa y algunos países de Oceanía constituyen ejemplos paradigmáticos de esta evolución positiva.

Comparación entre muertes viales globales y muertes por COVID-19

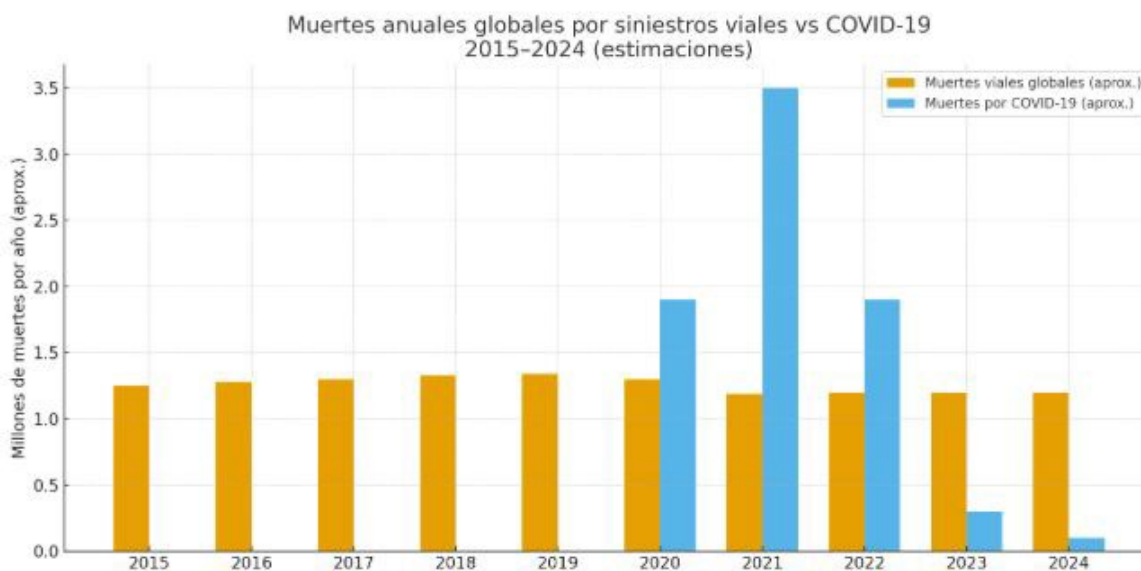
La pandemia de COVID-19 constituyó el mayor evento sanitario global del siglo XXI, provocando un shock sin precedentes en los sistemas de salud, las economías y las sociedades en su conjunto. Entre 2020 y 2023, las estimaciones oficiales indican que el COVID-19 causó aproximadamente 6,9 millones de muertes confirmadas.⁷ Este impacto generó la percepción ampliamente difundida de que la pandemia se había convertido en la principal amenaza sanitaria contemporánea. Sin

⁷ Organización Mundial de la Salud (OMS), 2024.

embargo, cuando se analiza la evolución histórica de la mortalidad global, surge un contraste significativo: la siniestralidad vial constituye un problema estructural que, año tras año, persiste en niveles de magnitud comparable —e incluso superior— a los de algunos momentos críticos de la pandemia.

A escala global, los siniestros viales provocan aproximadamente 1,19 millones de muertes al año.⁸ Esto implica que, en un período de cinco años, la mortalidad vial totaliza entre 5 y 6 millones de fallecimientos, cifra extraordinariamente elevada si se compara con la mortalidad anual promedio registrada durante la pandemia. Incluso en los meses de mayor intensidad sanitaria del COVID-19, cuando el virus alcanzó un pico de letalidad global, las muertes por lesiones viales no descendieron de manera proporcional, lo que evidencia la resiliencia negativa del fenómeno vial: aun en un contexto de movilidad reducida, confinamientos y restricciones, la siniestralidad vial permaneció en niveles altos en gran parte del mundo.

Este contraste revela una característica fundamental: mientras la pandemia constituyó un evento extraordinario de aparición repentina, el problema vial es un fenómeno crónico que, todos los años, produce un volumen de muertes comparable al de los peores momentos de COVID-19, pero



⁸ Organización Mundial de la Salud (OMS), 2025.

que no necesariamente recibe la misma atención pública, mediática o política. Además, mientras que la mortalidad por COVID-19 afectó de manera notable a personas mayores y a grupos con comorbilidades, la mortalidad vial golpea principalmente a niños y adultos jóvenes económicamente activos. Esto implica que la carga social y económica de los siniestros viales es especialmente profunda, pues afecta a las cohortes centrales del desarrollo productivo y educativo de cada país.

Otro punto relevante es el carácter desigual de ambos fenómenos. Aunque la pandemia tuvo un impacto global, la mortalidad vial presenta una distribución mucho más regresiva: mientras que los países de altos ingresos redujeron sustancialmente las muertes por tránsito en las últimas décadas, los países de ingresos medios concentran el 93 % de las muertes por tránsito. En el caso del COVID-19, si bien también hubo desigualdades en los impactos, el comportamiento general fue más homogéneo entre regiones. La seguridad vial, en cambio, exhibe diferencias sistémicas profundamente arraigadas que no responden únicamente a factores biológicos o epidemiológicos, sino también a fallas estructurales en la infraestructura, la regulación, la fiscalización, la movilidad urbana y el comportamiento social.

Por otra parte, algunos estudios preliminares señalan que durante los períodos de aislamiento más estricto varios países observaron una reducción de la movilidad, pero no necesariamente una disminución proporcional de los siniestros fatales.⁹ En algunos casos, las muertes incluso aumentaron en relación con el volumen de tránsito, debido a velocidades más altas en calles vacías, a servicios de emergencia saturados por la pandemia, a la disminución de controles policiales y a una mayor presencia de motocicletas realizando entregas a domicilio. Este fenómeno volvió a exponer la necesidad de políticas de seguridad vial más robustas, capaces de resistir incluso eventos disruptivos.

⁹ Global impact of COVID-19 pandemic on road traffic collisions, YJ Yasin, 2021.

En conjunto, la comparación entre la mortalidad vial global y la mortalidad causada por COVID-19 permite subrayar un punto central: la violencia vial, aun sin la visibilidad mediática de una pandemia, constituye un problema sanitario y social de magnitud superior, con impactos profundos y persistentes que se reproducen año tras año.

Comparación entre muertes viales globales y muertes por la guerra en Ucrania

La guerra en Ucrania es, sin lugar a dudas, uno de los eventos geopolíticos más analizados y mediatizados de las últimas décadas. Desde febrero de 2022, el conflicto ha ocupado los titulares en todo el mundo, generando una percepción generalizada de que constituye uno de los acontecimientos más mortíferos y disruptivos del escenario internacional contemporáneo. Las estimaciones disponibles indican que el número total de muertos —incluidos combatientes rusos y ucranianos y la población civil— podría oscilar entre 200.000 y 300.000 fallecidos, según la metodología y la fuente consultadas. Se trata de cifras enormes, asociadas a un conflicto armado de alta intensidad, que ha generado destrucción masiva, desplazamientos forzados y una reconfiguración del panorama estratégico europeo.

Sin embargo, cuando se contrasta ese escenario bélico —intenso, visible y permanentemente cubierto por la prensa internacional— con el fenómeno mucho más silencioso y cotidiano de los siniestros viales, surge una comparación sorprendente: la inseguridad vial mata cada año, a nivel global, entre cuatro y seis veces más personas que la guerra en Ucrania desde su inicio, y lo hace de manera continua, todos los días y todos los años, sin treguas y sin ocupar el centro de la atención pública.

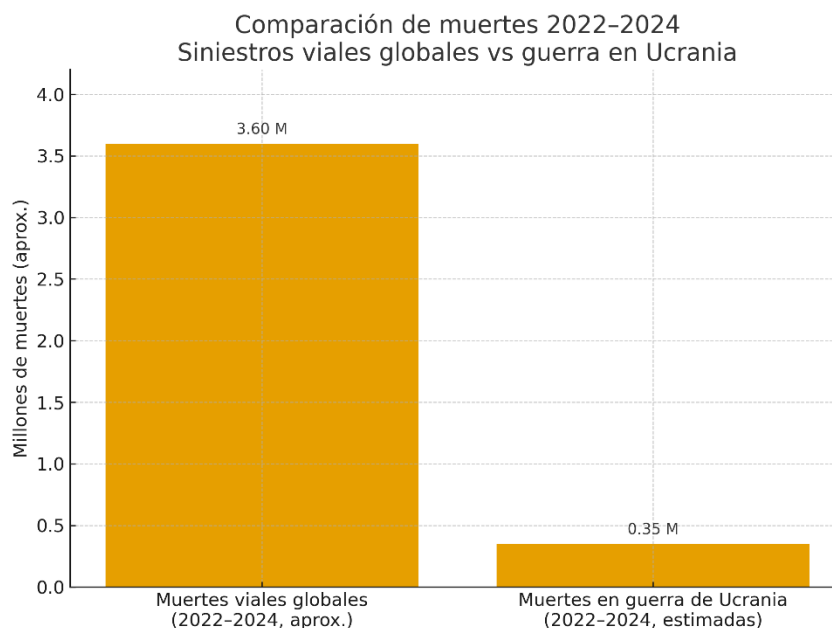
Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros de tránsito provocan aproximadamente 1,19 millones de muertes cada año. Esto significa que, en apenas 12 meses, la mortalidad vial supera de forma holgada el total de muertes acumuladas en más de tres años de conflicto en Ucrania. Incluso si se toman las estimaciones más amplias de bajas en combate, la

magnitud de la violencia vial sigue siendo considerablemente mayor. Lo notable es que, mientras el conflicto armado es percibido como un fenómeno excepcional, dramático y notoriamente letal, la siniestralidad vial —pese a su impacto devastador— permanece en gran medida invisibilizada y naturalizada como parte del funcionamiento cotidiano de las sociedades modernas.

Esta comparación pone de relieve un punto crucial: un conflicto armado de alta intensidad, ampliamente cubierto por los medios, concentrado en un área geográfica específica y con participación directa de potencias militares, produce menos muertes que la inseguridad vial global en un solo año. La

diferencia no solo es cuantitativa sino también cualitativa. La guerra en Ucrania ha provocado un shock político, económico y estratégico sin precedentes recientes en Europa, pero la violencia vial, silenciosa y persistente, continúa generando cada día pérdidas humanas comparables a las de un conflicto militar sostenido.

Además, mientras la guerra afecta principalmente a la población adulta —combatientes y civiles expuestos al fuego cruzado—, los siniestros viales constituyen la principal causa de muerte entre los jóvenes de 5 a 29 años. Esto implica un impacto demográfico y social especialmente profundo: la violencia vial golpea con mayor fuerza a las generaciones que deberían ingresar al sistema educativo superior, incorporarse al mercado laboral o formar nuevas familias.



En conjunto, esta comparación evidencia la naturaleza estructural del problema vial. A diferencia de un conflicto bélico —que, por dramático que sea, tiene un inicio claro y, eventualmente, tendrá un final—, la inseguridad vial es un fenómeno permanente y global, cuya letalidad se renueva año tras año. La amplitud de su impacto permanece, sin embargo, relegada a un segundo plano en términos de atención política, mediática y presupuestaria.

FUCEIT

Siniestralidad por continentes

La comparación entre continentes evidencia que la seguridad vial no es un fenómeno homogéneo, sino que responde a factores profundamente estructurales que varían según el nivel de desarrollo, la calidad institucional, los patrones de movilidad y la cultura vial de cada región. Europa constituye el ejemplo más claro de un desempeño sobresaliente: con aproximadamente 7 muertes por cada 100.000 habitantes¹⁰, registra la tasa más baja del mundo. Este resultado es el fruto de décadas de políticas integrales, estables y basadas en evidencia, en las que la seguridad vial fue incorporada como política de Estado a largo plazo. La región cuenta con estándares estrictos de seguridad vehicular, redes de transporte público eficientes, infraestructura diseñada según los principios del "Sistema Seguro" y un alto nivel de cumplimiento normativo. Dentro de Europa, Suecia se ha consolidado como un caso paradigmático a nivel mundial. Su estrategia *Vision Zero*, adoptada en 1997, transformó por completo el enfoque en el tránsito, con la premisa de que ninguna muerte es aceptable. Este modelo combina un diseño de infraestructura orientado a minimizar las consecuencias de errores humanos —carreteras con separadores, rotondas en sectores urbanos, vías rurales protegidas con barreras de cable— con límites de velocidad ajustados al tipo de vía y un sistema de fiscalización que opera de manera continua, automatizada y con fuerte legitimidad social. El resultado ha sido una reducción sostenida de la mortalidad, ubicando a Suecia entre los países más seguros del mundo, junto con Noruega, Suiza, Países Bajos y Reino Unido, que comparten enfoques similares basados en la prevención estructural.

Oceanía, representada principalmente por Australia y Nueva Zelanda, registra tasas relativamente bajas, cercanas a 8 o 9 muertes por cada 100.000 habitantes¹¹. Aunque no alcanzan los niveles europeos, sus resultados superan ampliamente los promedios globales. Ambos países han

¹⁰ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

¹¹ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

desarrollado estrategias nacionales de seguridad vial con un fuerte énfasis en la infraestructura segura, el transporte público, la fiscalización de la velocidad y la regulación estricta del alcohol y la conducción. Su ventaja radica en sistemas de planificación urbana con menor informalidad y en la capacidad institucional para sostener políticas de largo plazo.

Norteamérica presenta una situación más heterogénea. Canadá se acerca a los niveles europeos, mientras que Estados Unidos alcanza tasas considerablemente más altas, de 13–14 muertes por cada 100.000 habitantes¹². Este desempeño se explica por factores como la alta dependencia del automóvil, las largas distancias de desplazamiento, los límites de velocidad más elevados y una estructura vial diseñada para grandes autopistas más que para la protección de usuarios vulnerables. Además, la cultura vial estadounidense mantiene niveles de alcohol y de velocidad por encima de los observados en Europa occidental. El contraste entre Canadá y Estados Unidos en la misma región resalta el papel de la gobernanza, la fiscalización y el diseño urbano como determinantes clave de la mortalidad vial.

Asia constituye un mosaico extremadamente diverso. En el extremo superior, países como Japón y Corea del Sur presentan niveles de mortalidad similares a los europeos, resultado de políticas estrictas, del transporte público masivo y de una cultura vial de alto cumplimiento. Sin embargo, al promediar la región, las tasas ascienden a aproximadamente 15–17 muertes por cada 100.000 habitantes¹³, impulsadas por la elevada siniestralidad en el Sudeste Asiático, donde la motocicleta es el medio de transporte predominante. En países como Vietnam, Tailandia o Indonesia, los motociclistas pueden representar entre el 40 y el 60 % de las muertes viales,¹⁴ lo que revela una vulnerabilidad estructural vinculada no solo al tipo de vehículo, sino también a factores como la informalidad, el uso inconsistente del casco y la insuficiencia de infraestructura diseñada para proteger a los usuarios vulnerables. Esta heterogeneidad muestra que, en Asia, el factor decisivo

¹² Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

¹³ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

¹⁴ Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), *Motorcycle ABS Status Report*, 2021.

es la combinación entre la modalidad de transporte dominante, el nivel de ingresos y la capacidad regulatoria del Estado.

América Latina presenta una realidad intermedia pero preocupante, con tasas que rondan entre 16 y 18 muertes por cada 100.000 habitantes¹⁵, muy por encima de las de Europa y Oceanía. La región enfrenta problemas estructurales como el crecimiento acelerado del parque automotor, altos niveles de informalidad en el transporte, infraestructura insuficiente o deteriorada, fiscalización irregular y patrones de comportamiento de riesgo, particularmente entre motociclistas jóvenes. Países como Brasil, República Dominicana y Venezuela registran tasas elevadas en las que las motocicletas representan una proporción significativa de las víctimas. A pesar de ello, existen casos positivos en la región: Uruguay, Chile y Costa Rica han logrado reducciones sostenidas mediante políticas integrales, mejoras en la infraestructura, una mayor fiscalización y campañas masivas de educación vial.

África, por su parte, continúa siendo la región más afectada del mundo, con tasas que oscilan entre 22 y 26 muertes por cada 100.000 habitantes.¹⁶ Los factores que explican este resultado son múltiples: infraestructura limitada, baja disponibilidad de servicios de emergencia, vehículos antiguos o sin estándares de seguridad modernos, ausencia de políticas de fiscalización sistemática y una expansión urbana acelerada que no está acompañada de inversiones equivalentes en transporte formal seguro. Además, la falta de registros estadísticos confiables dificulta la gestión del problema, lo que contribuye a su perpetuación.

En conjunto, la comparación entre continentes y el análisis de casos emblemáticos como Suecia permiten observar que los mejores resultados no son producto del azar ni de características culturales inmutables, sino de políticas sostenidas, de recursos bien administrados y de una visión sistémica de la movilidad segura. Los países y regiones con tasas más bajas comparten

¹⁵ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

¹⁶ Banco Mundial, *Global Status Report on Road Safety*, 2023.

denominadores comunes: infraestructura orientada a la protección, normativas estrictas, fiscalización constante, transporte público eficiente y un enfoque que reconoce la falibilidad humana como variable central del diseño vial. Aquellos que presentan tasas más altas enfrentan desafíos estructurales que requieren transformaciones profundas, pero que pueden abordarse mediante estrategias integrales inspiradas en los modelos más exitosos. Esta comparación constituye, por lo tanto, una base esencial para extraer lecciones y orientar políticas públicas adaptadas a cada realidad.

Caso paradigmático y Vision Zero

"Vision Zero" nació en Suecia en 1997 como una respuesta estratégica, ética y estructural a un problema que, hasta entonces, se consideraba inevitable: las muertes y lesiones graves en el tránsito. A diferencia de las políticas tradicionales de seguridad vial —centradas en el comportamiento individual del conductor, la educación y la sanción—, Vision Zero introdujo un cambio conceptual radical al establecer que las muertes viales no son un accidente, sino una consecuencia prevenible de un sistema mal diseñado. Su premisa fundamental es contundente: ningún ser humano debe morir ni sufrir heridas graves como resultado del uso del sistema de transporte. Bajo este principio, la responsabilidad no recae únicamente en los usuarios, sino también en quienes diseñan, regulan y gestionan la movilidad.

El origen de Vision Zero se vio influido por dos factores principales. Por un lado, la constatación científica de que el ser humano es biológicamente frágil y comete errores, por lo que los sistemas de transporte deben diseñarse para tolerar dichos errores sin consecuencias fatales. Por otro lado, una corriente ética ampliamente aceptada en los países nórdicos considera la vida humana como un valor absoluto, no intercambiable por la eficiencia vehicular o la fluidez del tránsito. Esta perspectiva llevó a la creación de un enfoque "centrado en el ser humano" que se aleja de la idea clásica de la culpabilidad individual y se apoya en la ingeniería, la planificación urbana y la gestión institucional.

El desarrollo de Vision Zero implicó transformar el diseño de la movilidad desde sus cimientos. Suecia comenzó por revisar las carreteras más peligrosas y reemplazar intersecciones críticas por rotondas, reducir los límites de velocidad en zonas urbanas, instalar barreras de cable en rutas rurales, implementar pasos peatonales seguros y rediseñar corredores viales con criterios de tolerancia al error humano. Al mismo tiempo, se fortaleció la fiscalización automatizada, se incorporaron mecanismos estrictos de control de velocidad, se mejoraron los estándares de

seguridad vehicular y se impulsó un cambio cultural basado en la corresponsabilidad entre el Estado, los municipios, los fabricantes de vehículos y los usuarios del camino. Todo esto fue acompañado de una planificación urbana orientada a la movilidad sostenible, con prioridad para peatones, ciclistas y el transporte público.

Los resultados en Suecia han sido contundentes y se han convertido en un referente mundial. Antes de la implementación de Vision Zero en 1997, Suecia registraba alrededor de 7 muertes por cada 100.000 habitantes, una cifra ya baja en comparación con otros países europeos. Tras más de dos décadas de aplicación, la tasa se redujo a alrededor de 2,6 muertes por cada 100.000 habitantes, lo que sitúa a Suecia entre los países más seguros del mundo.¹⁷ En términos absolutos, el número de muertes anuales pasó de aproximadamente 541 en 1997 a menos de 200 en años recientes,¹⁸

en un contexto en el que

simultáneamente

aumentó el número de

vehículos, creció la

población y se intensificó

la movilidad urbana. Esto

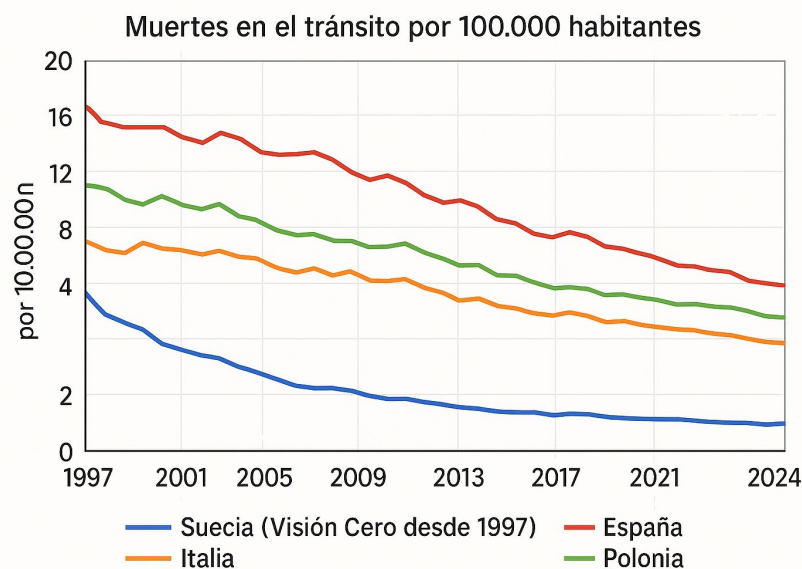
demuestra que la

reducción no fue

producto de una menor

exposición al riesgo, sino

de un sistema más seguro en sí mismo.



El impacto también se observa en segmentos específicos. Por ejemplo, las muertes en rutas rurales disminuyeron más de un 60 % gracias a la instalación masiva de barreras de cable y al

¹⁷ European Transport Safety Council (ETSC), 2024.

¹⁸ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), *Road Safety Annual Report*, 2024.

rediseño de carreteras 2+1. Las llamadas carreteras 2+1 constituyen uno de los elementos más característicos del enfoque sueco de seguridad vial y un componente central de los resultados obtenidos bajo el modelo Vision Zero. Este tipo de rutas se diseñó como una solución intermedia entre una carretera convencional de dos carriles y una autopista de alto estándar, con el objetivo de reducir drásticamente las colisiones frontales, que históricamente representaban una de las principales causas de muerte en las vías rurales de Suecia. Una carretera 2+1 tiene tres carriles en total: dos se dirigen en un sentido y uno en el contrario, alternándose cada pocos kilómetros para que ambos sentidos cuenten con un tramo de sobrepaso seguro. Este diseño va acompañado de un elemento fundamental: la instalación de una barrera metálica flexible —conocida como "wire rope barrier"— en el eje central, destinada a impedir que los vehículos crucen por error al carril opuesto.

La lógica detrás de las carreteras 2+1 parte de un principio simple: la naturaleza humana es falible y los errores de conducción son inevitables. En lugar de suponer que todos los conductores mantendrán siempre un comportamiento perfecto, el diseño vial se adapta para absorber esos errores sin que estos se traduzcan en consecuencias fatales. En las carreteras convencionales, un pequeño desvío de trayectoria, una distracción o una maniobra incorrecta puede derivar en un impacto frontal a alta velocidad, con un riesgo extremadamente alto de muerte. En cambio, en las carreteras 2+1, la barrera central evita ese cruce involuntario y reduce sustancialmente la posibilidad de colisiones frontales. Al mismo tiempo, el carril adicional



Carretera 2+1 en Suecia.

alternado permite adelantamientos en condiciones mucho más controladas, evitando que los conductores se vean tentados a sobrepasar en zonas indebidas, uno de los comportamientos que causaban más muertes en las rutas escandinavas antes de la reforma.

En zonas urbanas, la introducción de límites de velocidad de 30 km/h y el rediseño de los pasos peatonales redujeron drásticamente las lesiones graves en peatones. Asimismo, la fiscalización automatizada permitió controlar la velocidad de manera más eficiente que cualquier mecanismo tradicional. Un elemento clave del éxito sueco ha sido la consistencia: Vision Zero no es un programa temporal ni una política de gobierno, sino un marco permanente que atraviesa administraciones, niveles del Estado y sectores de la sociedad.

El impacto de Vision Zero trascendió rápidamente las fronteras suecas. Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Canadá, Australia y Estados Unidos adoptaron variantes del modelo, y la Unión Europea incorporó sus principios en la Estrategia de Seguridad Vial 2030. El atractivo del enfoque radica en que combina rigor científico, claridad ética y efectividad comprobada. Su énfasis en la responsabilidad del sistema —y no sólo del usuario— permite transformar la movilidad de manera profunda y sostenible. Al reconocer que el error humano es inevitable, se orienta hacia sistemas viales que absorben ese error sin que se traduzca en una muerte.

La experiencia sueca demuestra que es posible reducir de manera sostenida la mortalidad vial si se aplican estrategias integrales, basadas en evidencia y sostenidas en el tiempo. Vision Zero no es solo un conjunto de medidas técnicas: es una filosofía que redefine el contrato social entre el ciudadano y el Estado en materia de movilidad. Su éxito ofrece un argumento contundente para que los países adopten enfoques más ambiciosos, estructurales y humanos en materia de seguridad vial.

Tecnología aplicada a la seguridad vial

La evolución de la seguridad vial en las últimas décadas ha estado marcada por un cambio profundo en la forma en que los países más avanzados conciben y gestionan los riesgos asociados al tránsito. La tecnología se ha convertido en un componente estructural de las estrategias de reducción de la mortalidad, no como un complemento, sino como un elemento transversal que atraviesa la fiscalización, la infraestructura, el diseño vehicular y la gestión de emergencias. Los países que lograron descensos significativos en las muertes —especialmente los que adoptaron el enfoque Vision Zero, como Suecia, y aquellos que aplicaron políticas de "sistema seguro" en Oceanía, Europa Central y América del Norte— incorporaron tecnologías modernas con un objetivo central: minimizar las consecuencias del error humano y sustituir mecanismos voluntarios por sistemas automáticos y previsibles.

Suecia es un caso paradigmático de integración tecnológica en el enfoque Vision Zero. Desde finales de los años noventa, el país incorporó de forma sistemática tecnologías de control automatizado de velocidad, cámaras fijas en zonas urbanas y rurales, y sistemas de "control por tramo", que miden la velocidad promedio entre dos puntos y reducen de manera muy efectiva la velocidad sostenida. Estas herramientas permitieron un control constante y objetivo del tránsito, independientemente de la presencia policial, eliminando la discrecionalidad y aumentando la percepción de la inevitabilidad de la sanción, uno de los factores que más influyen en el cumplimiento normativo. Paralelamente, Suecia impulsó mejoras tecnológicas en el diseño de vehículos, exigiendo estándares cada vez más altos de seguridad activa y pasiva y promoviendo la adopción temprana de tecnologías como el control de estabilidad (ESC), los sistemas de antibloqueo (ABS), las advertencias de abandono de carril y el frenado automático de emergencia.

Otro aspecto clave del caso sueco fue la incorporación de tecnología en la infraestructura vial. Las mencionadas carreteras 2+1 con barrera cable son un ejemplo claro: integran un diseño físico seguro con elementos tecnológicos simples, pero extremadamente efectivos. En zonas urbanas, la gestión semafórica inteligente, los sistemas de priorización del transporte público y los mecanismos automáticos de reducción de velocidad según el flujo y las condiciones climáticas se convirtieron en componentes esenciales. La visión sueca —y posteriormente europea— entendió que la tecnología debía aplicarse allí donde podía compensar las limitaciones humanas y generar redundancia en la protección de los usuarios.

Otros países aplicaron tecnologías distintas, pero con una lógica convergente. En los Países Bajos, la tecnología se integra en la movilidad cotidiana mediante redes de ciclovías protegidas, cruces inteligentes que detectan peatones y ciclistas, iluminación adaptativa y sistemas urbanos que ajustan la velocidad permitida según la hora del día y la densidad peatonal. Australia, en tanto, desarrolló sistemas avanzados de control de velocidad por tramo y sistemas electrónicos de gestión del transporte pesado, como Electronic Work Diaries – EWD (la bitácora electrónica australiana, similar al ELD de EE.UU.), telemetría y monitoreo continuo, que permitieron reducir la fatiga en los conductores profesionales y disminuir los siniestros asociados al transporte de cargas.

En el Reino Unido, la tecnología se aplicó intensamente al control del alcohol al volante mediante dispositivos de "alcohol interlock" que impiden encender el vehículo si el conductor supera un nivel de alcohol determinado. Esta herramienta, también extendida a países escandinavos, fue especialmente utilizada para reincidentes o flotas profesionales, lo que permitió reducciones significativas en los siniestros vinculados al consumo de alcohol. Paralelamente, varios países implementaron sistemas de telemetría para monitorear patrones de manejo de vehículos comerciales, alertar sobre frenadas bruscas, exceso de velocidad o conducción distraída e intervenir en la capacitación previa al siniestro.

La tecnología también transformó la cadena de respuesta ante emergencias. Noruega, Japón y Corea del Sur implementaron sistemas integrados de alerta automática de colisión (eCall), en los que el vehículo envía automáticamente datos precisos de ubicación y de la gravedad del impacto a los servicios de emergencia, reduciendo los tiempos de respuesta y aumentando la probabilidad de supervivencia. En zonas rurales o remotas, Australia y Canadá desarrollaron redes de monitoreo satelital y aplicaciones de geolocalización para mejorar la atención inicial, mientras que las grandes ciudades incorporaron algoritmos de gestión dinámica de ambulancias. En todos los casos, la tecnología permitió salvar vidas no solo evitando el siniestro, sino también actuando con rapidez cuando este ocurre.

La experiencia internacional también muestra que la tecnología aplicada a la fiscalización y al ordenamiento del tránsito genera un cambio cultural significativo cuando se implementa de manera sostenida. El control automatizado y continuo reduce la percepción de arbitrariedad, elimina la selectividad en el control y establece reglas claras que fomentan cambios de comportamiento más estables. En Suecia y los Países Bajos, los niveles de cumplimiento del límite de velocidad y del uso del cinturón superan el 95 %, no solo por campañas educativas, sino también porque la tecnología hace que infringir la norma sea difícil, previsible y con consecuencias sistemáticas.

Lecciones aprendidas

La experiencia internacional demuestra que la reducción sostenida de la mortalidad vial no depende de intervenciones aisladas ni de campañas esporádicas, sino de la construcción de un sistema seguro capaz de absorber los errores humanos y de minimizar sus consecuencias. Los países que lograron descensos profundos —como Suecia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido o Australia— comparten una característica central: entendieron que la seguridad vial no es únicamente una cuestión de conducta individual, sino un desafío estructural que involucra simultáneamente al diseño de las vías, la calidad del parque automotor, la normativa, la

fiscalización, la respuesta sanitaria y la calidad institucional. Estos países desarrollaron políticas integrales que se mantuvieron coherentes a lo largo del tiempo, más allá de los cambios de gobierno, y se apoyaron en datos, evidencia científica y en la planificación continua.

Una de las primeras lecciones es que la infraestructura determina el resultado. La evidencia internacional es abrumadora: las mejoras en el diseño vial —separadores físicos, rotondas, carreteras 2+1, calmado del tránsito, pasos peatonales seguros, corredores protegidos para ciclistas— reducen las muertes de manera mucho más significativa que las intervenciones basadas únicamente en educación o concientización. Suecia, por ejemplo, redujo drásticamente las colisiones frontales en rutas rurales gracias a la instalación masiva de barreras de cable y al rediseño de carreteras 2+1, una medida que no dependía del comportamiento individual del conductor, sino de un entorno más seguro por diseño. El aprendizaje es claro: la transformación del entorno físico constituye un elemento indispensable y una de las intervenciones más costo-efectivas.

Otro aprendizaje esencial radica en la necesidad de contar con un marco normativo claro, actualizado y basado en evidencia, acompañado de una fiscalización eficiente y sostenida. En todos los países que redujeron de forma significativa la mortalidad vial, el control de velocidad, la fiscalización del alcohol al volante y la obligatoriedad real (no solo formal) del uso de casco y cinturón jugaron un papel fundamental. Europa y Oceanía demuestran que los sistemas de control automatizado, las sanciones proporcionales y la presencia institucional constante en las rutas generan un cambio de comportamiento más estable que las campañas de corto plazo. La lección es que la normativa debe ser coherente y aplicable, y el control, inevitable y previsible.

Asimismo, los ejemplos internacionales muestran que la seguridad vial no es únicamente un problema de tránsito, sino también de salud pública. La cadena de supervivencia posterior al siniestro —tiempos de respuesta, cobertura de emergencias, capacitación en trauma, disponibilidad de centros especializados— influye directamente en la probabilidad de muerte o

discapacidad. Noruega, por ejemplo, logró avances notables mediante una red coordinada de emergencias médicas que opera bajo estándares homogéneos en todo el territorio. Mejorar la atención post-siniestro salva vidas tanto como evitar el siniestro mismo: esta es otra de las lecciones centrales del enfoque "sistema seguro".

Otra lección que emerge con claridad es la importancia de contar con datos de alta calidad, registros integrados y observatorios viales sólidos. Los países líderes en seguridad vial miden con precisión, trazan tendencias, identifican segmentos críticos y evalúan el impacto real de cada política implementada. Sin información confiable, no es posible diseñar intervenciones eficaces ni ajustar las estrategias con base en los resultados. Así, los observatorios viales se convierten en un componente estratégico, no sólo estadístico.

También resulta evidente que la coherencia institucional es un requisito indispensable. Las jurisdicciones que lograron descensos sustanciales en las muertes viales establecieron agencias independientes o ministeriales con autoridad técnica, capacidad de coordinación y estabilidad política, lo que les permitió sostener planes nacionales durante décadas. Vision Zero en Suecia o Safe System en Australia son ejemplos de políticas que trascendieron los gobiernos y aseguraron una continuidad central para lograr resultados. La lección para los países de ingresos medios es clara: la fragmentación institucional y la inestabilidad política constituyen obstáculos para reducir la mortalidad.

Finalmente, a este conjunto de enseñanzas se suma la dimensión cultural, un elemento que, aunque a veces menos visible, resulta decisivo. Los países con mejores resultados promovieron una cultura vial en la que el respeto a las normas, la prudencia y el cuidado del otro forman parte de la conducta social esperada. La educación vial empieza temprano, se refuerza en la adolescencia, se integra en el proceso de obtención de licencias y se complementa con entornos urbanos que facilitan una conducta segura. Allí, usar cinturón, respetar la velocidad o no conducir alcoholizado no depende sólo del control estatal, sino también de una convicción social

compartida. La lección es que la reducción de la mortalidad vial requiere transformar simultáneamente el sistema físico y el cultural: sin responsabilidad social, sin normas interiorizadas y sin una percepción real del riesgo, los avances estructurales encuentran un límite.

FUCEIT

Caso Argentino

La situación de la seguridad vial en la Argentina presenta rasgos de una epidemia crónica y persistentemente estable, sin descensos sostenidos como los observados en Europa, Oceanía o en países que implementaron políticas de "Sistema Seguro". Año tras año, el país registra miles de muertes evitables que se mantienen en un nivel alto y prácticamente inalterado. De acuerdo con datos oficiales, en 2022 fallecieron 4.226 personas en siniestros viales en todo el territorio nacional, lo que equivale a una tasa cercana a 9,5 muertes por cada 100.000 habitantes y más de 11 fallecidos por día. Esta cifra no representa una anomalía, sino parte de un patrón histórico estable: en las últimas dos décadas, la Argentina ha oscilado entre 4.000 y 5.500 muertes anuales, lo que se traduce en tasas que fluctúan entre 12 y 15 muertes por cada 100.000 habitantes, muy por encima de los niveles alcanzados por los países líderes en seguridad vial. A diferencia de Europa —donde varios países redujeron su mortalidad en más de un 50 % en veinte años—, la Argentina muestra un comportamiento casi plano, sin una tendencia clara a la baja. Esta estabilidad en niveles altos indica que el país aún no ha logrado consolidar transformaciones estructurales profundas ni políticas sostenidas de largo plazo, capaces de modificar el patrón epidemiológico de la siniestralidad vial.¹⁹

Si se toma el enfoque comparativo internacional, la tasa de mortalidad vial de la Argentina se sitúa en torno a 13 muertes cada 100.000 habitantes, valor que la ubica por encima de los países líderes en seguridad vial (como Suecia o Noruega, con tasas cercanas a 2–3) y claramente por encima del promedio europeo, aunque algo por debajo de las cifras más críticas observadas en África o algunas subregiones de América Latina.²⁰

¹⁹ Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2023.

²⁰ OCDE, *International Transport Forum*, 2024.

En términos epidemiológicos, la propia Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha caracterizado el problema como una epidemia, dado que la mortalidad por siniestros viales supera sistemáticamente las 10 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes.

Más allá del dato agregado nacional, la realidad es fuertemente heterogénea entre las jurisdicciones. Mientras que distritos como la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o Tierra del Fuego registran tasas de mortalidad vial significativamente más bajas (en el orden de 2,6–2,9 muertes por cada 100.000 habitantes), otras provincias se encuentran en niveles críticos: Santiago del Estero alcanza alrededor de 22 muertes cada 100.000 habitantes, Jujuy cerca de 19,9, Misiones en torno a 18,4 y Formosa alrededor de 18,2, conformando un mapa en el que la probabilidad de morir en el tránsito varía de manera muy marcada según el lugar de residencia.²¹ Esta disparidad refleja diferencias en la infraestructura, la fiscalización, la calidad de los sistemas de salud, el perfil del parque automotor y el patrón de movilidad (especialmente el peso relativo de la moto como medio de transporte cotidiano).

Al analizar el perfil de las víctimas, se identifican rasgos estructurales que se repiten año tras año. En 2022, aproximadamente tres de cada cuatro fallecidos eran varones, lo que evidencia una sobrerrepresentación masculina muy marcada, asociada a comportamientos de riesgo más frecuentes, una mayor exposición al volante y patrones de socialización ligados a la conducción y a la toma de riesgos. En términos de edad, alrededor de 4 de cada 10 víctimas fatales se concentran entre los 15 y los 34 años, es decir, en plena etapa productiva, educativa y laboral de la vida. Este dato, alineado con los hallazgos de la Organización Mundial de la Salud, confirma que la siniestralidad vial es una de las principales causas de muerte en jóvenes y adultos, con un impacto desproporcionado sobre familias, empresas y sistemas de protección social.²²

²¹ Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2023.

²² Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2023.

Otro rasgo clave de la realidad argentina es que más de la mitad de las personas fallecidas son usuarios vulnerables de las vías. Según el informe de siniestralidad fatal 2022 de la ANSV, el 42 % de las víctimas fatales eran ocupantes de motocicletas, lo que convierte a los motociclistas en el grupo más afectado; a ello se suman peatones y ciclistas, que completan el conjunto de usuarios expuestos sin protección estructural.²³ La moto se ha convertido, en amplias zonas urbanas y periurbanas del país, en un medio de transporte masivo, relativamente accesible desde el punto de vista económico, pero con niveles de riesgo muy altos cuando no se acompaña de casco obligatorio efectivo, controles de velocidad, ordenamiento del tránsito y diseño urbano adecuado. En este contexto, la combinación de motos, jóvenes y tramos viales poco seguros termina por configurar un patrón de alta vulnerabilidad.

En cuanto a la configuración de los siniestros, los datos nacionales muestran que alrededor de la mitad de los siniestros fatales ocurren en rutas, con un peso particularmente alto en las rutas nacionales, y que 5 de cada 10 siniestros mortales se deben a colisiones entre vehículos.²⁴ Es decir, el corazón del problema argentino sigue en el sistema interurbano de transporte por carretera, donde confluyen altas velocidades, infraestructura a menudo desactualizada, cruces a nivel, accesos informales y la mezcla de flujos pesados, livianos y vulnerables. A ello se suma que casi la mitad de los hechos mortales ocurren en horario nocturno o de transición (tarde-noche y madrugada), cuando se intensifican factores de riesgo como la fatiga, la somnolencia, la baja visibilidad y el consumo de alcohol.

En lo que refiere a factores causales y comportamentales, la evidencia acumulada en estudios de la ANSV, del Ministerio de Salud de la República Argentina y de organismos internacionales (OMS, OCDE) converge en que la inmensa mayoría de los siniestros viales graves está vinculada a errores humanos prevenibles: exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias, distracciones (uso del teléfono móvil, especialmente), no utilización de cinturón de

²³ Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2022.

²⁴ Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2023.

seguridad o casco, maniobras imprudentes de sobrepaso y falta de respeto a las normas básicas de prioridad y señalización.

El alcohol desempeña un papel particularmente relevante. Un estudio conjunto realizado en 32 hospitales públicos del país mostró que uno de cada cuatro conductores siniestrados (25,1 %) había consumido alcohol en las seis horas previas al hecho, y que quienes habían bebido presentaban lesiones más graves, en concordancia con lo que señala la OMS sobre la magnitud de este factor de riesgo.²⁵ Además, las encuestas de factores de riesgo del estudio muestran que una proporción importante de la población reconoce haber conducido tras haber bebido en el último mes, y que la prevalencia de este comportamiento es mayor en los segmentos de jóvenes adultos, que son precisamente los más afectados en las estadísticas de mortalidad.

El modelo cultural de la conducción y del consumo de alcohol influye de manera decisiva. Pese a que más del 90 % de los conductores afirma saber que beber y manejar incrementa el riesgo de siniestro, una fracción relevante sigue conduciendo bajo los efectos del alcohol, en parte por una percepción errónea de invulnerabilidad ("a mí no me va a pasar"), por la asociación del alcohol con la sociabilidad nocturna y por la sensación de que el control es escaso o fácilmente eludible.²⁶

Ocurre algo similar con el uso del casco y del cinturón: su obligatoriedad es conocida, pero la adherencia es irregular, con un mejor cumplimiento en grandes centros urbanos y un peor en áreas periurbanas y rurales, donde la cultura de control y fiscalización es más laxa. Ello configura una brecha entre el marco normativo —que, en muchos aspectos, se aproxima a los estándares recomendados por la OMS— y el nivel real de cumplimiento cotidiano.

Sobre este entramado de comportamientos se superponen falencias estructurales del sistema de movilidad. La red vial argentina presenta tramos con niveles de desarrollo muy distintos:

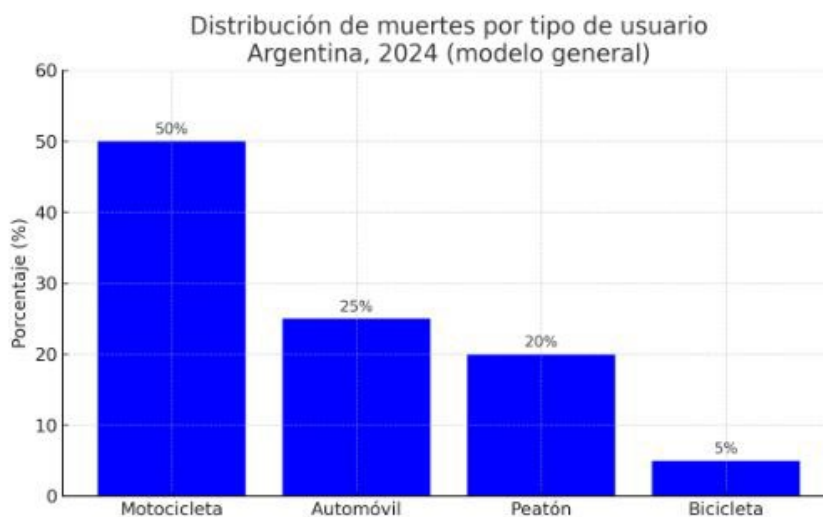
²⁵ Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (SEDRONAR), 2018.

²⁶ Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2018.

corredores con estándares relativamente altos conviven con secciones de calzada simple muy congestionadas, banquetas deficientes, señalización insuficiente, cruces a nivel sin protección adecuada y accesos informales que conectan zonas rurales o barrios periurbanos directamente con rutas nacionales y provinciales de alto flujo. El diseño de muchas vías no está alineado con los principios de un "sistema seguro", que asume el error humano como inevitable y busca que este no se traduzca en muertes o lesiones graves. La escasa presencia de medidas como rotondas en intersecciones críticas, separadores físicos, carriles de sobrepaso controlados, gestión inteligente de la velocidad o infraestructura específica para peatones y ciclistas aumenta la gravedad de las consecuencias en caso de un siniestro.

El parque automotor constituye otro factor de vulnerabilidad. La Argentina tiene un alto porcentaje de vehículos con antigüedad considerable, tanto en autos particulares como en transporte de cargas y de pasajeros, lo que implica una menor dotación de sistemas avanzados de seguridad activa y pasiva (frenos ABS, control de estabilidad, airbags múltiples, asistentes electrónicos, etc.).

En paralelo, el crecimiento acelerado del parque de motocicletas no siempre ha estado acompañado de un fortalecimiento equivalente en la formación de conductores, el control de licencias, la infraestructura adecuada para su circulación y el uso efectivo del casco. La combinación de motos, vehículos pesados y carreteras sin diseño de "perdón al error" incrementa el riesgo en numerosos corredores interurbanos.



También existen desafíos institucionales. La seguridad vial en la Argentina se gestiona en un contexto federal, donde la ANSV establece lineamientos y coordina, pero la implementación concreta recae en las provincias y los municipios, con capacidades técnicas, presupuestarias y políticas muy dispares. Esto se traduce en diferencias significativas en la densidad y calidad de los controles de velocidad y de alcoholemia, en el mantenimiento de la infraestructura, en la actualización de las normativas locales y en la prioridad que cada gobierno otorga al tema en su agenda.

A pesar de avances importantes —como la creación de la ANSV, el fortalecimiento del Observatorio Vial, las campañas de prevención y las iniciativas de alcohol cero al volante en varias jurisdicciones—, la fragmentación de competencias y el carácter fluctuante del compromiso político dificultan la consolidación de políticas sostenidas de largo plazo, comparables a las que aplicaron países que lograron reducciones drásticas de la mortalidad.

Finalmente, la cadena de seguridad no termina en el siniestro. La respuesta prehospitalaria, el sistema de emergencias y la atención hospitalaria también condicionan la probabilidad de supervivencia. Si bien la Argentina cuenta con centros de alta complejidad en las principales ciudades, en vastas zonas del interior los tiempos de respuesta, la disponibilidad de ambulancias y las distancias hasta las unidades de trauma especializadas son factores críticos. El propio enfoque de la OMS sobre traumatismos viales subraya que una atención oportuna y adecuada puede reducir significativamente la probabilidad de muerte o de discapacidad permanente; en la Argentina, el fortalecimiento de la red de emergencias, la capacitación específica en trauma y la articulación entre los sistemas de salud y de seguridad vial son todavía áreas con margen de mejora.

Propuestas y recomendaciones estructurales para la Argentina

La persistencia de niveles elevados de siniestralidad vial en la Argentina obliga a adoptar una estrategia de transformación profunda y sostenida que trascienda los ciclos políticos y supere la lógica fragmentaria con la que el país ha abordado históricamente el problema. Las experiencias internacionales demuestran que los descensos significativos en la mortalidad solo ocurren cuando el Estado adopta un enfoque estructural, basado en el diseño seguro del entorno, la fiscalización moderna, la mejora de la infraestructura, la profesionalización institucional y la construcción de una cultura vial responsable. Para Argentina, la necesidad de avanzar hacia este enfoque resulta urgente: los niveles actuales de muertes, su estabilidad a lo largo de los años y la vulnerabilidad de los usuarios más expuestos evidencian que el modelo vigente ha alcanzado su límite. La transición hacia un sistema seguro debe constituir una política de Estado y no un conjunto de iniciativas aisladas.

El primer componente estructural consiste en modernizar y fortalecer la infraestructura vial en todo el territorio. La Argentina posee un sistema de rutas en el que predominan las calzadas simples de doble mano, con un alto nivel de conflictividad y una elevada proporción de choques frontales. La evidencia internacional es consistente: la conversión progresiva de estas rutas en trazados 2+1 con separadores físicos y carriles de sobrepaso alternado reduce drásticamente la severidad de los siniestros, aun cuando el volumen de tránsito no justifique autopistas completas. Este rediseño debe complementarse con barreras de cable en zonas rurales, rotondas en intersecciones peligrosas, corredores peatonales seguros en áreas urbanas y ciclovías protegidas en ciudades medianas y grandes. La infraestructura debe orientarse a inducir comportamientos seguros sin depender exclusivamente del factor humano. De lo contrario, por más que se incrementen los controles o las campañas, la estructura física seguirá generando situaciones de riesgo que no es posible contrarrestar únicamente con educación.

Un segundo eje central es la fiscalización moderna y el control automatizado. La experiencia de Suecia, Países Bajos, Australia o Reino Unido demuestra que la presencia constante de mecanismos automáticos —radares fijos, control por tramo, lectura automática de patentes, monitoreo en corredores de motociclistas, sistemas inteligentes que detectan paso en rojo o invasión de sendas peatonales— tiene un efecto sostenido y predecible sobre las velocidades promedio y la reducción de comportamientos riesgosos. Para Argentina, avanzar hacia un sistema de control no fragmentado, digitalizado, con datos integrados entre Nación, provincias y municipios, resulta esencial. El control debe ser visible, homogéneo y ajeno a la discrecionalidad, reemplazando un modelo basado en operativos esporádicos por uno de vigilancia continua que modifique la percepción real del riesgo en los conductores. La sanción debe ser efectiva, rápida y administrativamente simple; sin predictibilidad en la aplicación de la ley, ningún sistema de seguridad vial resulta viable.

El tercer componente fundamental está vinculado a la política nacional sobre las motocicletas. Ninguna estrategia argentina será exitosa si no aborda frontalmente esta problemática: las motos representan alrededor de la mitad de las muertes viales en numerosos distritos y constituyen el segmento más expuesto del tránsito contemporáneo. Es necesario implementar programas específicos de formación, sistemas de licencias escalonadas, exigencias reales de uso de casco homologado, incentivos para el equipamiento de seguridad, fiscalización focalizada en corredores críticos y profesionalización del uso comercial de motocicletas, especialmente en el sector de delivery. La comparación internacional muestra que los países asiáticos que lograron reducir su mortalidad en motos lo hicieron mediante una combinación de infraestructura segura, controles permanentes, exigencia de cascos certificados y formalización de la actividad laboral. Repetir ese camino en Argentina no es una opción, sino una condición básica para reducir la mortalidad vial en un 50 %.

Otro aspecto estructural es la reforma institucional y la coordinación federal. La seguridad vial en Argentina está fragmentada entre Nación, provincias y municipios, lo que reduce la coherencia

normativa, la homologación de datos y la continuidad de las políticas. Se requiere fortalecer la Agencia Nacional de Seguridad Vial como organismo rector, con capacidad técnica para definir estándares nacionales, integrar registros estadísticos, coordinar estrategias de fiscalización y promover la adopción de políticas homogéneas. No es viable que cada provincia mantenga sistemas distintos de registro, de licencias o de multas: la evidencia internacional indica que los descensos sostenidos requieren instituciones estables, autónomas y con autoridad técnica. Consolidar un Observatorio Federal unificado, con estándares de recolección de datos equivalentes entre jurisdicciones, permitirá una planificación basada en evidencia y evaluaciones periódicas del impacto de cada política.

Una propuesta estructural adicional radica en el fortalecimiento del sistema de respuesta ante emergencias y atención post-siniestro. La reducción de la mortalidad no depende únicamente de evitar el choque, sino también de aumentar las probabilidades de supervivencia una vez ocurrido. Mejorar los tiempos de respuesta, profesionalizar el sistema prehospitalario, equipar ambulancias con estándares comunes, crear centros regionales especializados en trauma y articular un sistema nacional de emergencias con protocolos homogéneos puede reducir significativamente la letalidad. Países como Noruega, Canadá y Corea del Sur muestran que la reducción de la mortalidad tras el impacto puede representar un tercio de las vidas salvadas.²⁷ En Argentina, donde existen amplias zonas rurales con tiempos de respuesta elevados, fortalecer la red de emergencia es una política indispensable.

Finalmente, ninguna reforma estructural es sostenible sin un cambio cultural profundo. La educación vial debe comenzar en la infancia, integrarse en la escuela primaria y secundaria, formar parte central del proceso de obtención de la licencia de conducir y estar acompañada de entornos urbanos que premien el comportamiento responsable. El respeto a la ley debe internalizarse como una norma social y no como una obligación ocasional. La experiencia internacional demuestra que los cambios culturales se construyen sobre sistemas consistentes:

²⁷ OCDE, *Zero Road Deaths and Serious Injuries*, 2016.

campañas educativas sin fiscalización, sin infraestructura segura o sin coherencia institucional tienen un impacto efímero. Argentina necesita promover un modelo cultural en el que el uso del cinturón, el respeto a los límites de velocidad, el no conducir bajo el efecto del alcohol y la prioridad del peatón se conviertan en comportamientos esperados por la comunidad. La responsabilidad social debe formar parte del marco conceptual que guíe la movilidad.

En conjunto, estas recomendaciones constituyen una hoja de ruta para transformar la seguridad vial argentina desde un enfoque reactivo y fragmentado hacia un sistema seguro, basado en evidencia, tecnología, infraestructura moderna, fortalecimiento institucional y cultura vial responsable. La magnitud del desafío exige continuidad, consenso y planificación a largo plazo. Los países que lograron avances sustanciales en seguridad vial no fueron aquellos que adoptaron medidas aisladas, sino quienes construyeron políticas de Estado sostenidas en el tiempo. La Argentina puede recorrer ese camino; la decisión de hacerlo es el primer paso.

Conclusiones

La seguridad vial constituye uno de los mayores desafíos de salud pública del siglo XXI y, al mismo tiempo, una de las áreas en las que resulta más evidente la distancia entre el conocimiento disponible y las políticas efectivamente implementadas. La evidencia presentada en este informe muestra con claridad que la magnitud de la siniestralidad vial a escala global y en la Argentina no es el resultado de un fenómeno natural, inevitable o ajeno a la capacidad de intervención del Estado; por el contrario, es la consecuencia directa de decisiones —o de la falta de ellas— en materia de infraestructura, fiscalización, diseño urbano, políticas institucionales, educación y cultura vial. La persistencia de miles de muertes cada año no debería concebirse como un costo aceptado o como un componente ineludible del transporte moderno, sino como un problema estructural cuya solución es técnicamente posible, económicamente viable y socialmente urgente.

Los casos internacionales analizados demuestran que reducir drásticamente la mortalidad vial es un objetivo alcanzable. Países como Suecia, Noruega, Países Bajos, Corea del Sur, Japón, Australia o Reino Unido lograron descensos sostenidos durante décadas gracias a estrategias consistentes, integrales y basadas en evidencia. No se trató de intervenciones aisladas, sino de políticas de Estado que integraron infraestructura segura, control automatizado, normativa coherente, atención post-siniestro profesionalizada y un fuerte componente cultural. *Vision Zero* consolidó un principio fundamental: el error humano es inevitable, pero las muertes no tienen por qué serlo. Allí donde se diseñaron sistemas capaces de tolerar esos errores sin consecuencias fatales, las tasas de mortalidad descendieron hasta niveles históricamente bajos. La experiencia comparada muestra de manera contundente que las transformaciones profundas son posibles incluso en países altamente motorizados, en territorios extensos o en sistemas federales complejos.

Para la Argentina, el informe evidencia un doble desafío. Por un lado, el país mantiene niveles de mortalidad superiores a los de las naciones que implementaron estrategias de sistema seguro y presenta una estabilidad preocupante que se extiende desde hace más de una década, con valores que oscilan entre 4.000 y 5.500 víctimas fatales al año. Esta estabilidad no refleja una situación controlada, sino la persistencia de un problema que no ha sido abordado con la intensidad y la coherencia necesarias. Por otro lado, la Argentina cuenta con numerosas oportunidades de mejora: existe un marco institucional básico, hay organismos especializados, se dispone de información creciente, y el país puede apoyarse en las experiencias de modelos exitosos que ya demostraron qué funciona, qué no y qué resultados pueden esperarse. Los pasos por seguir no requieren ensayos experimentales ni soluciones improvisadas: la evidencia internacional ya trazó un camino claro.

La principal conclusión de este trabajo es que la Argentina tiene la capacidad —y la necesidad urgente— de adoptar un enfoque integral de sistema seguro que reemplace el modelo reactivo y fragmentado vigente. Transformar la infraestructura vial, profesionalizar la fiscalización, ordenar el sistema de motocicletas, fortalecer la atención post-siniestro, unificar estándares institucionales y promover un cambio cultural profundo no solo es posible, sino indispensable para reducir de manera sostenible la mortalidad. Cada una de estas líneas estratégicas se aplicó con éxito en decenas de países, generando descensos significativos en pocos años y consolidando mejoras permanentes a mediano y largo plazo. El país no parte de cero: parte de un diagnóstico claro y de un conjunto de políticas probadamente eficaces en otros contextos.

En última instancia, la seguridad vial debe dejar de tratarse como una externalidad o un costo inevitable del desarrollo. La aceptación tácita de miles de muertes prevenibles constituye una falla ética y política que ningún país moderno puede permitirse. Una sociedad que naturaliza la pérdida diaria de vidas en el tránsito renuncia, en efecto, a proteger uno de sus bienes más esenciales. La transformación que la Argentina necesita no es solamente técnica: es cultural y

conceptual. Implica reconocer que cada vida perdida es inevitable y que la indiferencia ante la tragedia cotidiana es incompatible con el desarrollo humano sostenible.

La evidencia demuestra con claridad que la solución es posible: los países que adoptaron políticas coherentes y sostenidas obtuvieron resultados concretos, y la Argentina tiene las capacidades necesarias para recorrer el mismo camino. El desafío no es técnico: es de decisión, de continuidad y de voluntad para construir un sistema de movilidad que proteja la vida. Las herramientas están disponibles; lo que falta es asumir que ya no es aceptable seguir perdiendo miles de vidas por causas plenamente prevenibles. Las próximas décadas definirán si la Argentina elige sostener un problema crónico o emprender el camino —probado, posible y necesario— hacia un tránsito verdaderamente seguro.

Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2022). *Informe de siniestralidad vial en la República Argentina*. Ministerio de Transporte de la Nación.

Banco Mundial. (2023). *Global Road Safety Facility: Annual Report*. Washington, D.C.

European Commission. (2021). *EU Road Safety Policy Framework 2021–2030*. Directorate-General for Mobility and Transport.

Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME). (2023). *Global Burden of Disease Study*.

Ministerio de Salud de la República Argentina. (2021). *Encuesta Nacional de Factores de Riesgo*. Buenos Aires.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD/OCDE). (2020). *Road Safety Annual Report*. Paris: International Transport Forum.

Organización Mundial de la Salud (OMS/WHO). (2018). *Global Status Report on Road Safety*. Ginebra.

Organización Mundial de la Salud (OMS/WHO). (2023). *Global Health Estimates*. Ginebra.

Swedish Transport Administration (Trafikverket). (2019). *Vision Zero: From Concept to Implementation*. Estocolmo.

United Nations (UN). (2020). *Second Decade of Action for Road Safety 2021–2030*. Naciones Unidas.

United Nations Development Programme (UNDP). (2022). *Human Development Report*. New York.

World Bank. (2022). *World Development Indicators*.

FUCEIT