



La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) capacita a más de cien familias en correcto uso de la silla infantil en los vehículos. CHILE

La Secretaria Ejecutiva de la Conaset, Johanna Vollrath, señala que “esta capacitación es fundamental para que los padres puedan trasladar de forma segura a los niños en un Sistema de Retención Infantil. Según sus estadísticas, desde que se aplicó la ley el año 2016, han tenido una reducción del 60 por ciento de niños menores de 12 años fallecidos en vehículos particulares, lo que consideran una cifra positiva, pero a la vez nos deja un tremendo desafío para seguir protegiendo a sus niños”.

Según el último estudio observacional realizado por Conaset, solamente el 49% de los niños menores de 9 años son transportados en sistema retención infantil, lo que muestra que aún hay un gran desconocimiento por parte de los padres y apoderados sobre la normativa y sobre el traslado seguro de niños. De hecho, el 34% de los niños viaja suelto en el auto, mientras que el 11% va en brazos de otro pasajero y el 6% asegurado con cinturón de seguridad, a pesar de su corta edad.

[Más información](#)



Inicia Programa Motorista Seguro 2020. GUATEMALA

Este proyecto tiene como objetivo, ayudar a la sociedad a obtener su licencia de una manera más práctica, realizándolo en varios lugares del país para apoyar a los motoristas que aún no cuenta con su licencia y así evitar inconvenientes en la vía pública y evitar que manejen de una forma ilegal”, indicó Geovanny Tagre, encargado del Programa de Motorista Seguro.

[Más información](#)



La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Implementa medidas de seguridad vial para que consumidores colombianos tengan día a día vehículos más seguros. COLOMBIA

A partir del 2020, todos los productores y proveedores de vehículos nuevos en el país **deberán informar** a los consumidores una serie de mínimos en seguridad vial y la disponibilidad o no de sistemas o dispositivos que servirán de orientación para la adquisición de vehículos cada vez más seguros (Automóviles y motocicletas).

La resolución de la ANSV dispone la obligatoriedad de incluir determinada información de seguridad vial en la publicidad **impresa, audiovisual, exterior visual, digital** y en cualquier tipo de soporte dirigido a los consumidores, así como en los manuales del propietario.

[Más información](#)



Observatorio comenta 64% de aumento en muertes de ciclistas en la ciudad de São Paulo. BRASIL

Según el artículo, el aumento en el número de muertes puede estar relacionado con el comportamiento riesgoso de los usuarios de bicicletas, así como con el aumento de los servicios de entrega en bicicleta. Según datos de Infosiga, el número de muertes en 2018 fue de 22 ciclistas y en 2019, ese número aumentó a 36.

El presidente y director del OBSERVATORIO Nacional de Seguridad Vial, José Aurelio Ramalho, defiende las inversiones en educación para el tráfico: "Hay muchos carriles bici y pistas bici en la ciudad, es decir, se ofreció infraestructura, pero en ningún momento llegó nadie y dijo: 'Hay que respetar la ley de tráfico'".

[Más información](#)

Hasta 60,000 muertes por año podrían evitarse en seis países de la región si se adopta el etiquetado de seguridad de Latin NCAP y las normas de seguridad vehicular de Naciones Unidas.

El reporte comprende la información de los países firmantes del BPR: Argentina, Brasil, Ecuador, Colombia, México y Uruguay.

El Informe, realiza el análisis de las regulaciones existentes en estos países, genera una propuesta de regulación para una aplicación eficiente y para el proceso de homologación. La segunda parte del estudio, realizada por la Universidad de Chicago, analiza los potenciales impactos en la salud, a partir de la estimación del número de vidas que se salvarían y la carga por discapacidad evitada como consecuencia de la adopción de los reglamentos de seguridad. La tercera parte del estudio elaborada bajo la supervisión de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) analiza los impactos económicos en términos de ingresos y empleo, intercambio comercial e implicaciones fiscales en los países de América Latina y el Caribe (ALC), como resultado de la posible adopción de los Reglamentos ONU seleccionados.

[Más información](#)

SEGURIDAD VEHICULAR Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en ALC a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor.

La Organización de las Naciones Unidas adoptó en 2010 un plan de acción “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020”, que tiene como objetivo el estabilizar en un primer momento, para después reducir el número de fallecidos y heridos.

El Plan Mundial alerta a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP.29 3) ” y en segundo lugar, alienta a los países a que se implementen programas de evaluación de vehículos nuevos para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.

[Más información](#)



El Congreso de Intendentes aprobó la regulación de vehículos de movilidad personal. URUGUAY

El Congreso de Intendentes, en su sesión del martes 7 de enero de 2020, emitió una circular por la que los gobiernos de los 19 departamentos del país aprueban un informe de la Comisión Asesora de Tránsito que propone la reglamentación integral de los Vehículos Móviles Personales (VMP): monopatines, bicicletas, triciclos y plataformas segway.

Los intendentes, asesorados por sus directores de Tránsito, acordaron que quienes utilicen estos vehículos **deben usar casco protector**. Los vehículos deben contar con **freno delantero y trasero, espejos retrovisores, timbre o bocina y sistema lumínico** (faro de luz blanca y reflectante).

Para los monopatines con y sin impulso, bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, triciclo a pedal, triciclo de pedaleo asistido y plataformas tipo segway, los jefes departamentales acordaron que deberán contar además con **al menos dos dispositivos retrorreflectantes en cada una de sus ruedas y una banda material retrorreflectante en ambos frentes de cada uno de los pedales**.

En el caso de los vehículos de tipo L2, L3, L4, L5, L6 y L7 deberán además estar provistos de **cinturón de seguridad de dos o tres puntas y apoya cabeza**.

Estos vehículos deberán circular por la calzada, a excepción de aquellas vías donde exista infraestructura dedicada a la bicicleta (bicisenda, ciclovía, busbici, etc.).

En cuanto a los límites de velocidad, el Congreso de Intendentes estableció un máximo de 25 km/h para monopatines con y sin impulso y plataformas tipo segway; máximo de hasta 45 km/h para vehículos de tipo L6 y hasta 50 km/h para los de tipo L1 y L2.

[Más información](#)

