

# 4

## Conclusiones

### Puntos fuertes y débiles de esta encuesta

La presente encuesta constituye un primer paso hacia una evaluación mundial amplia de la seguridad vial. Reúne un conjunto de datos único sobre diversas variables relacionadas con la seguridad vial para 178 países, que en total suman más del 98% de la población mundial. Asimismo, pone la seguridad vial en pie de igualdad con otras cuestiones, como el cambio climático, el tabaquismo y la tuberculosis,

cuyas evaluaciones periódicas permiten a los países vigilar los progresos realizados a lo largo del tiempo y compararlos con los de otros países.

La metodología de la encuesta fue concebida para aumentar la exactitud y exhaustividad de los datos sometidos a la OMS, y se solicitó a los informantes de múltiples sectores que participaran en las respuestas finales y llegaron a un consenso a este respecto. Otra ventaja de la metodología era que fomentaba la colaboración multisectorial por medio



de la vinculación entre los profesionales de la seguridad vial que trabajan en un mismo país. Algunos coordinadores nacionales de información comunicaron que la reunión del grupo de consenso había sido la primera ocasión en que profesionales de distintos sectores se reunían para examinar la seguridad vial. Como resultado de los talleres regionales de capacitación celebrados dentro de este proyecto, se han desarrollado redes de coordinadores nacionales de información que ya están siendo utilizadas para facilitar la colaboración regional.

No obstante, como ocurre con todos los estudios, se han observado algunas limitaciones, concretamente:

- La comparabilidad de los datos entre países tiene ciertas limitaciones, debidas a las diferentes interpretaciones utilizadas en los cuestionarios (por ej., la definición de qué se considera un camino rural o una carretera difiere de un país a otro); al hecho de que los países comunican datos de distintos años (2006 o 2007), y a que se utilizan diferentes fuentes de datos para las variables (por ej., en algunos países los datos sobre víctimas mortales proceden del sector de la policía, mientras que en otros se extraen del sector sanitario, lo que tiene implicaciones en la exhaustividad).
- La encuesta se centró en datos de ámbito nacional. Esto significa que, para los países donde se promulgaron leyes relativas a los factores de riesgo en el ámbito subnacional, no se registraron los detalles acerca de estas variables. Del mismo modo, si bien muchas leyes relativas a los factores de riesgo asociados al tránsito se promulgan a nivel nacional, las medidas de regulación y para hacerlas cumplir suelen aplicarse en los ámbitos subnacional o local.
- Por último, en este proyecto la recopilación de datos se hizo mediante cuestionarios autoadministrados, los cuales pueden introducir sesgos potenciales. Además, también se introdujo un cierto grado de subjetividad ya que a los encuestados se les pidió que puntuaran su percepción de la aplicación de la legislación relativa a factores de riesgo en su país.

## Mensajes y recomendaciones fundamentales

La presente encuesta cubrió la magnitud de los traumatismos por accidentes de tránsito, la existencia de instituciones, políticas, leyes y sistemas de recopilación de datos, y los niveles de percepción del cumplimiento de la legislación en el ámbito nacional. A continuación se resumen los principales hallazgos:

- La mortalidad por causa del tránsito sigue siendo un importante problema de salud pública, y las tasas más altas de letalidad por 100 000 habitantes corresponden a los países de ingresos bajos y medianos. Los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas («usuarios vulnerables de las vías de tránsito») suman en conjunto alrededor de la mitad de todas las víctimas mortales por accidentes de tránsito en el mundo. Los usuarios vulnerables de las vías de tránsito están particularmente expuestos al riesgo de sufrir accidentes en la Región de Asia.
- Si bien muchos países disponen de un marco legislativo básico para la seguridad vial, sólo el 47% tiene leyes relacionadas con los cinco factores de riesgo fundamentales examinados: velocidad, consumo de alcohol y conducción, uso del casco, uso del cinturón de seguridad y uso de sistemas de retención para niños. Además, esas leyes por lo general no tienen una esfera de aplicación global.
- En muchos países, el cumplimiento de las leyes relativas a estos factores de riesgo para los traumatismos por accidentes de tránsito se percibe como subóptimo.
- En muchos países, los marcos institucionales están poco desarrollados o cuentan con pocos recursos para ser eficaces. Por ejemplo, mientras el 76% de los países comunica la existencia de una estrategia nacional sobre seguridad vial, solamente un tercio informa de que su gobierno proporciona apoyo a una estrategia nacional sobre seguridad vial que tiene metas precisas y fondos suficientes para su aplicación; estos dos aspectos

son importantes para el éxito de una estrategia.

- Se observan diversas limitaciones en los datos sobre traumatismos por causa del tránsito que recopilan y comunican los países. La subnotificación de las víctimas mortales por accidentes de tránsito –un indicador fundamental para evaluar la magnitud del problema- es un grave obstáculo en muchos países. Además, tan sólo el 22% de todos los países señaló que disponía de datos sobre los traumatismos mortales y no mortales por causa del tránsito, estimaciones del costo que éstos implicaban para su economía, y datos sobre indicadores de vigilancia y evaluación como las tasas de uso del casco y del cinturón de seguridad.

Los resultados presentados indican que a pesar de que la mayoría de los países ha tomado medidas encaminadas a abordar la seguridad vial, es preciso realizar esfuerzos adicionales:

1. Los gobiernos deberían tener en cuenta las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito a la hora de tomar decisiones de política que repercutan sobre la seguridad vial. Hasta la fecha, en muchos países se han descuidado las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Convendría prestarles una atención renovada, en particular cuando se toman decisiones relativas al diseño y las infraestructuras viarias, la planificación del uso del suelo y los servicios de transporte.
2. Los gobiernos deberían promulgar leyes de amplio alcance que brinden protección a todos los usuarios de las vías de tránsito por medio del establecimiento de límites de velocidad apropiados al tipo y función de la vía de tránsito, la instauración de límites de concentración de alcohol en sangre para ayudar a reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, y el uso de medidas apropiadas de protección para los ocupantes de los vehículos. La legislación existente debería revisarse y enmendarse para ajustarse a las buenas prácticas que se fundamentan en pruebas sólidas de eficacia.

3. Es preciso mejorar la aplicación de todas las leyes relativas a la seguridad vial. Los esfuerzos para hacer cumplir la legislación deben difundirse debidamente, sostenerse y aplicarse por medio del uso de medidas y sanciones apropiadas en caso de infracción.

4. Los gobiernos deberían estimular la colaboración entre los diferentes sectores implicados en la recopilación y notificación de datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito. Esto conlleva mejorar los vínculos en esta materia entre los servicios de policía, transporte y salud, armonizar las definiciones de casos y aumentar las capacidades humanas para llevar a cabo la recopilación de datos.

5. Los gobiernos deberían velar por que las instituciones designadas como responsables para intervenir en la esfera de la seguridad vial tengan los recursos humanos y financieros necesarios para actuar con eficacia. Las pruebas señalan que el desarrollo y apoyo de una estrategia nacional con metas realistas y fondos asignados para su ejecución son factores importantes con miras a alcanzar los objetivos a largo plazo en materia de seguridad vial.

Los resultados de la presente encuesta pueden utilizarse como una herramienta para informar decisiones de política conjuntamente con otros estudios y programas internacionales y nacionales: por ejemplo, el proyecto de las comisiones regionales de las Naciones Unidas para fijar metas de reducción de los traumatismos por accidentes de tránsito, o la aplicación y evaluación paralelas de los manuales de buenas prácticas elaborados a través del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. Los resultados también pueden usarse con la finalidad de movilizar la voluntad política y los recursos necesarios para conseguir un transporte por carretera más seguro para todos los usuarios, incluso en los foros internacionales. Un hito fundamental en los actos internacionales relacionados con la seguridad vial será la celebración de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Moscú en noviembre de 2009.

Durante la conferencia, los delegados probablemente harán un llamamiento para un *Decenio de Acción* para la Seguridad Vial. Si esta propuesta recibe el apoyo de los países miembros, el Decenio podría ser una importante oportunidad para impulsar una mayor acción. Los resultados del presente *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* y las lagunas que ha identificado deberían utilizarse como elementos clave en las deliberaciones que tendrán lugar durante la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y para planificar las actividades previstas en el contexto del *Decenio de Acción*.

Las investigaciones hacen cada vez más patente la existencia de sistemas para prevenir los accidentes o reducir la

gravedad de los traumatismos resultantes, y los países han adoptado muchas medidas encaminadas a poner en práctica intervenciones fundamentadas en pruebas para hacer más seguras las vías de tránsito. En el contexto internacional, el compromiso de alto nivel se ha manifestado por medio de diversas resoluciones y proyectos de colaboración. No obstante, esta encuesta pone de manifiesto que aún hay mucho más por hacer. Ningún país puede permitirse cruzarse de brazos y considerar que su trabajo en pro de la seguridad vial se ha concluido, y la comunidad internacional debe continuar reconociendo los traumatismos por accidentes de tránsito como un importante problema de salud y desarrollo e intensificar su apoyo para prevenirlos.