

# Resumen de orientación

Todos los años fallecen más de 1,2 millones de personas en las vías de tránsito del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. En la mayoría de las regiones del mundo, esta epidemia de accidentes de tránsito sigue aumentando. En los últimos cinco años, la mayor parte de los países han apoyado las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, que proporciona orientación sobre cómo los países pueden poner en práctica un enfoque integral para mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad en las vías de tránsito. No obstante, hasta la fecha no se ha realizado ninguna evaluación global de la seguridad vial que indique hasta qué punto se ha aplicado este enfoque. El presente *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* es la primera evaluación amplia de la situación de la seguridad vial en 178 países, y se ha hecho utilizando datos extraídos de una encuesta normalizada llevada a cabo en 2008. Los resultados

proporcionan un valor de referencia que los países pueden utilizar para evaluar su situación en materia de seguridad vial con respecto a otros países, mientras que en el ámbito internacional los datos presentados pueden considerarse en su conjunto como un punto de partida para poder medir los progresos realizados a lo largo del tiempo. El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* presenta diversos hallazgos fundamentales:

- Los países de ingresos bajos y medianos tienen tasas más altas de letalidad por accidentes de tránsito (21,5 y 19,5 por 100 000 habitantes, respectivamente) que los países de ingresos altos (10,3 por 100 000). Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo. En muchos países de ingresos altos, las tasas de mortalidad han ido descendiendo en los últimos cuatro a cinco decenios; no obstante, en

Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo.



esos países los accidentes de tránsito continúan siendo una importante causa de muerte, traumatismo y discapacidad.

- Cerca de la mitad de las personas que fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o «usuarios de vehículos de motor de dos ruedas – conocidos colectivamente como usuarios vulnerables de las vías de tránsito» – y esa proporción es mayor en las economías más pobres del mundo. Por ejemplo, mientras en los países de ingresos altos de la Región de las Américas el 65% de los casos notificados de defunción se produce entre los ocupantes de un vehículo, esta situación es muy diferente en los países de ingresos bajos y medianos de la Región del Pacífico Occidental donde alrededor del 70% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito corresponde a usuarios vulnerables de las vías de tránsito. El informe apunta que no se hace lo suficiente para satisfacer las necesidades de estos grupos vulnerables. Así, la velocidad es un factor de riesgo fundamental para los traumatismos entre los peatones y ciclistas, y tan sólo el 29% de los países cumple los criterios básicos de reducción de la velocidad en los tramos urbanos, mientras que menos del 10% de los países considera que la observancia de los límites de velocidad sea eficaz. También faltan medidas de moderación de la circulación (particularmente cuando los diferentes grupos de usuarios no están separados), medidas infraestructurales y normativas que permitan a los usuarios de las vías de tránsito caminar y montar en bicicleta con seguridad, y medidas que mejoren la calidad del transporte público y el acceso a él. Muchas de las medidas que se han revelado eficaces en la reducción de los traumatismos por accidentes de tránsito entre los usuarios de las vías de tránsito también pueden tener otros efectos sobre la salud, como una mejor salud respiratoria (como resultado de la reducción de las emisiones de escape) y los efectos positivos asociados a una mayor actividad física.
- En muchos países la adopción y aplicación de códigos de circulación parecen insuficientes. La elaboración y observancia eficaz de la legislación son fundamentales para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad, y para aumentar el uso de los cascos, cinturones de seguridad y sistemas para retención de niños. La presente encuesta puso de manifiesto que menos de la mitad de los países dispone de leyes para corregir estos cinco factores de riesgo, mientras que solamente el 15% tiene una legislación que puede considerarse integral en cuanto a su alcance.<sup>1</sup> Más del 90% de los países tiene algún tipo de ley nacional sobre consumo de alcohol y conducción de vehículos, pero sólo el 49% estipula un límite legal de concentración de alcohol en sangre inferior o igual a 0,05 g/dl, tal como se recomienda en el Informe mundial. Asimismo, solamente el 40% de los países dispone de una ley sobre el uso del casco en la conducción de motocicletas que concierne tanto a los conductores como a los pasajeros, y establece que los cascos deben ajustarse a una norma nacional o internacional específica. Tan sólo el 57% de los países dispone la obligatoriedad de usar el cinturón de seguridad para todos los pasajeros, tanto en el asiento delantero del vehículo como en el trasero, y a pesar de que el 90% de los países de ingresos altos tiene una ley que establece que los niños pequeños que viajan en un vehículo deben ir sujetos por medio de un sistema apropiado de retención para niños, apenas el 20% de los países de ingresos bajos tiene disposiciones similares. Las tasas de observancia de las disposiciones relativas a todos estos factores de riesgo son generalmente bajas, lo que indica que la vigilancia del cumplimiento de la ley sobre seguridad vial necesita mejorarse. Esto requiere voluntad política y velar por que los organismos responsables de hacer cumplir la ley tengan suficientes recursos humanos y financieros para

<sup>1</sup> Los criterios utilizados para definir la palabra «integral» en relación con las leyes sobre el límite de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción, y el uso del casco, el cinturón de seguridad y los sistemas para retención de niños se exponen en el texto principal.

organizar actividades encaminadas a asegurar la observancia.

- Para abordar la seguridad vial de un modo integral se necesita la implicación de múltiples sectores, como los de la salud, el transporte y la policía. Una respuesta coordinada a este problema incluye el desarrollo y aplicación de una estrategia multisectorial sobre prevención de traumatismos por accidentes de tránsito con fondos suficientes para planificar actividades que deberán llevarse a cabo dentro de un marco temporal definido. Si bien muchos países han tomado medidas positivas para mejorar los marcos institucionales necesarios para apoyar los esfuerzos en materia de seguridad vial, quedan por resolver muchos problemas. Solamente una tercera parte de los países cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que está respaldada por el gobierno, incluye metas específicas y dispone de fondos asignados para su puesta en práctica.
- Por último, el informe pone de manifiesto que quedan por salvar grandes diferencias en lo que se

refiere a la calidad y cobertura de los datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito que recaban y comunican los países. Los países necesitan datos fiables sobre víctimas mortales y traumatismos no mortales para valorar el alcance del problema de los traumatismos por accidentes de tránsito, orientar las respuestas a ese problema y vigilar y evaluar la eficacia de las medidas de intervención. La subnotificación de traumatismos por accidentes de tránsito sigue siendo un grave problema en muchos países, y la situación es incluso peor por lo que respecta a los traumatismos no mortales. Además, la falta de armonización de la terminología entre los países, e incluso entre los sectores de un propio país, limita la comparabilidad de datos. Por ejemplo, para definir una muerte por accidente de tránsito se utilizan distintos períodos de tiempo entre el accidente y la muerte, y la definición de un traumatismo grave no mortal también varía. Solamente el 22% de los países dispone de información sobre la magnitud del problema de los traumatismos por accidentes de tránsito, sobre los costos resultantes

La OMS prevé que los traumatismos por accidentes de tránsito aumentarán para pasar a ser la quinta causa principal de mortalidad en 2030.

## Principales causas de mortalidad; datos comparados de 2004 y 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	14,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	12,1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3,8
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,4
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	1,9
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infecciones neonatales y otras <sup>a</sup>	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,6
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,5
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorectal	1,4
15	Asfixia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,3
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,2
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,2
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,1
20	Cáncer colorectal	1,1	20	Tuberculosis	1,0

<sup>a</sup> Comprende las infecciones neonatales graves y otras causas no infecciosas que aparecen en el periodo perinatal.  
Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>).

para su sector de salud o para su economía nacional, y sobre los datos requeridos para vigilar y evaluar con precisión las intervenciones.

Existe un creciente cúmulo de datos científicos que avala los pasos necesarios para aumentar la seguridad vial. En los últimos años, en muchos países se ha observado un fortalecimiento de la voluntad política, con la aplicación generalizada de algunas de estas medidas, mientras que la seguridad vial ha recibido una atención y un apoyo internacionales crecientes. No obstante, los resultados presentados en el presente *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* ponen de manifiesto que hay que hacer mucho más. Las recomendaciones fundamentales del informe son las siguientes:

- 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 a las infraestructuras viarias, la planificación del uso del suelo y los servicios de transporte.
- Los gobiernos deberían promulgar leyes de amplio alcance que brinden protección a protección de 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.

- La aplicación de una legislación amplia y clara con sanciones apropiadas y acompañada de campañas de sensibilización pública es un factor crucial para reducir los traumatismos y las víctimas mortales por accidentes de tránsito. La vigilancia del cumplimiento de todas las leyes sobre seguridad vial necesita mejorarse y sostenerse.
- Los gobiernos deberían velar por que las instituciones designadas como responsables para intervenir en la esfera de la seguridad vial fomenten la colaboración multisectorial y tengan los recursos humanos y financieros necesarios para actuar con eficacia.
- Los gobiernos deberían alentar 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, así como aumentar las capacidades humanas para llevar a cabo la recopilación de datos.

El presente *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* destaca que ningún país puede permitirse cruzarse de brazos y considerar que su trabajo en pro de la seguridad vial se ha concluido. Los avances significativos en materia de seguridad vial nacional requieren una colaboración estrecha entre los líderes y organismos pertinentes cuyas políticas repercuten, directa o indirectamente, sobre la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito. La comunidad internacional también debe esforzarse por contener y hacer retroceder la tendencia mundial actual de crecimiento del número de víctimas mortales por el tránsito, reconociendo los traumatismos por accidentes de tránsito como un importante problema de salud y desarrollo e intensificando el apoyo a la prevención.