Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Dirección General de Inversión Pública

Dirección de Preinversión

Seminario Perfiles de Proyecto

Viernes 31 de marzo, 2017

Estudio de Casos

**Sector Social:** ***Seguridad vial***[[1]](#footnote-1)

El departamento de Managua limita al norte con los departamentos de León y Matagalpa; al sur con el Océano Pacífico y el departamento de Carazo; al este con los departamentos de Boaco, Granada y Masaya y al oeste con el departamento de León. El departamento de Managua cuenta con 9 municipios: Ciudad Sandino, El Crucero, Managua, Mateare, San Francisco Libre, San Rafael del Sur, Ticuantepe, Tipitapa, Villa Carlos Fonseca.

La distribución de la temperatura media mensual en el departamento de Managua, alcanzando las temperaturas más altas en el municipio de San Francisco Libre de 30.3 °C y 26.9 °C en los lugares más elevados, situados al Norte y Suroeste del departamento; con oscilaciones máximas anuales de 2.4 °C y 3.2 °C respectivamente. Las oscilaciones diurnas, son mayores que las oscilaciones anuales, típico de las zonas tropicales.

Por otro lado, Managua es el departamento con la mayor actividad económica del país, muestra de eso es que la comuna capitalina ejecuta un prepuesto de C$ 5, 226, 621,331.4, además, centraliza muchos servicios y a las entidades de gobierno, las principales universidades y hospitales, el aeropuerto internacional Augusto C. Sandino y los principales hoteles y negocios del país. El parque automotor de Managua se ha incrementado y las vías siguen siendo las mismas.

A nivel nacional los accidentes de tránsito han experimentado un crecimiento constante entre 2010-2014, sin embargo, en 2015 se incrementó en 17.8% alcanzando 33,673 accidentes de tránsito. Por otro lado, los accidentes de tránsito se concentran espacialmente, así, por ejemplo, Managua concentra 71.8% de los accidentes de tránsito y registró un crecimiento de 3,795 accidentes entre 2014 y 2015, representado 74.6% del incremento nacional de accidentes de tránsito.

Ilustración 1 Número de accidentes de tránsito, lesionados y muertes a nivel nacional 2015

Fuente: Anuario Estadístico Policía Nacional

Asimismo, la especialidad policial de tránsito indicó que las rotondas y las intersecciones de los semáforos son los sitios con mayor frecuencia de accidentes en Managua e identificó 19 puntos críticos dispersos en toda la ciudad. En cuanto al comportamiento temporal, la mayor frecuencia de accidentes se registró los días viernes (17%), y por horas del día, entre las 9 am y 12 pm (27%) y entre las 1 pm y 4 pm (26%).

En 2015 se registraron 675 muertes y 4,115 lesionados por accidentes de tránsito a nivel nacional, de los cuales Managua registró 183 y 1,874 muertes y lesionados, respectivamente. En cuanto al comportamiento por rango de horas, el número de lesionados tiene un comportamiento casi que proporcional al número de accidentes, mientras el número de muertos se concentraron entre las 5 pm y 8 pm (26%), 12 am a 4 am (19%) y 9 pm a 12 am (18%).

A pesar que las causas relacionadas a la imprudencia peatonal representaron 0.8% de los accidentes, 40% de las muertes por accidentes en Managua fueron peatones. Asimismo, a nivel nacional las motocicletas representaron 16.2% de los vehículos involucrados en accidentes de tránsito, pero representaron 40.9% y 44.4% de las muertes y lesionados, respectivamente. Por tanto, se evidencia que la mayor carga la sufren los usuarios vulnerables de la vía pública.

Las principales causas de accidentes de tránsito en Managua son no guardar distancia (29.6%), invadir carril (16.4%), desatender señales (13.6%), falta de precaución al retroceder (12.9%) y giros indebidos (12.3%). Igualmente, la especialidad policial de tránsito identificó que las principales causas de accidentes en los puntos críticos son el irrespeto a las señales de tránsito, el desenfreno, la alta velocidad, las vías estrechas y saturadas en horas picos, los arboles altos y la desesperación de los conductores. A su vez, los principales factores de riesgo a nivel nacional fueron, entre otros, ingesta de alcohol, exceso de velocidad, y no usar casco de protección en caso de motociclistas y cinturón de seguridad en caso de vehículos.

Según estudios internacionales, el riesgo de que un peatón adulto muera tras ser atropellado por un automóvil es de menos del 20% a una velocidad de 50 km/h, y de cerca del 60% a 80 km/h; usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de un traumatismo grave en más del 70%; y el uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 40% y un 50% el riesgo de muerte de los ocupantes delanteros de un vehículo, y entre un 25% y un 75% el de los pasajeros de asientos traseros (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2016).

Uno de los principales actores involucrado en la resolución de la problemática es la Policía Nacional a través de la Dirección de Seguridad y Transito. La Policía Nacional tiene las siguientes funciones:

* Ejercer la vigilancia y regulación operativa del tránsito.
* Prevenir e investigar los accidentes de tránsito.
* Organizar, promover y dirigir la Educación Vial, para los conductores, peatones y demás usuarios de las vías de comunicación terrestre.
* Definir el Sistema de Señalización y Seguridad Vial que regirá en la red vial del país en coordinación con las instituciones correspondientes.
* Imponer las multas y sanciones establecidas para las infracciones que cometan los conductores de vehículos y sus propietarios, escuelas de manejo y otras entidades reguladas conforme lo dispone la ley de la materia.
* Autorizar la emisión de licencias de conducir, ejercer el control y registro de conductores y sus infracciones, así como la suspensión y cancelación de licencias.
* Inscribir y registrar los vehículos automotores, su transferencia, gravámenes, embargos, anotaciones preventivas y las modificaciones sustanciales de las características físicas y técnicas del parque automotor.

Sin embargo, el estado y número de equipos informáticos y mobiliario de la dirección de seguridad y tránsito, el escaso número y estado mecánico de los medios de transporte, y la falta de técnica policial, han reducido la efectividad y oportunidad de las acciones preventivas de la Policía Nacional, especialmente en los puntos críticos, tales como la vigilancia y regulación operativa del tránsito, y la investigación y resolución de accidentes de tránsito. Lo anterior ha incidido negativamente no solo en la percepción negativa de la ciudadanía hacia la institución policial, sino; que además genera los siguientes efectos perjudiciales:

* Tiempos de llegada a los sitios de accidentes deficientes por el estado mecánico de los medios de transporte o carencia de estos.
* Reducida capacidad investigativa de los accidentes de tránsito por el mal estado o carencia de los medios técnicos, tales como alcoholímetros.
* Deficiencia en las labores operativas de vigilancia y patrullaje por el mal estado o carencia de medios técnico, tales como radares de velocidad.
* Inadecuada coordinación para monitorear y modificar en tiempo real los planes preventivos, en vista que los sistemas de comunicación radial de las delegaciones distritales están en mal estado.
* Retraso del trabajo administrativo, por ejemplo, la transferencia de la información recopilada en el campo en las labores operativas, tales como levantamiento de accidentes de tránsito, debido al mal estado y falta de actualización de los medios informáticos.

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en Nicaragua. Según el Global Burden of Diseases 2016 las muertes por transporte representaron 3.35% del total registrado en 2015, ubicando a los accidentes de tránsito en el noveno lugar de causas de muertes, asimismo, los accidentes de tránsito generaron 40,783 años de vida saludable perdidos (AVISA). Por otro lado, 49.3% de los AVISA son explicados por factores de riesgo que pueden ser gestionados, particularmente, 28.3% de los AVISA por lesiones por accidentes de tránsito son atribuibles al consumo de alcohol y drogas (Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME), 2016).

Los accidentes de tránsito son una problemática de salud pública por la magnitud en vista del aumento de los accidentes de tránsito en el país; la trascendencia porque afecta la vida familiar, laboral y económica de la familia; los costos porque se incurre en costos médicos hospitalarios, ya sea en rehabilitación, medicamentos, costos fúnebres, costos gubernamentales (por la atención en los hospitales público) y costos por reparación de vehículos; y la vulnerabilidad porque en la mayoría de accidentes en el país se ven involucrados peatones, niños, ancianos y discapacitados (Zepeda, 2013).

Definitivamente las lesiones causadas por los accidentes de tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las víctimas, sus familias y los países en general. Se producen pérdidas a consecuencia de los costos del tratamiento (incluidas la rehabilitación y la investigación del accidente) y de la pérdida o disminución de la productividad (por ejemplo, en los sueldos) por parte de quienes resultan muertos o lastimados, y para los miembros de la familia que deben distraer tiempo del trabajo o la escuela para atender a los lesionados (OMS, 2016).

Ante esta situación un equipo de trabajo interinstitucional ha sido encargado para identificar la situación problemática principal y cuáles son los factores que están incidiendo en la intensificación de la problemática social. ***Se sugiere hacer uso de las siguientes preguntas guías y construir el árbol de problema y el árbol de objetivos.***

¿Cuál es el problema central?

¿Cuáles son las causas del problema central? Además de las causas expuestas en el estudio de caso, ¿considera que existen otras causas que no han sido identificadas?

¿Cuáles son los efectos del problema central? ¿Se han expuestos todos los efectos de la problemática o el análisis ha sido incompleto?

¿La información aportada no ha sido suficiente para identificar el problema central y plantear las relaciones de causalidad? De ser así, ¿cuáles son los factores que no han sido considerados y cuáles son los requerimientos de información para analizar la relación que tienen con el problema central?

¿Cuáles son los involucrados de la iniciativa? Además de los actores que pueden identificar en el estudio de caso ¿puede identificar otros actores relevantes? ¿Cómo valora el nivel de articulación entre los diferentes involucrados?

¿Cuáles son los medios que deberán gestionar cada involucrado según sus funciones y capacidades?

¿Cuáles son las iniciativas de inversión implementada para disminuir la problemática identificada?

1. Las estadísticas de accidentes de tránsito fueron obtenidas de los anuarios estadísticos de la Policía Nacional. [↑](#footnote-ref-1)