



INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL RESUMEN



Organización
Mundial de la Salud

Cada año mueren más de 1,2 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Se trata de una epidemia que sigue en aumento en buena parte del planeta. En los últimos cinco años, la mayoría de los países han aprobado las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, que proporcionan orientación sobre el modo de implantar a nivel nacional un enfoque integral para la mejora de la seguridad vial y la reducción de las muertes en carretera. Sin embargo, no se ha efectuado hasta la fecha ninguna evaluación mundial sobre seguridad vial que indique el grado de aplicación de este tipo de estrategias. *El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, que abarca un total de 178 países y se basa en los datos de una encuesta normalizada llevada a cabo en 2008, constituye por tanto el primer estudio de amplio alcance en esta esfera. Los resultados de la encuesta ofrecen a los países una referencia para evaluar su situación en comparación con los demás. Los datos también pueden servir de «punto de partida» para la medición de los avances que se vayan logrando con el tiempo. El informe presenta además una serie de conclusiones fundamentales.

Los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un problema de salud pública mundial, sobre todo en los países de ingresos bajos y medianos

Los países de ingresos bajos y de ingresos medianos presentan tasas de mortalidad por accidentes de tránsito más elevadas (21,5 y 19,5 por 100 000 habitantes, respectivamente) que los de ingresos altos (10,3 por 100 000 habitantes). Con todo, incluso en los países de ingresos altos – donde las correspondientes tasas de mortalidad han ido descendiendo en las últimas cuatro o cinco décadas –, los accidentes de tránsito siguen constituyendo una causa importante de defunción, traumatismos y discapacidad.

Más del 90% de las muertes que se cobran las carreteras en el mundo entero se concentran en los países de ingresos bajos y medianos, a los que corresponde menos de la mitad del parque mundial de vehículos.

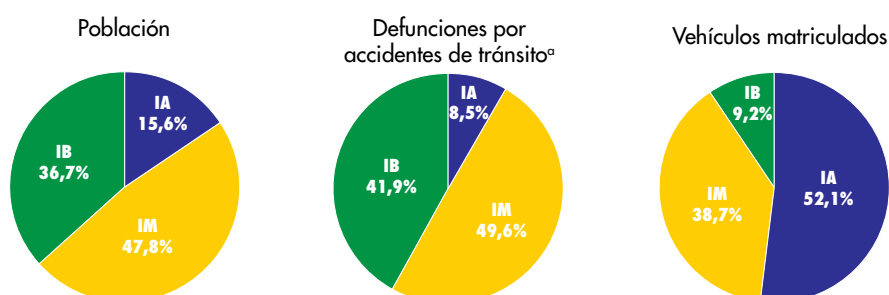
Cuadro 1. Tasas modeladas de mortalidad por accidentes de tránsito (por 100 000 habitantes),^a por regiones de la OMS y grupos de ingresos

Región de la OMS	Ingresos altos	Ingresos medianos	Ingresos bajos	Total
Región de África ^b	–	32,2	32,3	32,2
Región de las Américas ^c	13,4	17,3	–	15,8
Región de Asia Sudoriental ^b	–	16,7	16,5	16,6
Región de Europa	7,9	19,3	12,2	13,4
Región del Mediterráneo Oriental	28,5	35,8	27,5	32,2
Región del Pacífico Occidental	7,2	16,9	15,6	15,7
Tasas mundiales	10,3	19,5	21,5	18,8

^a Ajustadas a la definición de defunción por accidente de tránsito basada en el plazo de 30 días.

^b No hay países de ingresos altos en esta región. ^c No hay países de ingresos bajos en esta región.

Figura 1. Población, defunciones por accidentes de tránsito,^a y vehículos de motor matriculados, por grupos de ingresos



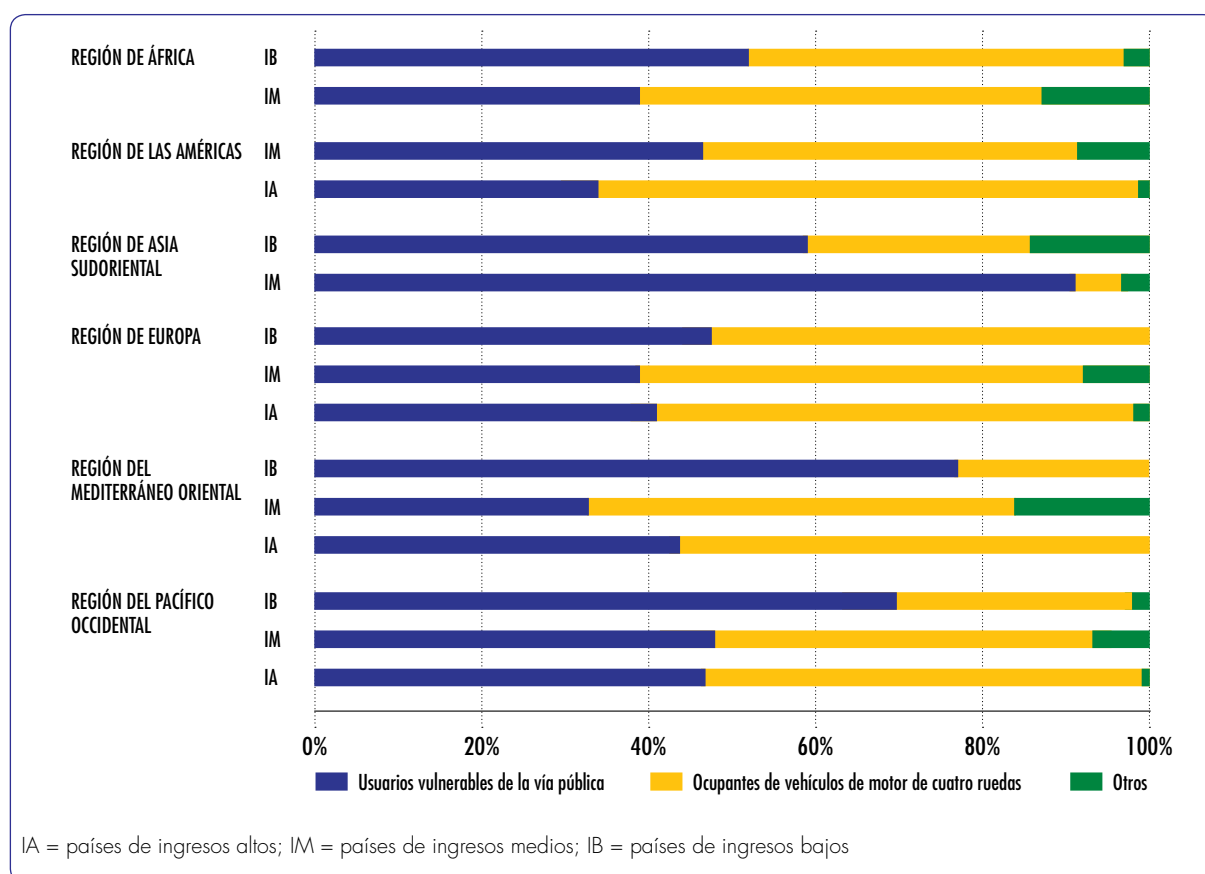
^a Datos modelados, ajustados a la definición basada en el plazo de 30 días.

IA = países de ingresos altos; IM = países de ingresos medios; IB = países de ingresos bajos

Cerca de la mitad de las víctimas mortales que se cobra la carretera en las distintas partes del mundo son usuarios vulnerables de la vía pública

Casi la mitad (el 46%) de las personas que fallecen a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, denominados colectivamente «usuarios vulnerables de la vía pública». Esa proporción es incluso mayor en las economías más pobres. En algunos países de ingresos bajos y de ingresos medios, el porcentaje de víctimas mortales pertenecientes a esta categoría puede llegar a alcanzar un 80%.

Figura 2. Defunciones notificadas por categoría de usuario de la vía pública (%), por regiones de la OMS y grupos de ingresos



El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* sugiere que no se está haciendo lo suficiente para atender las necesidades de estos grupos vulnerables; así por ejemplo:

- sólo un 29% de los países cumplen los criterios básicos referidos a la reducción de la velocidad en las zonas urbanas, aunque se trata de un factor de riesgo fundamental para el padecimiento de traumatismos entre los peatones y ciclistas;
- menos del 10% de los países califican de eficaces las medidas adoptadas para hacer cumplir los límites de velocidad previstos en sus respectivas legislaciones;
- solamente una tercera parte (32%) de la población mundial vive en países que aplican políticas nacionales que promueven los desplazamientos a pie y en bicicleta como medios alternativos al transporte motorizado, de lo que se deduce que no existen medidas de política que aseguren que los usuarios de la vía pública puedan caminar y montar en bicicleta de forma segura;
- el 44% de los países carecen de políticas de promoción del *transporte público* como alternativa al transporte en automóvil.

Cerca de la mitad de las víctimas mortales que se cobra la carretera en las distintas partes del mundo son peatones, ciclistas o motociclistas.

Muchas de las medidas destinadas a reducir los traumatismos causados por el tránsito entre los usuarios vulnerables de la vía pública también pueden tener otras repercusiones sanitarias beneficiosas, como la mejora de la salud respiratoria gracias a la reducción de las emisiones de gases de escape o los efectos positivos asociados al aumento de la actividad física.

Pocos países cuentan con una legislación integral y bien aplicada sobre seguridad vial

En numerosos países, la adopción y la aplicación práctica de leyes de tránsito parecen dejar mucho que desear. La elaboración de instrumentos legislativos en esta materia y la ejecución eficaz de los mismos son cruciales para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad, así como para fomentar el uso del casco, del cinturón de seguridad y de dispositivos de retención para niños. Según se desprende de la encuesta realizada para el informe, únicamente el 15% de los países cuentan con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales.

En general el grado de cumplimiento de las normas centradas en esos factores de riesgo es bajo, lo que apunta a la necesidad de asegurar una mayor observancia de las leyes de seguridad vial. Para lograr esa meta, hace falta mostrar la debida voluntad política y dotar a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley de suficientes recursos humanos y financieros para preparar actividades eficaces de mejora de la observancia. Las intervenciones que se conciban en esta esfera deberán recibir una buena difusión, ser sostenibles e ir acompañadas de las oportunas medidas y sanciones para los casos de infracción.

Únicamente el 15% de los países cuentan con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales.

Velocidad

Según las recomendaciones de los estudios realizados para un control eficaz de la velocidad, el límite máximo en zona urbana no debe exceder los 50 km por hora; en las zonas donde los usuarios vulnerables de la vía pública están especialmente expuestos, incluso se recomienda fijarlo en 30 km por hora.

- Menos de una tercera parte de los países participantes aplican límites de velocidad de 50 km por hora, o incluso inferiores, y facultan a las autoridades locales para reducirlos en caso de necesidad.
- Sólo el 9% de los países han calificado de satisfactoria la observancia de los límites de velocidad establecidos por su legislación nacional.



¿Qué se puede hacer?

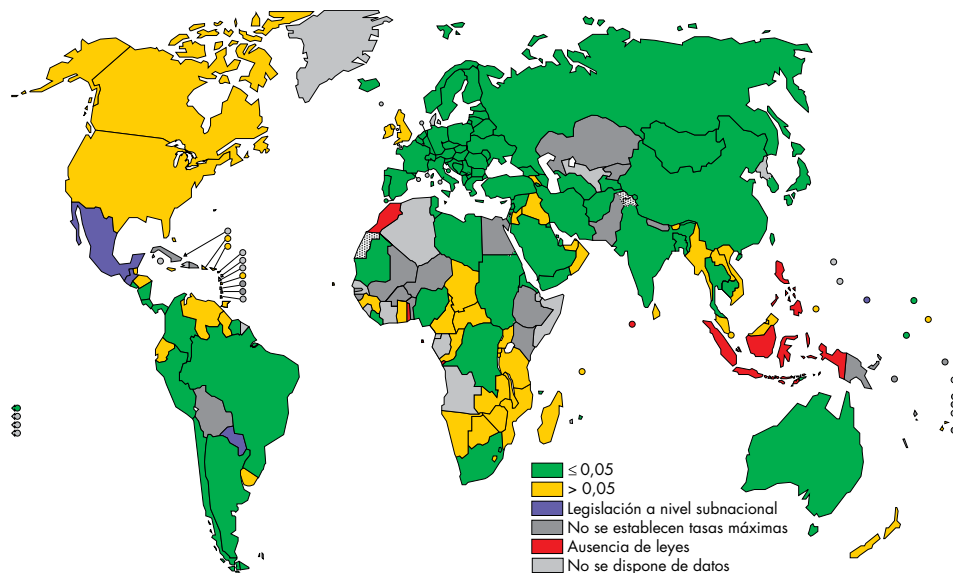
- ✓ Los países deben establecer y hacer cumplir límites de velocidad adaptados a la función de las distintas vías de tránsito, otorgando mayor prioridad a las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública. En las vías urbanas, los límites de velocidad no deben exceder los 50 km por hora.
- ✓ Es preciso facultar a las autoridades locales para reducir los límites de velocidad en situaciones que presenten un riesgo particular para los usuarios más vulnerables de la vía pública.

Conducción bajo los efectos del alcohol

Conducir bajo los efectos del alcohol incrementa no sólo el riesgo de sufrir un accidente sino también la probabilidad de que éste tenga un desenlace mortal o cause traumatismos graves. El riesgo de verse implicado en un siniestro aumenta considerablemente cuando la concentración de alcohol en sangre es superior a 0,04 gramos por decilitro (g/dl). En muchos países con una buena trayectoria en materia de seguridad vial, la tasa límite es de 0,05 g/dl.

- Más del 90% de los países cuentan con leyes que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, pero sólo un 49% prevén legalmente una tasa límite de alcoholemia igual o inferior a 0,05 g/dl.
- Sólo un 11% de los países establecen límites de alcoholemia inferiores para los conductores jóvenes o noveles, pese a que se recomienda reducir las tasas para estos grupos, que corren un riesgo mayor de sufrir un accidente de tránsito cuando conducen bajo los efectos del alcohol.

Figura 3. Tasas máximas de alcoholemia (g/dl) por países/regiones



¿Qué se puede hacer?

- ✓ Todos los países deben tener en vigor leyes nacionales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y asegurar el cumplimiento de las mismas.
- ✓ Las leyes relativas al alcohol al volante deben establecer tasas máximas de alcoholemia de 0,05 g/dl y prever límites más bajos, de 0,02 g/dl, para los conductores jóvenes y noveles.

Utilización del casco en motocicletas

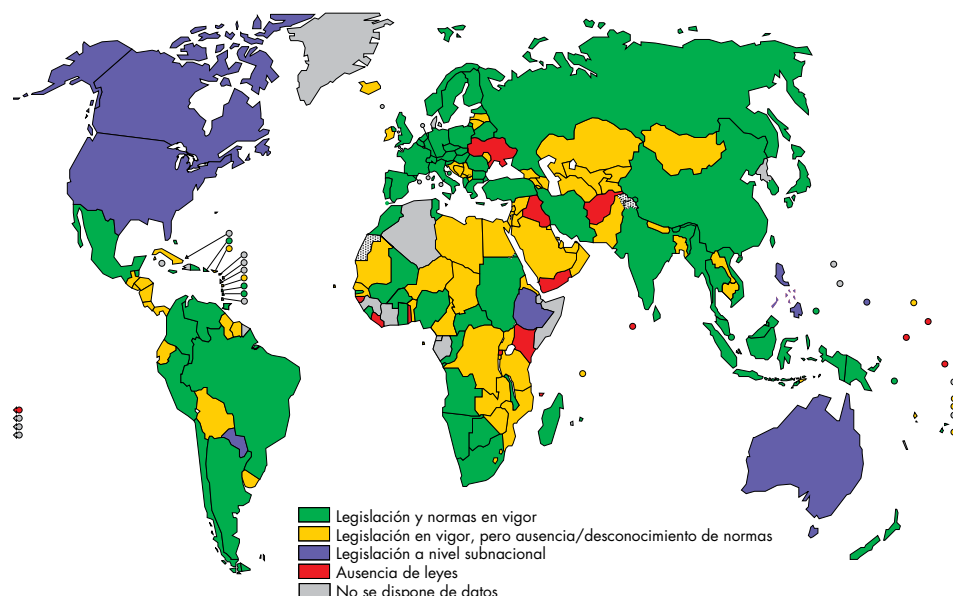
Los conductores de motocicletas que usan casco pueden reducir sus probabilidades de morir en cerca de un 40% y el riesgo de sufrir traumatismos graves en más de un 70%. Los cascos deben cumplir una norma reconocida de seguridad; también es fundamental abrocharlos correctamente para que surtan el máximo efecto.

- En más del 74% de los países, la utilización del casco es obligatoria para los conductores y pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, en todas las vías de tránsito, con independencia de la cilindrada.
- Un 43% de los países no establecen normas de homologación para los cascos.
- Sólo el 40% de los países tienen en vigor leyes sobre la utilización del casco en motocicletas que se aplican tanto a los conductores como a los pasajeros y que exigen que los dispositivos en cuestión se ajusten a una determinada norma nacional o internacional (véase la figura 4).

¿Qué se puede hacer?

- ✓ Todos los países deben tener en vigor y hacer cumplir leyes que exijan la utilización del casco en vehículos de motor de dos o tres ruedas, para todos los ocupantes, tipos de motor y categorías de carretera.
- ✓ Los países deben exigir que los cascos se ajusten a una norma de seguridad nacional o internacional.

Figura 4. Leyes sobre la utilización del casco en motocicletas, y normas aplicables a los cascos protectores, por países/regiones

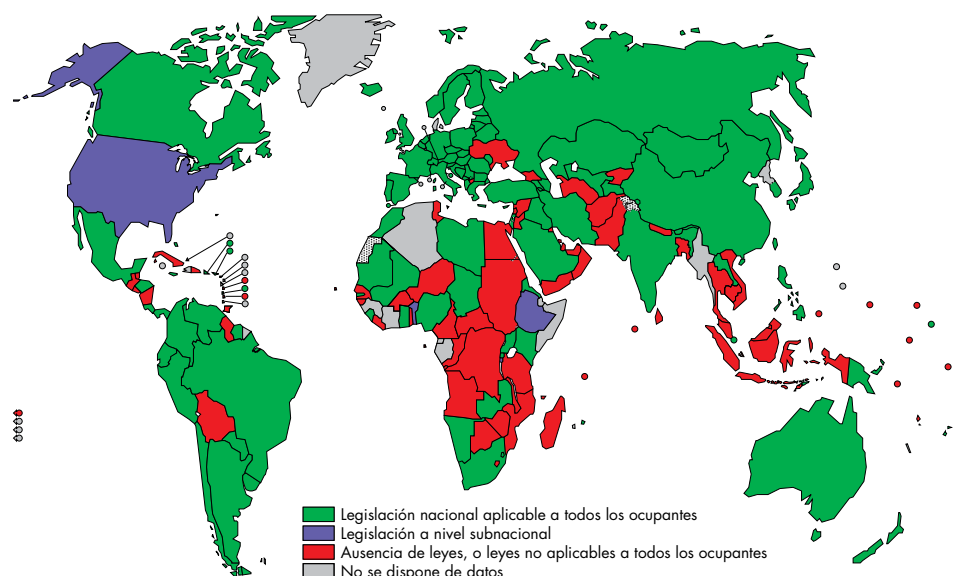


Utilización del cinturón de seguridad

El cinturón de seguridad reduce el riesgo de defunción entre los pasajeros de los asientos delanteros en un 40%–50% y puede disminuir el número de muertes entre los ocupantes de los asientos traseros entre un 25% y un 75%.

- Sólo el 38% de los países de ingresos bajos y el 54% de los países de ingresos medianos exigen la utilización del cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros.
- De los 59 países en los que se fabrican o montan automóviles, más de una cuarta parte (29%) no exigen la colocación de cinturones tanto en los asientos delanteros como en los traseros.

Figura 5. Leyes sobre la utilización del cinturón de seguridad, por países/regiones



¿Qué se puede hacer?

- ✓ Las leyes relativas al uso del cinturón de seguridad deben abarcar a todos los ocupantes de automóviles, y las medidas destinadas a asegurar su cumplimiento han de aplicarse por igual a todos los pasajeros.
- ✓ Debe exigirse a las empresas dedicadas a la fabricación y al montaje de automóviles que instalen cinturones de seguridad en todos los asientos de todos los automóviles, con independencia del mercado destinatario.

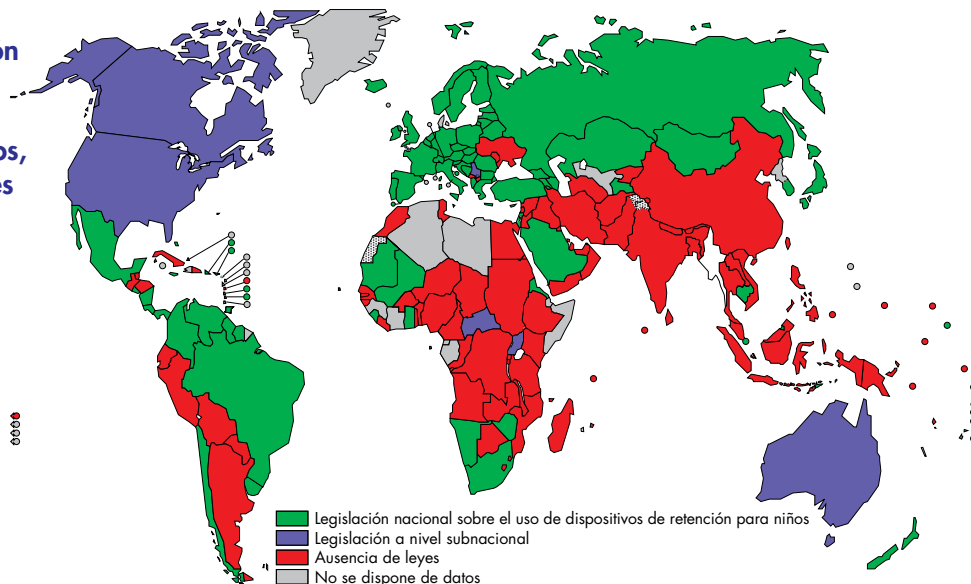
Utilización de dispositivos de retención para niños

En caso de accidente, la utilización de dispositivos de retención puede reducir el número de defunciones entre los lactantes en no menos de un 70% y entre los niños de corta edad en entre un

54% y un 80%. Los sistemas de retención debidamente diseñados sujetan al niño de tal modo que corre un menor riesgo de padecer traumatismos graves.

- Sólo el 20% de los países de ingresos bajos cuentan con una legislación nacional sobre el uso de dispositivos de retención para niños, en claro contraste con los países de ingresos altos, donde esa proporción es superior al 90%.
- Incluso los países de ingresos altos presentan un bajo nivel de cumplimiento de las leyes sobre el uso de dispositivos de retención para niños.

Figura 6. Legislación sobre el uso de dispositivos de retención para niños, por países/regiones



Qué se puede hacer?

- ✓ Es preciso promulgar y hacer cumplir leyes que exijan el uso de dispositivos de retención para niños. Esas leyes deberán especificar los distintos tipos de sistemas de retención, la edad indicada para cada uno de ellos y el lugar en el que deberán ir instalados.

Sólo pocos países disponen de datos fiables sobre los traumatismos causados por accidentes

El informe muestra que existen enormes disparidades en lo referente a la calidad y la cobertura de los datos recopilados y notificados por los países en relación con los accidentes de tránsito. Es preciso contar con información fiable sobre las defunciones y los traumatismos no mortales en los distintos países, por un lado, para determinar la magnitud del problema de los accidentes de tránsito en cada uno de ellos y así poder concebir soluciones focalizadas y, por otro, para asegurar el seguimiento de las medidas de intervención adoptadas al respecto y evaluar su eficacia. La subnotificación de las defunciones por accidentes de tránsito sigue constituyendo un importante problema en muchos países; la situación es incluso peor en lo que atañe a los traumatismos no mortales.

La falta de armonización de la terminología y las definiciones utilizadas en esta esfera, no sólo entre los países sino incluso dentro de éstos, entre unos sectores y otros, dificulta la comparabilidad de los datos. Véanse algunos ejemplos:

- Sólo 80 países consideran como defunciones por accidentes de tránsito las muertes registradas en los 30 días siguientes al siniestro, de conformidad con la definición recomendada.
- Tan sólo un 14% de los países han utilizado datos sanitarios como fuente de información sobre sus tasas de mortalidad, aunque diversos estudios sugieren que los datos recopilados por sectores distintos al de la salud presentan niveles de subnotificación más elevados.
- La armonización en la terminología utilizada para los traumatismos no mortales es muy reducida (p.ej., para definir qué constituye un traumatismo grave, frente a un traumatismo no grave o leve).
- Menos de la mitad de los países participantes han llevado a cabo estudios sobre el costo de las defunciones y/o traumatismos causados por el tránsito.

- En muchos países se carece de datos relativos a los indicadores de seguimiento y evaluación; al mismo tiempo, en los países donde sí se notifican ese tipo de datos, las metodologías utilizadas varían considerablemente, por lo que es difícil generalizar los resultados. Sólo una tercera parte de los países notificaron datos sobre las tasas de utilización del casco en motocicletas, y apenas un 53% facilitaron datos sobre las tasas de utilización del cinturón de seguridad. Únicamente la mitad de los países participantes en la encuesta dispone de información sobre la proporción de defunciones por accidentes de tránsito atribuibles al alcohol.

¿Qué se puede hacer para mejorar la calidad de los datos sobre los traumatismos mortales y no mortales causados por accidentes de tránsito?

- ✓ Se debe promover el uso de la definición de defunción por accidente de tránsito basada en el plazo de 30 días y normalizar la terminología para la clasificación de la gravedad de los traumatismos no mortales.
- ✓ Es preciso asegurar una gestión más coordinada de los datos entre los servicios de policía, de transporte y de salud para poner remedio a la subnotificación.

Conclusiones

Contamos con un conjunto cada vez mayor de datos científicos fiables sobre las medidas que deben adoptarse para mejorar la seguridad vial. En los últimos años, la atención y el apoyo prestados a la seguridad vial no han dejado de crecer a nivel internacional, y también se ha constatado en algunos países un aumento de la voluntad política y de la intervención activa en esta esfera. No obstante, los resultados presentados en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* demuestran que queda muchísimo por hacer. Las principales recomendaciones del informe para los Gobiernos son las que siguen:

- Al adoptar decisiones de política con repercusiones en la seguridad vial, deben considerarse las necesidades de todos los usuarios de la vía pública. Las necesidades de los usuarios más vulnerables, que hasta la fecha se han desatendido en muchos países, deben ser objeto de un renovado interés.
- Deben promulgarse leyes de amplio alcance que brinden protección a todos los usuarios de la vía pública estableciendo límites de velocidad y tasas máximas de alcoholemia apropiados y exigiendo la utilización de las oportunas medidas de protección, como la utilización del casco, del cinturón de seguridad o de dispositivos de retención para los niños. La legislación actualmente en vigor se debe revisar y modificar según proceda y ser puesta en conformidad con buenas prácticas de eficacia demostrada.
- Es preciso mejorar y asegurar el cumplimiento de todas las leyes sobre seguridad vial. Las medidas adoptadas en ese sentido deberán divulgarse debidamente y ponerse en práctica acompañadas de las oportunas sanciones para los casos de infracción.
- Es primordial fomentar una colaboración multisectorial entre los organismos competentes y asegurar que éstos cuenten con los recursos humanos y financieros necesarios para actuar con eficacia.
- Debe promoverse la armonización de los datos relativos a los traumatismos por accidentes de tránsito. Esto implica mejorar las definiciones, asegurar una gestión más coordinada de los datos entre los servicios de policía, de transporte y de salud y aumentar las capacidades humanas para la recopilación de datos.

El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* pone de manifiesto que ningún país puede quedarse de brazos cruzados y dar por sentado que su labor en esta esfera está completada. Para lograr avances significativos en materia de seguridad vial a nivel nacional es preciso asegurar una estrecha colaboración entre los dirigentes y los organismos cuyas políticas repercuten –de un modo directo o indirecto– en la seguridad de los usuarios de la vía pública. La comunidad internacional también debe aportar su grano de arena para la detención e inversión de la actual tendencia de incremento de las defunciones por accidentes de tránsito reconociendo que los traumatismos relacionados con esta causa constituyen un importante problema de salud y de desarrollo y reforzando su apoyo a las iniciativas de prevención.