



Fecha de presentación: 11/02/2021 Fecha de aceptación: 01/12/2021 Fecha de publicación: 21/01/2022

*¿Cómo citar este artículo?*

Sosa Ibarra, T. I., Ramos Tornet, Z. y Goteras González, C. O. (enero-abril, 2022). Fuentes de financiamiento para la gestión presupuestaria de la seguridad vial de Cuba. Revista *Márgenes*, 10(1) 117-136.  
<https://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes/workflow/index/1212/5>

**TÍTULO: FUENTES DE FINANCIAMIENTO PARA LA GESTIÓN PRESUPUESTARIA DE LA SEGURIDAD VIAL EN CUBA**

**TITLE: SOURCES OF FUNDING FOR THE BUDGETARY MANAGEMENT OF ROAD SAFETY IN CUBA**

**Autores:** MSc. Tania Ivón Sosa-Ibarra<sup>1</sup>, Lic. Zoe Ramos-Tornet<sup>2</sup>, Lic. Carlos Ovey Goteras-González<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Máster en Dirección. Profesora Auxiliar. Universidad de Sancti Spiritus “José Martí Pérez”, Centro de Estudios en Técnicas Avanzadas de Dirección (CETAD), Sancti Spiritus, Cuba. Correo electrónico: [ivon@uniss.edu.cu](mailto:ivon@uniss.edu.cu)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6431-8021>

<sup>2</sup> Licenciada en Derecho. Maestrante en Dirección en la Universidad de Sancti Spiritus “José Martí Pérez”. Dirección Provincial de Finanzas y Precios, Sancti Spiritus, Cuba. Correo electrónico: [zoe@ss.mfp.gob.cu](mailto:zoe@ss.mfp.gob.cu)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4474-7471>

<sup>3</sup> Licenciado en Derecho. Maestrante en Dirección en la Universidad de Sancti Spiritus “José Martí Pérez”. Dirección Provincial de Finanzas y Precios, Sancti Spiritus, Cuba. Correo electrónico: [carlos@ss.mfp.gob.cu](mailto:carlos@ss.mfp.gob.cu)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5303-5184>

**RESUMEN**

La seguridad vial es un problema de salud pública que afecta el desarrollo socioeconómico de los países y su financiamiento se erige en una necesidad creciente ante los retos actuales que enfrentan. Anualmente mueren en el mundo cerca de 1.35 millones de personas y más de 50 millones resultan lesionadas por los accidentes de tránsito. Se precisa la creación de

*Márgenes* publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

capacidad institucional para enfrentar este flagelo y lograr el establecimiento de acciones de mejoras, lo que se consolida con la definición de recursos financieros destinados para la mejora de la seguridad vial y su apropiado uso. Esta investigación se realiza con el objetivo de proponer fuentes de financiamiento que contribuyan a la gestión presupuestaria de la seguridad vial en Cuba.

Se emplearon técnicas y métodos del nivel empírico para el análisis de la información y a partir de la valoración de la gestión presupuestaria de la seguridad vial en la región iberoamericana, se identifican las semejanzas en las fuentes de financiamiento externo e interno.

Se realiza una propuesta de fuentes de financiamiento para la seguridad vial en el país que fue validada por el método de expertos y que constituye una aproximación a la necesidad de definir, dentro de los elementos que integran las fuentes de ingresos del Presupuesto del Estado, aquellos que se pueden destinar directamente al financiamiento de la seguridad vial en el país como contribución al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial.

**Palabras clave:** accidentes de tránsito; fuentes de financiamiento; gestión presupuestaria; presupuesto; seguridad vial.

#### ABSTRACT

Road safety is a public health problem that affects the socioeconomic development of the countries and its funding becomes a growing need in view of the current challenges that the countries face. Every year around 1.35 million people die in the world and more than 50 million are injured due to traffic accidents. Institutional capacity building is required to face this scourge and achieve the establishment of improvement actions, which is consolidated with the definition of financial resources destined for the improvement of road safety and its appropriate use. This research is carried out with the objective of proposing the sources of funding that contribute to the budgetary management of road safety in Cuba. Techniques and methods of the empirical level were used to analyze the information and, based on the assessment of the budget management of road safety in the Ibero-american region, similarities are identified in

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

the sources of external and internal funding. A proposal of the sources of funding for road safety in the country is made which was validated by the experts' assessment method and represents a step towards the need to define, within the elements that make up the sources of income of the State Budget, those that can be used directly to finance activities related to road safety in the country in line with the Sustainable Development Goals related to road safety.

**Keywords:** traffic accidents; sources of funding; budget management; budget; road safety.

## INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública que influye en el desarrollo socio-económico de los países.

Espinosa et al., (2016) consideran que estos hechos son controlables como riesgos, prevenibles como exposición, evitables en ocurrencia y atenuables en sus efectos a nivel individual, familiar y social cuando es imposible prevenirlos. Los denominan incidentes viales y su costo consume del 1% al 4% del Producto Nacional Bruto de los países en desarrollo.

Cada año mueren a nivel mundial por accidentes de tránsito cerca de 1.35 millones de personas, lo que significa más de 3 000 fallecidos al día y quedan discapacitadas entre 20 y 50 millones, con la consiguiente carga psicológica y social en las personas y la economía de los países. Se erigen como la primera causa de mortalidad en el rango etario de 5 a 29 años de edad y más de la mitad de todas las muertes en el tránsito, se ubican entre los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas. Los estudios destacan que el 93 % de los fallecidos se registran en los países de bajos y medios ingresos que, en contraposición, presentan un 51% de los vehículos registrados en el mundo. Con tasas de mortalidad de 27.5 fallecidos por 100 000 habitantes, el riesgo de morir por accidentes de tránsito en estos países es tres veces mayor que en los países de altos ingresos con tasas de 8.3 muertes por cada 100 000 habitantes, lo que constituye un claro reflejo de la situación de la seguridad vial en el mundo, y una evidente muestra de la inequidad en la ocurrencia de los accidentes de tránsito y de la relación entre el grado de desarrollo económico y social de los países y el estado de la seguridad vial existente en ellos. Organización Mundial de la Salud, (OMS, 2018).

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

En los países en vías de desarrollo, en los que el número de vehículos está creciendo rápidamente, esta epidemia está empeorando de manera que, de no mediar acciones que puedan revertir la situación, se convertirá en la tercera causa de muerte y discapacidad hacia el año 2030 (OMS, 2015).

Se conocen las principales causas que inciden en los accidentes, pero aún resultan insuficientes los esfuerzos y las medidas tomadas por los países. El financiamiento y recursos monetarios que garanticen una mayor inversión en la infraestructura vial y en el mejoramiento de la atención a los accidentados en el lugar de los hechos, pueden influir en la disminución de las defunciones y las lesiones físicas. La conciencia en la importancia de los recursos financieros está establecida y cada día se toman más medidas para proyectar las mejores prácticas para el financiamiento de la seguridad vial en el mundo (OMS, 2011).

El esfuerzo combinado de la comunidad internacional para financiar la seguridad vial representa, según estimaciones, entre 10 y 25 millones de dólares anuales, sin embargo, los esfuerzos adicionales de la comunidad tradicional de donantes son insuficientes para llegar a las cantidades que requiere la magnitud de este problema. Esta carencia de financiación debe subsanarse mediante una mayor difusión de información a una amplia gama de partes (Sosa, 2019).

Desde el año 2000, el Instituto de Seguridad Vial de Argentina (ISEV) ha planteado en foros nacionales e internacionales la necesidad de institucionalizar la seguridad vial en los estados de la región latinoamericana. Años posteriores en su documento, *Bases de implementación de Programas de Institucionalización de la seguridad Vial en países latinoamericanos*, señaló que todo proceso de institucionalización de la seguridad vial de un estado debe contemplar cuatro objetivos básicos, uno de ellos referido específicamente a la financiación de la seguridad vial como elemento indispensable en la gestión ISEV (2004).

Estos objetivos están enfocados a:

- La asunción de la temática Seguridad Vial como política de estado.
- La elaboración, implementación y seguimiento de un programa de acción.
- La asignación oficial de recursos específicos en el presupuesto nacional.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

- La definición de autoridad de aplicación y de coordinación.

Un problema asociado a la gestión de la seguridad vial es la identificación y disponibilidad de las fuentes de financiamiento, para sostener la actividad vial, las cuales deben estar diferenciadas para hacer efectiva la dirección.

Al respecto, en el Plan Mundial de Acción para el Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020 se establece que la necesidad de asegurar la financiación y apoyo a las actividades, iniciativas y proyectos de seguridad vial es esencial para la ejecución de las acciones programadas. En el artículo 5 del Pilar 1 del referido Plan se plantea que se debe garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, pues el financiamiento y los recursos monetarios que garanticen una mayor inversión en la infraestructura vial y en el mejoramiento de la atención a los accidentados en el lugar de los hechos, pueden influir en la disminución de las defunciones y las lesiones físicas (OMS, 2011).

Las acciones diseñadas en función de mejorar la seguridad vial y lograr una movilidad segura de las personas en las vías están condicionadas por el financiamiento y los recursos que se destinen a ese fin. Pese a los datos probatorios de que cada vez hay mayor concienciación sobre las cuestiones de seguridad vial y mayor compromiso para solucionarlas, la voluntad política y los niveles de financiación distan de guardar proporción con la escala del problema. (Planzer, 2005, como se citó en Sosa 2019)

Cuba, no está exenta de los problemas relacionados con la financiación de la seguridad vial, aspecto que se agrava por la situación económica que vive el país debido al recrudecimiento del bloqueo económico-financiero de Estados Unidos. Este escenario dificulta acceder a fuentes de financiamiento externo para el desarrollo de actividades relacionadas con la mejora de la seguridad vial, como es práctica común en otros países del área.

Además, la gestión presupuestaria de la seguridad vial en el país no se encuentra diferenciada en el presupuesto del Estado desde las diferentes perspectivas (prevención de accidentes, enfrentamiento, mejoramiento de la infraestructura, campañas de comunicación, formación de conductores y conciencia social, investigaciones y proyectos) y aunque se

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

destinan asignaciones para algunos organismos cuya función se relaciona con la seguridad vial, para otras actividades u organismos esta asignación no se establece claramente.

Otros aspectos que también influyen en la gestión presupuestaria de la seguridad vial se corresponden con la inexistencia de un esquema de financiamiento para la seguridad vial en el país, no todos los organismos tienen definido su presupuesto anual destinado a las actividades en función de esta temática, son insuficientes las vías de financiamiento para la seguridad vial, no existen mecanismos para la obtención, canalización y optimización de los recursos destinados a la seguridad vial y para la exploración de nuevas fuentes de financiamiento, no se diseñan y ejecutan proyectos de desarrollo local que aporten entradas de financiamiento para la seguridad vial y no se identifican otras fuentes alternativas que aporten a la gestión presupuestaria de la seguridad vial.

Sustentado en esta situación el presente artículo tiene como objetivo proponer fuentes de financiamiento que contribuyan a mejorar la gestión presupuestaria de la seguridad vial en Cuba.

## DESARROLLO

### Apuntes sobre el presupuesto del Estado

El surgimiento del presupuesto está estrechamente vinculado con el surgimiento y desarrollo del Estado y ocupa un rol protagónico en la planificación de la actividad económica y política en general. Es uno de los instrumentos financieros principales que refleja los intereses y el grado de compromiso del Gobierno para con sus ciudadanos y su nivel de intervención en la vida económica del país. (Leyva, 2016)

Presupuestar es definir aquellos aspectos económicos y financieros, que posean un mayor impacto económico y social, a partir del establecimiento de prioridades. Debe tenerse en cuenta que las necesidades son ilimitadas y los recursos finitos, por lo que debe primar un equilibrio, identificando con racionalidad y objetividad, lo que se puede y se debe hacer. (Mateo y Bolaños, 2017)

Torres y Morales (2018) plantean que el Presupuesto Público representa las intenciones del gobierno en cuanto a políticas de ingresos y gastos esperados para el año fiscal

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

correspondiente. A través del mismo, el Gobierno decide cuánto va a gastar, en qué y cómo, conforme a lo que considere como prioridades del país. Es el documento contable que presenta la estimación anticipada de los ingresos y los gastos relativos a una actividad u organismo, por determinado periodo de tiempo y constituye la base financiera a través de la cual se financia la mayoría de los gastos relacionados directamente con las necesidades de la población: la educación, la salud, los servicios públicos y la vivienda.

Mateo y Bolaños (2017) refieren que el Sistema Presupuestario es la expresión consolidada del Presupuesto del Estado, el cual, atendiendo al carácter unitario del país, responde a su organización político-administrativa, por tanto, las políticas (incluyendo la fiscal) tienen carácter centralizado, pero su aplicación se realiza de forma descentralizada por las instancias de Gobierno, con facultades otorgadas para el manejo de los recursos públicos a ellas asignados.

En Cuba, el Presupuesto del Estado está integrado por tres presupuestos y que se desglosan en 200 presupuestos, vinculados entre sí:

- El Presupuesto Central: Concentra los recursos financieros provenientes de las personas naturales o jurídicas cuya recaudación el Estado tenga derecho a percibir, correspondientes al sector netamente presupuestado y aquellos del sector empresarial, que sea de interés estatal asumir su financiación.
- El Presupuesto de la Seguridad Social: Es un presupuesto independiente, que se nutre de las contribuciones a la Seguridad Social, financia los gastos asociados a los pagos de pensiones y jubilaciones, los que no cubre en su totalidad con sus ingresos, asignándose una transferencia del Presupuesto Central, para respaldar la diferencia.
- Los Presupuestos de los Órganos Locales del Poder Popular: Constituyen el estimado de recursos financieros y los gastos de los órganos provinciales y municipales del Poder Popular. Están compuestos por 168 Presupuestos Municipales, 15 Presupuestos de las Provincias y 15 Presupuestos Provinciales (integrados a su vez por los presupuestos municipales más el de la provincia).

La Ley 130 “Del Presupuesto del Estado para 2020” publicado en la Gaceta Oficial de la

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

República, establece que el Presupuesto del Estado es discutido y aprobado anualmente por la Asamblea Nacional del Poder Popular y rige desde el primero de enero al treinta y uno de diciembre de cada año. Enmarca los indicadores macroeconómicos, los niveles de actividad previstos en el Plan de la Economía y las evaluaciones realizadas con los órganos, organismos y las organizaciones superiores de Dirección Empresarial y tiene como objetivo contribuir a la implementación de los Lineamientos de la Política Económica y Social aprobados en el VI y VII Congresos del Partido Comunista de Cuba respectivamente, que encauzan la actualización del modelo económico, (Gaceta Oficial, 2019).

Umansky et al., (2003) en su libro Administración Financiera del Estado Cubano, establecen elementos relacionados con el presupuesto del Estado, que es el documento donde se consigna el estimado de los recursos financieros y los gastos previstos para el año presupuestario destinados al desarrollo económico-social y al incremento del bienestar material en el país. Los recursos financieros y los gastos figuran por separado y por sus montos íntegros, sin compensaciones entre sí. Se consideran como recursos financieros del ejercicio presupuestario correspondiente, aquellos que se prevén recaudar en dicho período y se consideran gastos todos aquellos que se devenguen en el período, se traduzcan o no en salidas de dinero en efectivo de caja.

Los recursos financieros; Son el conjunto de recursos que precisa el Estado, en general, para garantizar el desarrollo de sus actividades de acuerdo con los objetivos y políticas trazadas. También reciben el nombre de ingresos públicos.

Dentro de los ingresos se consideran:

- Los ingresos cedidos: provienen de los recursos que aportan las entidades de subordinación local y otras que por su procedencia están asociados a una erogación que tuvo o tiene que realizar la localidad.
- Los ingresos participativos: son ingresos que corresponden al presupuesto central y se otorga un tanto por ciento de participación de los recaudados en la localidad, fundamentalmente, una proporción del Impuesto sobre Utilidades de las empresas de subordinación nacional y del impuesto sobre las ventas y circulación de determinados

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

productos.

- Las transferencias generales o de nivelación (subvención): son aquellas que cuando no resultan suficientes los ingresos cedidos y participativos para enfrentar los gastos en un territorio, el presupuesto central realiza estas transferencias, con el propósito de equilibrar las capacidades fiscales de los diversos territorios.
- Las transferencias de destino específico: son transferencias de recursos financieros que realiza el presupuesto central a los territorios, que están dirigidos a organizaciones con un propósito determinado, por lo que estos recursos no pueden usarse con fines diferentes al aprobado.

En cuanto a los gastos se consideran que son la ejecución del presupuesto notificado para el año fiscal y el límite de gastos es el importe máximo autorizado a ejecutar por un determinado concepto de gasto. Dentro de los gastos se establecen:

- Los créditos presupuestarios; que se definen como el importe máximo a distribuir y a gastar por las entidades vinculadas al presupuesto, los que se conceden en los plazos que se determine.
- Los gastos de destino específico: son el importe asignado para un objetivo determinado que no puede ser empleado con propósitos diferentes a los previstos.

Este acercamiento a las particularidades de la gestión presupuestaria en Cuba permite profundizar en las características del sistema presupuestario del país, como paso previo al análisis de la gestión presupuestaria de la seguridad vial y reconocer las posibilidades de insertar en el marco de los ingresos del presupuesto del Estado las fuentes de financiamiento que se proponen en este trabajo.

### **Apuntes sobre la seguridad vial**

La seguridad vial pudiera definirse como la no producción de accidentes en la vía. Sin embargo, existe la posibilidad de que se produzcan estos hechos y, además, aumenta si se tiene en cuenta que entre los elementos que intervienen en el sistema vial (hombre, vía, vehículo y el entorno vial), la mayor implicación la tienen las personas (Sosa, 2017).

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

De esta forma, se privilegia la consideración del enfoque sistémico de la seguridad vial al establecer la necesidad de un sistema seguro de transporte vial tomando en cuenta el error humano y la falibilidad del cuerpo humano. Por ello, es un derecho de los ciudadanos y un deber de todas las administraciones públicas, que los accidentes de tránsito disminuyan y sus consecuencias sean lo menos lesivas posibles para las personas y la sociedad (OMS, 2015).

La Ley No.109 “Código de seguridad vial” publicada en la Gaceta Oficial de la República de Cuba define, que la seguridad vial es un sistema integral que comprende el conjunto de actividades, funciones e instituciones jurídicas, íntimamente vinculadas entre sí, que tiene como finalidad el máximo aprovechamiento y duración de las inversiones, y el desplazamiento fluido, seguro y eficiente de vehículos y peatones en las vías. (Gaceta Oficial, 2010).

Para Cabrera y Velázquez (2015), la seguridad vial es una dimensión clave del estudio e intervención de la movilidad humana y desde hace décadas constituye una prioridad en salud pública internacional y determinante del desarrollo de comunidades y naciones.

Para Villaverde (2017) el concepto de seguridad vial hace referencia a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, tanto como peatones, conductores o pasajeros, las cuales se encuentran orientadas a propiciar su seguridad integral y la de los otros.

En este sentido, Ramírez (2004), como se citó en Sosa (2019), plantea que la seguridad vial es una conjunción de términos con la que se nomina una idea: un ente de razón que expresa el anhelo de erradicar la constante amenaza de los accidentes de tránsito.

Para los efectos de este trabajo, y a partir de las consideraciones anteriores, se asume como seguridad vial al conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos, disposiciones) y normas de conducta del usuario, bien sea como peatón, conductor o pasajero, a fin de usar correctamente la vía pública para prevenir los accidentes de tránsito.

### **La gestión presupuestaria de la seguridad vial en Iberoamérica**

En el año 2013 el Observatorio Iberoamericano de seguridad vial (OISEVI) presentó el informe “Valoración del estado de situación iberoamericana sobre la gestión de la Seguridad Vial.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

Hacia un modelo de gestión exitoso”, un estudio analítico y de valoración de corte cuantitativo sobre encuestas aplicadas respecto a la situación de la seguridad vial de los países miembros. (OISEVI, 2013)

Se aplicó una encuesta con preguntas vinculadas a los cinco pilares del “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”, con el objetivo de lograr un estado de situación actual de cada país del área iberoamericana en términos de seguridad vial. El estudio mostró que en el análisis del desarrollo institucional en el Pilar 1: “La Gestión de la seguridad vial”, el menor valor se relaciona con el financiamiento para la seguridad vial, lo que evidencia que es insuficiente la voluntad política para destinar recursos que permitan financiar las actividades que se requieren para la mejora de la seguridad vial en los países analizados. Los resultados se muestran en la Tabla 1.

**Tabla 1.** Análisis de la gestión de la seguridad vial en Iberoamérica

Parámetros	Resultados
Desarrollo Institucional en gestión de la seguridad vial. Existencia de una agencia específica para la gestión de la seguridad vial	El 13% de los países de la región presenta un desarrollo institucional alto
Disponibilidad de un Plan Nacional de seguridad vial, documentado y de fácil acceso público	El 47% de los países de la región hizo público su Plan Nacional de seguridad vial
Desarrollo e implementación de un Sistema Integral de datos en seguridad vial	El 55% de los países de la región cuenta con datos sistematizados
Financiamiento autónomo para intervenciones en seguridad vial	<b>Sólo el 6%</b> de los países de la región cuenta con presupuesto autónomo para intervenciones en seguridad vial

**Fuente:** Elaboración propia, adaptado de OISEVI, 2013



Este estudio muestra que el menor valor en la gestión institucional se relaciona precisamente con el aspecto del financiamiento para la seguridad vial, lo que evidencia que no existe aún una voluntad política para destinar recursos que permitan financiar las actividades que se requieren para la mejora de la seguridad vial en los países del área.

Los principales problemas reportados por estos países que impiden lograr el buen desempeño de su gestión y un aumento en el nivel de seguridad de tránsito surgen de los siguientes elementos:

- Falta de coordinación.
- Falta de recursos.
- Falta de atribuciones.
- Falta de datos.
- Falta de integración con otros ámbitos.

Como se evidencia, una de las causas fundamentales en los problemas de la gestión de la seguridad vial se relaciona precisamente con la falta o la insuficiencia de recursos para su financiamiento. En general, la mayoría de los ámbitos conflictivos de un país carecen de la totalidad de recursos que debieran tener para su tratamiento. La seguridad vial no es una excepción, se invierte muy poco dinero en esta problemática, comparados con los fondos invertidos en labores de investigación y desarrollo centrados en otros problemas de salud pública. Para revertir esta situación, es necesario en primer lugar, dar a conocer y crear conciencia respecto al grave problema y los costos que traen consigo los accidentes de tránsito.

Al respecto Zietlow (2012), como se citó en Sosa (2019), considera que entre las causas fundamentales de la inadecuada gestión de las redes viales en América Latina y el Caribe están:

- La dificultad de asegurar un flujo adecuado y estable de fondos para conservación vial mediante los procedimientos presupuestarios normales.
- Las leyes y regulaciones del sistema de administración pública no permiten una gestión eficiente y eficaz de la conservación vial.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

- 
- La falta de una cultura de mantenimiento y la poca comprensión de las consecuencias económicas de la conservación insuficiente, incluso por parte de los encargados de las vías, hace aún más difícil la obtención de fondos.

## MATERIALES Y MÉTODOS

Esta investigación en su primera fase es de carácter exploratoria para profundizar en el análisis del financiamiento de la seguridad vial. Además, es descriptiva al enfocarse en los métodos más importantes del objeto de estudio, y se realiza una caracterización de la situación actual de la gestión presupuestaria en los países de la región iberoamericana y en Cuba.

Entre los métodos aplicados para la realización de esta investigación se encuentran:

El histórico-lógico para el análisis de la documentación y la literatura referente al tema, con el propósito de determinar las tendencias de la gestión presupuestaria de la seguridad vial en países de América Latina y en Cuba.

El análisis-síntesis para realizar un análisis de la situación que presenta el financiamiento de la seguridad vial y estudiar por separado cada aspecto de este problema.

Las entrevistas para constatar el estado en que se encuentra el proceso de captación y el uso del presupuesto en actividades para la seguridad vial en Cuba.

La revisión documental para profundizar los conocimientos referentes al tema.

El método de expertos para la validación de las propuestas de fuentes de financiamiento para la seguridad vial en el país y demostrar la factibilidad y pertinencia de la investigación.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### El financiamiento de la seguridad vial en Iberoamérica

Para analizar las formas de financiamiento de las actividades para la seguridad vial se realizó una valoración de la gestión presupuestaria identificada en los planes nacionales de seguridad vial de 16 países del área iberoamericana. (Argentina, Colombia, Paraguay, Costa Rica, Perú, España, Uruguay, México, Venezuela, Ecuador, Bolivia, República Dominicana, Honduras, Nicaragua, Puerto Rico y Cuba) y se definieron las semejanzas asociadas a las prácticas, tanto en el financiamiento externo como en el interno.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

### **Semejanzas en las fuentes de financiamiento externo**

- Préstamos que otorgan el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Continental.
- La colaboración económica que brinda la AEC (Asociación Española de la Carretera) para los países de América Latina.
- Préstamos e inversiones que realiza el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

### **Semejanzas en las fuentes de financiamiento interno**

- Fondos recaudados por las infracciones del tránsito que son depositados directamente en las cuentas bancarias de las instituciones gubernamentales encargadas de administrar y dirigir las actividades que se realizan a nivel nacional para la seguridad vial.
- Inversiones que realiza cada país del presupuesto de la Administración del Estado para erradicar las defunciones por accidentes de tránsito.
- Otra fuente de financiamiento común para los países latinos son las multas o infracciones del tránsito y los fondos provenientes del cobro de peajes.
- En varios países los Programas Nacionales de seguridad vial son financiados por el presupuesto del estado. Se destinan partidas de gastos para el mejoramiento de las vías y del transporte, para la señalización y actividades relacionadas con la dirección de tránsito, con la educación y divulgación de acciones comunicativas y la prevención para la seguridad vial.

Badré (2015) considera que, para lograr avances significativos, los gobiernos deben comprometerse a dar prioridad a la seguridad vial y comenzar a pensar de manera creativa en diversos modos de incrementar el financiamiento interno. Los países de ingresos altos y que muestran desempeños satisfactorios en cuanto a la seguridad vial, emplean mecanismos de financiamiento específicos (como impuestos a los combustibles, gravámenes a los seguros, multas por incumplimiento de normas viales y gastos generales de capital en grandes obras), para garantizar el mantenimiento de los caminos y asegurar que los organismos pertinentes tengan los recursos necesarios para reducir el número de muertes.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

## La gestión presupuestaria de la seguridad vial en Cuba

En el país no está diferenciado expresamente en el presupuesto del Estado un financiamiento para la seguridad vial.

En la Disposición especial segunda de la Ley 109 “Código de Seguridad Vial” se establece que: “Los organismos de la Administración Central del Estado y los órganos del Poder Popular vienen obligados a prever, en sus respectivos presupuestos, las sumas correspondientes a la financiación de las actividades de seguridad vial que tengan a su cargo” (Gaceta Oficial (2010, p.42).

La gestión presupuestaria de la seguridad vial se realiza a través de la asignación de partidas del presupuesto nacional fundamentalmente a entidades pertenecientes al Ministerio del Transporte (MITRANS) y al Ministerio del Interior (MININT).

Tal es el caso del Centro Nacional de Vialidad, la Oficina Nacional de Inspección Estatal de Transporte (ONFET), y el Grupo Permanente de trabajo para la seguridad vial que realizan acciones en función de la seguridad vial y su asignación forma parte del presupuesto del MITRANS. Así mismo, las Escuelas de Educación Vial (EEVC) y la Empresa de Revisión Técnica Automotor (ERTA), reciben asignaciones del presupuesto asignado a su Organismo Superior de Dirección Empresarial (OSDE), que es el Grupo Empresarial Automotor (GEA), para la ejecución de actividades que tributan a la seguridad vial.

En el caso del MININT, en su estructura existen varias direcciones en las que su objeto también se enfoca a la seguridad vial y reciben una asignación de su presupuesto, para la realización de sus tareas y estas direcciones son: la Dirección Nacional de Tránsito, el Centro Nacional de Ingeniería del tránsito, la Dirección de licencia de conducción y la de Registro de Vehículos.

Además, en la Ley 109 “Código de seguridad vial” publicada en la Gaceta Oficial de la República de Cuba, se establece que los Consejos de la Administración Provincial (CAP) y los Consejos de la Administración Municipal (CAM), son las autoridades administrativas que tienen la obligación de proteger y mantener en buen estado las vías que le han sido asignadas y, en tal sentido, planifican y reciben en su presupuesto los recursos requeridos para ello.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

---

También instituye que las vías de interés específico son responsabilidad de los organismos del Estado y Gobierno, que realizan labores de reparación y mantenimiento de estas vías para el desarrollo de su labor socio-económica (Ministerio del Turismo, Grupo Empresarial de la Industria azucarera (Azcuba) y el Ministerio de la Agricultura), el monto necesario para ello se utiliza de su asignación anual, pues del presupuesto nacional no se les destina un monto específico para estas actividades, por tanto, les corresponde planificarlo como parte de sus inversiones.(Gaceta Oficial,2010)

### **Propuesta de fuentes de financiamiento para la seguridad vial**

A partir del análisis de la gestión presupuestaria de la seguridad vial, se identifican un conjunto de fuentes de financiamiento que, si se destinan específicamente a esta actividad, se puede contribuir a la creación del esquema de financiamiento para la seguridad vial en el país y un mejor desempeño de la gestión presupuestaria de la seguridad vial. De lo que se trata entonces, es de proponer que algunos de estos recursos que, en la actualidad van directamente al presupuesto del estado, pasen a formar parte del esquema para financiar de forma concreta la seguridad vial del país.

Varias de estas propuestas ya están contempladas dentro de las fuentes que van al presupuesto del estado y otras se identifican a partir de las prácticas internacionales y que son factibles de aplicarlas en el contexto cubano. Esto conllevaría a cambios en el sistema de planificación y control de las partidas del presupuesto y, de esta forma, se estarían dando pasos en función de la institucionalización de la seguridad vial en el país, como uno de los requisitos para su efectiva gestión y para la implementación de las acciones contenidas en el Plan Estratégico Nacional de seguridad vial de Cuba.

Dentro de la propuesta de fuentes de financiación se encuentran:

- Los recursos del presupuesto nacional destinados a actividades de la seguridad vial.
- Un por ciento de las multas por violaciones del tránsito y del cobro de peajes.
- La ejecución de proyectos de desarrollo local cuyos fondos provengan de fuentes nacionales o internacionales y que tributen al desarrollo de la seguridad vial en la provincia o el país.

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

Otras propuestas serían destinar al esquema de financiamiento de la seguridad vial:

- Cobro de un impuesto adicional al poseedor de más de un vehículo.
- Cobro de un impuesto adicional por el consumo de bebidas embriagantes.
- Cobro por contaminación auditiva (motores ruidosos, uso de bocinas, equipos de sonido de gran poder).
- Cobro por contaminación ambiental (por no atender adecuadamente las emisiones de gases de los vehículos).
- Destinación del recaudo por concepto de multas por infracciones de tránsito como es el hecho de conducir y realizar a la vez otras acciones (comunicarse por celular o realizar cualquier operación que distraiga la atención), a financiar la seguridad vial.
- Cobro de una multa adicional a la prevista en la Ley 109 al responsable de un accidente de tránsito que involucre víctimas, la cual se tasaría de acuerdo a la gravedad del accidente de tránsito.

Para la validación de las fuentes de financiamiento propuestas, se utilizó por el método de expertos, metodología para la selección de los expertos y calcular el nivel de competencia. Para buscar la concordancia entre los expertos, se aplicó el coeficiente de concordancia de Kendall, que arrojó que el juicio de los expertos fue consistente lo que demuestra que las fuentes de financiamiento propuestas pueden contribuir a la gestión presupuestaria de la seguridad vial y son factibles de aplicar, por lo que el criterio emitido por los expertos ante la propuesta permite corroborar su validez.

Esta investigación responde a la consecución de una acción contenida en la línea estratégica “Institucionalización” del Plan Estratégico nacional de seguridad vial de Cuba 2018-2031, que se refiere a la realización de un estudio de las fuentes de financiamiento de la seguridad vial en el mundo que permita adecuarlas al contexto cubano, posibilitar entradas de financiamiento al Presupuesto del Estado y lograr el esquema de financiamiento de la seguridad vial en el país. De esta forma, constituye una de las vías para contribuir al cumplimiento de las metas relacionadas con la seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para la reducción de las muertes por accidentes y la mejora de la seguridad vial, los

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN ORIGINAL

---

sistemas de transporte y la movilidad de los usuarios más vulnerables en las vías, en los que tiene una clara incidencia la financiación que se destine a las actividades que se requieren desarrollar para lograr estas metas y de la necesaria identificación y uso adecuado de las fuentes de financiamiento y de los recursos financieros. Asamblea General de las Naciones Unidas (AGNU, 2015 y 2020).

### CONCLUSIONES

Con el análisis de las fuentes de financiamiento de la seguridad vial en la región iberoamericana se identificaron las principales semejanzas en ese proceso, lo que permite adecuar al contexto cubano las fuentes que posibiliten entradas de financiamiento al presupuesto del estado para la mejora de la seguridad vial en Cuba.

Se validó por el método de expertos la propuesta de fuentes de financiamiento de la seguridad vial, lo que permite afirmar su factibilidad, que es aplicable y que sus resultados se proyecten en beneficio de la gestión presupuestaria de la seguridad vial en el país.

Se requiere avanzar en la institucionalización de la seguridad vial. Un aspecto esencial es su financiación para lograr una efectiva gestión presupuestaria de la seguridad vial. En la medida que se inviertan más recursos en la seguridad vial, se contribuirá a la disminución de los accidentes de tránsito y sus efectos en la sociedad y la economía.

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (AGNU). (2015). *Resolución A/RES/70/1 Transformando nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. 70. Asamblea General de las Naciones Unidas. Naciones Unidas. New York. Estados Unidos. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (AGNU). (2020). *Resolución A/RES/74/299 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*. 74. Asamblea General de las Naciones Unidas. Naciones Unidas. New York. Estados Unidos. <https://www.un.org/es/ga/74/resolutions.shtml>
- Badré, B. (3 de diciembre 2015). La seguridad vial es una cuestión de equidad para los pobres. World Bank Group. Voces. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-seguridad-vial-es-una-cuestión-de-equidad-para-los-pobres>

---

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN ORIGINAL

- Cabrera G. y Velázquez N. (2015). La década de acción en seguridad vial en Medellín, Colombia. *Revista de Salud Pública*. 17(1),140-150. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/revsaludpublica/article/view/51304>
- Espinosa A. et al., (2016). Epidemiología de incidentes viales en Medellín, Colombia,2010-2015. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 35(1):7-15. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/fnsp/article/view/23278>
- Gaceta Oficial de la República de Cuba. (2010). *Ley 109. "Código de seguridad vial"*. Gaceta Oficial N. 40 Ordinaria de 17 de septiembre de 2010, República de Cuba. <https://www.gacetaoficial.gob.cu/es/ley-109-de-2010--de-asamblea-nacional-del-poder-popular>
- Gaceta Oficial de la República de Cuba. (2019). *Ley 130 "Del Presupuesto del Estado para el año 2020"*. Gaceta Oficial N. 4 Extraordinaria de 20 de diciembre de 2019, República de Cuba. <https://www.gacetaoficial.gob.cu/es/ley-130-de-2019-de-asamblea-nacional-del-poder-popular>
- Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV). (2004). *Bases de implementación de Programas de Institucionalización de la Seguridad Vial en países latinoamericanos*. Buenos Aires, Argentina. <http://www.isev.com.ar/uploads/BasesDeImplementacionDeProgramasDeInstitucionalizacionSV.pdf>
- Leyva, B. (2016). *Análisis de la ejecución del presupuesto en la Unidad Policlínico "Rolando Monterrey Caballero"*. (Tesis de Grado). Instituto Superior Minero Metalúrgico de Moa "Dr. Antonio Núñez Rodríguez". Holguín, Cuba. <http://www.ninive.ismm.edu.cu/handle/123456789/2374>
- Mateo, J.E y Bolaños, M. (2017). Instructivo sobre el Presupuesto del Estado en Cuba. *Revista Cubana de Finanzas y Precios* 2017. 1(3). 7-18. [http://www.mfp.gob.cu/revista\\_mfp/index.php/RCFP/article/view/34](http://www.mfp.gob.cu/revista_mfp/index.php/RCFP/article/view/34)
- Observatorio Iberoamericano de seguridad vial (OISEVI). (2013). *Valoración del estado de situación iberoamericana sobre la gestión de la seguridad vial. "Hacia un modelo de gestión exitoso"*. Buenos Aires, Argentina. <http://www.oisevi.ar>
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Ginebra. Suiza. [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action)
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Ginebra. Suiza. WHO/NMH/NVI/15.6. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es)
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2018). *Informe global de situación de la seguridad vial 2018*. Ginebra, Suiza. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018)
- Sosa, T. (2017). *Propuesta de estructura para la administración de la seguridad vial en Cuba*. Ponencia presentada en VI Encuentro Académico de seguridad vial. Universidad Agraria de La Habana (UALH), Mayabeque, Cuba.

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>  
[margenes@uniss.edu.cu](mailto:margenes@uniss.edu.cu)

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN ORIGINAL

- 
- Sosa, T. (2019). *Propuestas para el financiamiento de la seguridad vial en Cuba*. Ponencia presentada en V. Conferencia Científico Internacional Yayabociencia 2019, Universidad de Sancti Spíritus (Uniss), Sancti Spíritus, Cuba.
- Torres, I. y Morales, M. (2018). La tributación y el gasto público a nivel local. *Revista Cubana de Finanzas y Precios* 2018. 2(3). 12-29.  
[https://www.mfp.gob.cu/revista\\_mfp/index.php/RCFP/article/view/03](https://www.mfp.gob.cu/revista_mfp/index.php/RCFP/article/view/03)
- Umansky, I. et al., (2003). *Administración Financiera del Estado Cubano*. Centro de Estudios Contables, Financieros y de Seguros (CECOFIS). La Habana, Cuba
- Villaverde, D. (2017). *Diagnóstico de la gestión de la seguridad vial en la provincia de Villa Clara*. (Tesis de Grado). Universidad Central de las Villas (UCLV). Villa Clara, Cuba.  
<https://www.dspace.uclv.edu.cu/handle/123456789/8677>

