

2

La necesidad de una evaluación mundial sobre la seguridad vial

A medida que cada vez más países empiezan a dar pasos – o continúan dándolos – encaminados a abordar sus problemas nacionales de seguridad vial, resulta evidente la necesidad de efectuar evaluaciones sistemáticas de esta cuestión, no sólo para medir los progresos mundiales realizados, sino también para permitir que los países comparen su situación en materia de seguridad vial con la de otros países. Esta evaluación mundial exige una metodología normalizada que proporcione a los gobiernos, donantes, médicos, planificadores e investigadores la información que necesitan para tomar decisiones fundamentadas. Diversos mecanismos regionales proporcionan datos comparables para ayudar en la formulación de políticas nacionales e impulsar la política regional. Entre los

ejemplos de tales evaluaciones se podrían mencionar:

- las comparaciones sistemáticas sobre resultados en materia de seguridad vial en función de diversos indicadores en los países europeos, llevadas a cabo por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial;
- los informes regionales sobre capacidad institucional de los Estados Miembros en materia de seguridad vial, como los efectuados por la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y el Banco Asiático de Desarrollo;
- la Base de datos internacional sobre circulación y accidentes de tránsito, que usa una metodología comparable para recopilar datos sobre más



Los países de ingresos altos, con una población que envejece, tendrán que volver a examinar sus estrategias de seguridad vial para abordar sus vulnerabilidades.

de 500 variables de tránsito entre 29 países miembros;

- la Comisión Económica de las Naciones Unidas para el análisis de la legislación europea sobre factores de riesgo específicos, como la velocidad y los límites de la concentración de alcohol en sangre;
- y las evaluaciones detalladas de la seguridad vial llevadas a cabo por el Banco Mundial en sus países focales.

Estos mecanismos, además de permitir el desarrollo de iniciativas nacionales en materia de seguridad vial susceptibles de ser analizadas en el transcurso del tiempo y en un contexto internacional, son fundamentales para aportar los datos necesarios con miras a promover definiciones y medidas normalizadas en las regiones.

Hasta la fecha, sin embargo, no existe una evaluación mundial de este tipo. Las iniciativas previas, aunque informativas, se han limitado al análisis de datos agregados sobre patrones y tendencias, han descrito un panorama fundamentalmente ilustrativo, basándose sobre todo en estudios de caso, o se han centrado en aspectos específicos de la seguridad vial, en lugar de ofrecer una serie de criterios en función de los cuales medir sistemáticamente a los países (14, 15). Estas evaluaciones son relativamente comunes en otras áreas de la salud y el desarrollo: las comunidades que trabajan en las esferas del cambio climático, el desarrollo, el alcohol, el control del tabaco y la tuberculosis disponen de instrumentos e indicadores que les permiten evaluar de forma sistemática la situación mundial de su correspondiente campo de acción.

Metodología

En agosto de 2007, la OMS empezó a elaborar el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (GSRRS)* para resolver la carencia de datos y evaluar la seguridad vial en el mundo.

Los objetivos específicos de este proyecto eran:

- evaluar la situación de la seguridad vial en todos los Estados Miembros de la OMS usando una serie de indicadores básicos de seguridad vial y una metodología normalizada;
- indicar las carencias en materia de seguridad vial; y
- ayudar a los países a identificar las prioridades de intervención y fomentar las actividades de seguridad vial a nivel nacional.

Se elaboró un cuestionario autoadministrado usando las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como base del contenido. La metodología fue preparada por medio de consultas con una comisión experta de investigadores y profesionales de la seguridad vial y sometida a una minuciosa revisión efectuada por representantes de organizaciones internacionales y regionales de seguridad vial, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, e instituciones académicas¹.

¹ Véase la sección Agradecimientos, página v.



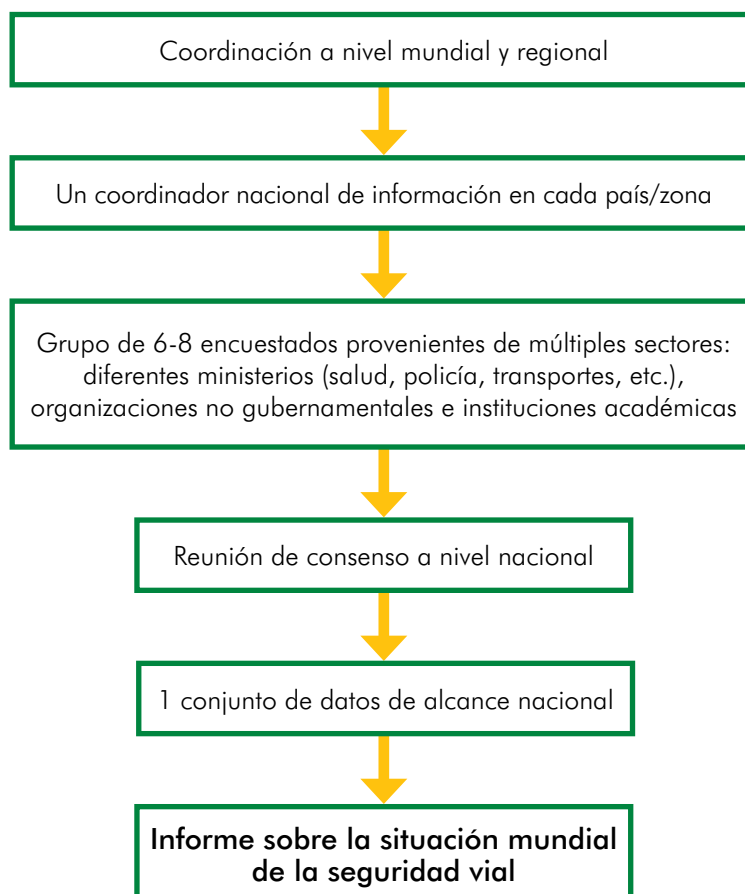
Foto © PAHO

En el cuestionario se abordaban los siguientes aspectos¹:

- marcos institucionales y políticas (existencia de un organismo rector sobre seguridad vial, de una estrategia nacional sobre seguridad vial y de partidas presupuestarias para las actividades de ambos);
- datos (víctimas mortales por accidentes de tránsito, traumatismos no mortales, datos sobre los costos de los traumatismos por accidentes de tránsito);
- exposición al riesgo (como la existencia de políticas que promuevan el uso de formas de transporte y transporte público con vehículos sin motor, así como estrategias para conseguirlo y tasas de motorización);
- normas de calidad para vehículos e infraestructuras (la existencia de normas de fabricación, requisitos de auditorías de seguridad de los proyectos de infraestructura vial y requisitos de inspección de vehículos);
- legislación sobre algunos de los principales factores de riesgo comportamental (velocidad, consumo de alcohol y conducción, uso del casco en motocicletas, uso de sistemas de retención para niños, y percepción de los niveles de aplicación de las leyes relativas a cada uno de esos factores de riesgo²);
- atención prehospitalaria (existencia de un sistema de atención prehospitalaria formal y disponible al público, y de números de teléfono de acceso a este servicio en caso de urgencia).

La metodología usada para la recopilación de datos se muestra en la figura 2. Comprende la identificación de un coordinador nacional de información en cada país participante (véase tabla A.1 del anexo estadístico), que recibió capacitación y luego coordinó una reunión de consenso con un grupo multisectorial de hasta ocho expertos en seguridad vial. La metodología estipula que los sectores de salud, transporte y aplicación de la legislación deberían estar representados entre los encuestados de cada país, y recomienda al mismo tiempo la participación de organizaciones gubernamentales y no

Figura 2. Metodología



gubernamentales, del sector académico y de otros profesionales de la seguridad vial. Se le pidió a cada encuestado que respondiera el cuestionario³ de manera independiente y discutiera después cada una de las respuestas en la reunión de consenso en la que los expertos llegarían a un acuerdo como grupo con respecto a una respuesta final del país, que se remitió después a la OMS.⁴

En marzo de 2008 se empezaron a recopilar los datos, tarea que se prolongó hasta septiembre de 2008. Los datos recabados se validaron en un diálogo entre el personal de la OMS y los coordinadores nacionales de información para resolver cualquier falta de coherencia. Los datos validados se enviaron entonces para la

1 Para el cuestionario y el cuadernillo de instrucciones que lo acompaña, véase http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

2 Esta encuesta informa de la "percepción de la aplicación de las leyes", tal como fue acordado por el grupo de encuestados en la reunión de consenso.

3 En la Región del Mediterráneo Oriental los cuestionarios se administraron durante las entrevistas personales.

4 Pueden encontrarse más detalles disponibles sobre la metodología en http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

aprobación gubernamental. Se recibieron los datos finales de 178 países y zonas participantes: 176 Estados Miembros y Estados Miembros Asociados de las OMS, y dos zonas no miembros (cuadro 2). Estos 178 países y zonas representan a más del 98% de la población mundial.

En el presente documento se informa sobre la mayor parte de los datos recopilados a través de este proyecto. El texto principal

contiene un análisis de la información agregada, mientras que los perfiles de país describen las principales variables sobre las que ha informado cada país participante por medio de una plantilla normalizada. Los anexos estadísticos incluyen resultados de la mayoría de las variables país por país. Los datos incompletos y la falta de comparabilidad de algunas variables afectaron la capacidad de análisis e información de parte de los datos en el texto principal.

Cuadro 2. Participación en la encuesta, por regiones de la OMS y grupos de ingresos^a

REGIÓN DE LA OMS	NÚMERO DE ESTADOS MIEMBROS Y ESTADOS MIEMBROS ASOCIADOS	PAÍSES/ZONA PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS/MIEMBROS ASOCIADOS NO PARTICIPANTES (PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN REGIONAL TOTAL)
REGIÓN DE ÁFRICA	46	41 (0 IA, 11 IM, 30 IB)	Argelia, Côte d'Ivoire, Gabón, Guinea, Guinea Ecuatorial (8,8%)
REGIÓN DE LAS AMÉRICAS	36 ^b	32 (31 Estados Miembros y Miembros Asociados, 1 zona no miembro) (6 IA; 26 IM)	Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Haití, Saint Kitts y Nevis (1,1%)
REGIÓN DE ASIA SUDORIENTAL	11	10 (0 IA, 6 IM, 4 IB)	República Popular Democrática de Corea (1,4%)
REGIÓN DE EUROPA	53	49 (25 IA, 21 IM, 3 IB)	Andorra, Dinamarca, Luxemburgo, Mónaco (0,7%)
REGIÓN DEL MEDITERRÁNEO ORIENTAL	21	20 (19 Estados Miembros, 1 zona no miembro) (5 IA, 12 IM, 3 IB ^d)	Djibouti, Somalia (1,7%)
REGIÓN DEL PACÍFICO OCCIDENTAL	28 ^e	26 (6 IA, 15 IM, 5 IB)	Niue, Tokelau (< 1%)
TASAS MUNDIALES	195 Estados Miembros y Miembros Asociados	178 (176 Estados Miembros y Miembros Asociados, 2 zonas no miembros) (42 IA, 91 IM, 45 IB)	19 (equivalente al 1,7% de la población de los 195 Estados Miembros y Miembros Asociados)

IA = países de ingresos altos; IM = países de ingresos medianos; IB = países de ingresos bajos.

^a Véase la tabla A.2 del anexo estadístico para información sobre las Regiones de la OMS y las clasificaciones por nivel de ingresos.

^b Incluye un Estado Miembro Asociado (Puerto Rico).

^c Incluye una zona no miembro (Islas Vírgenes Británicas).

^d Incluye una zona no miembro (Ribera Occidental y Franja de Gaza).

^e Incluye un Estado Miembro Asociado (Tokelau).