



INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2013

APOYO AL DECENIO DE ACCIÓN



Antecedentes

Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte.

Existen estrategias de eficacia comprobada para reducir las lesiones causadas por el tránsito. Gracias a su aplicación, varios países han adoptado medidas exitosas para reducir su mortalidad por accidentes de tránsito. Los progresos de los países en la aplicación de medidas de eficacia demostrada para reducir las lesiones causadas por el tránsito se comunicaron

por vez primera en *el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de actuar* (2009).

En 2010, gobiernos de todo el mundo proclamaron el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020), cuyo objetivo consiste en estabilizar, y después reducir, la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, con lo que

se calcula que se salvarían 5 millones de vidas en esos 10 años. Se elaboró un *Plan de Acción Mundial* para orientar a los países sobre las medidas necesarias para reducir esas muertes y alcanzar así el objetivo del Decenio. En este informe, que sirve de referencia para el seguimiento del Decenio, se presenta el estado de esas medidas en 182 países participantes.



Estado actual de la seguridad vial mundial

Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes.

Ochenta y ocho países, en los que viven cerca de 1600 millones de personas, han logrado reducir el número de muertos en sus carreteras entre 2007 y 2010, lo cual demuestra que se puede mejorar y que se conseguirán salvar muchas más vidas si los países adoptan nuevas medidas. Sin embargo, es preocupante que en el mismo periodo haya habido en 87 países un aumento del número de muertes por accidentes de tránsito.

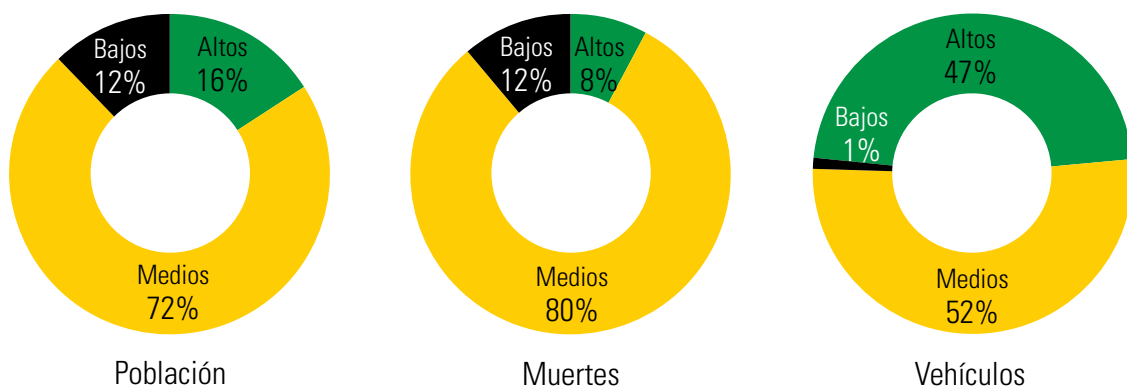
Los países de ingresos medios son los más afectados

Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20,1 por 100 000, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tránsito

tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito en comparación con su nivel de motorización (figura 1).

El número anual de muertes por accidentes de tránsito no ha aumentado en los últimos 3 años, pero 1,24 millones sigue siendo una cifra inaceptablemente elevada.

Figura 1. Población, muertes por accidentes de tránsito y vehículos motorizados registrados*, en función de los ingresos de los países



* Los datos sobre los vehículos registrados se refieren únicamente a los países participantes en la encuesta.

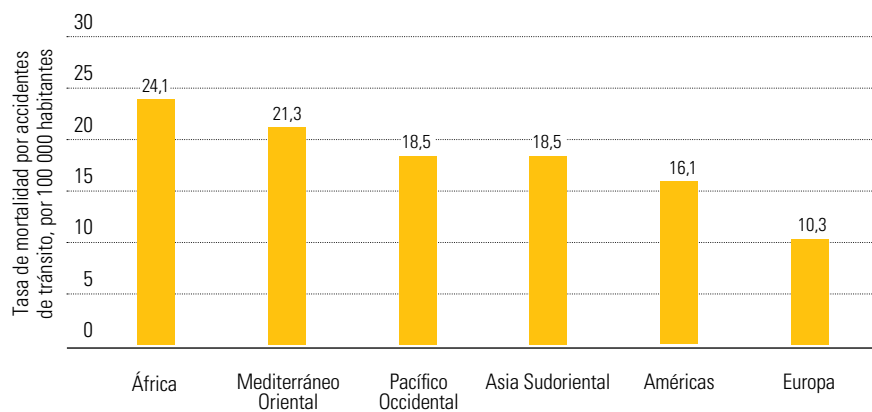
La Región de África es la que tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito

El mayor riesgo de morir a consecuencia de lesiones causadas por el tránsito corresponde a la Región de África, y el menor a la Región de Europa (figura 2). No obstante, hay importantes disparidades de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito entre países de una misma región, y la que presenta mayores diferencias es la Región de Europa.

La mitad de los fallecidos por accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas

La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados

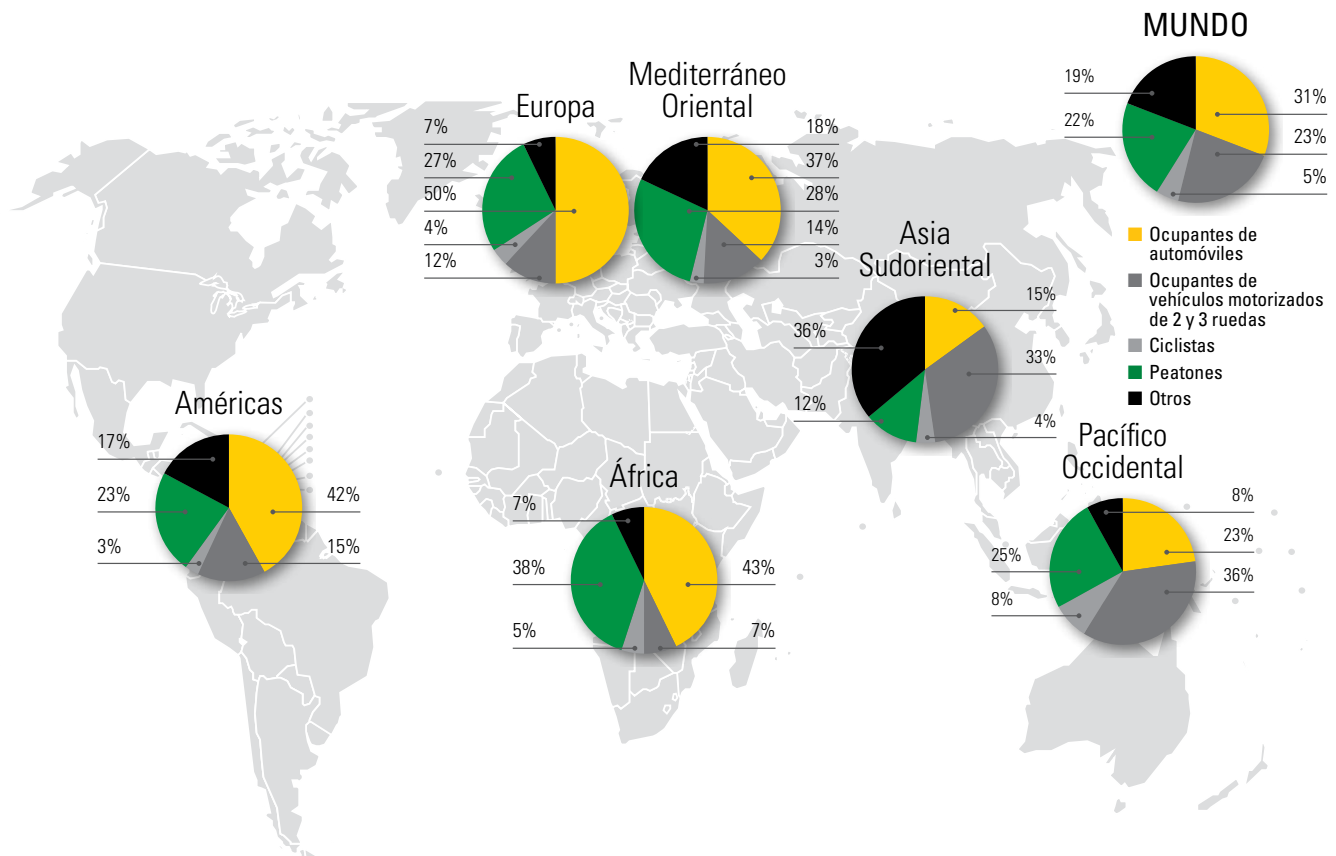
Figura 2. Muertes por accidentes de tránsito por 100 000 habitantes, por región de la OMS



“usuarios vulnerables de la vía pública”. Sin embargo, los grupos que corren mayor riesgo varían de forma significativa en función de la región y de los ingresos de los países. En la Región de África, donde mucha gente se desplaza caminando o en bicicleta, los peatones representan una elevada proporción de las muertes (38%).

En cambio, en los países del Pacífico Occidental, donde los ciclomotores son un medio de transporte muy utilizado, el 36% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a ocupantes de vehículos motorizados de dos o tres ruedas (figura 3).

Figura 3. Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario de la vía pública, por región de la OMS



Progresos mundiales en materia de legislación sobre seguridad vial

Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces.

Entre 2008 y 2011, 35 países que representan cerca del 10% de la población mundial han promulgado leyes relacionadas con uno o más de esos cinco factores de riesgo fundamentales. Sin embargo, no ha aumentado el número de países con legislación adecuada sobre el conjunto de esos cinco factores; desde la última evaluación siguen siendo los mismos 28 países (que representan un 7% de la población mundial) los que disponen de leyes integrales (figura 4). El informe también destaca que la observancia de

esas leyes es insuficiente (menos de 8, en una escala de 0 a 10).

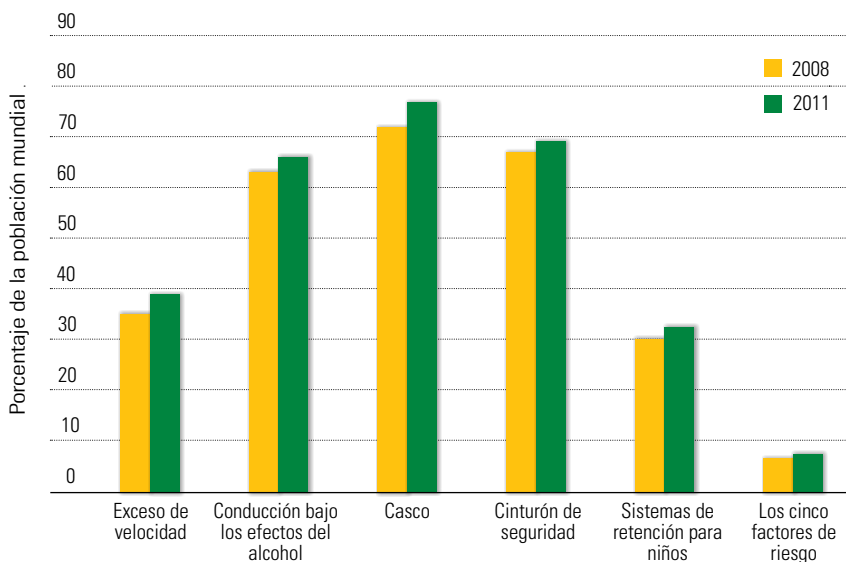
La reducción de la velocidad en zonas urbanas protege a los peatones y los ciclistas

La velocidad aumenta la probabilidad de que se produzcan accidentes y la gravedad de sus consecuencias. La limitación legal de la velocidad y su observancia pueden reducir de forma significativa las lesiones

causadas por el tránsito. Se considera que la práctica óptima es la limitación de la velocidad en las zonas urbanas a un máximo de 50 km/h, aunque se reconoce que la reducción del límite máximo a 30 km/h en zonas con gran concentración de peatones y ciclistas es una forma eficaz de reducir las lesiones entre estos usuarios de la vía pública.

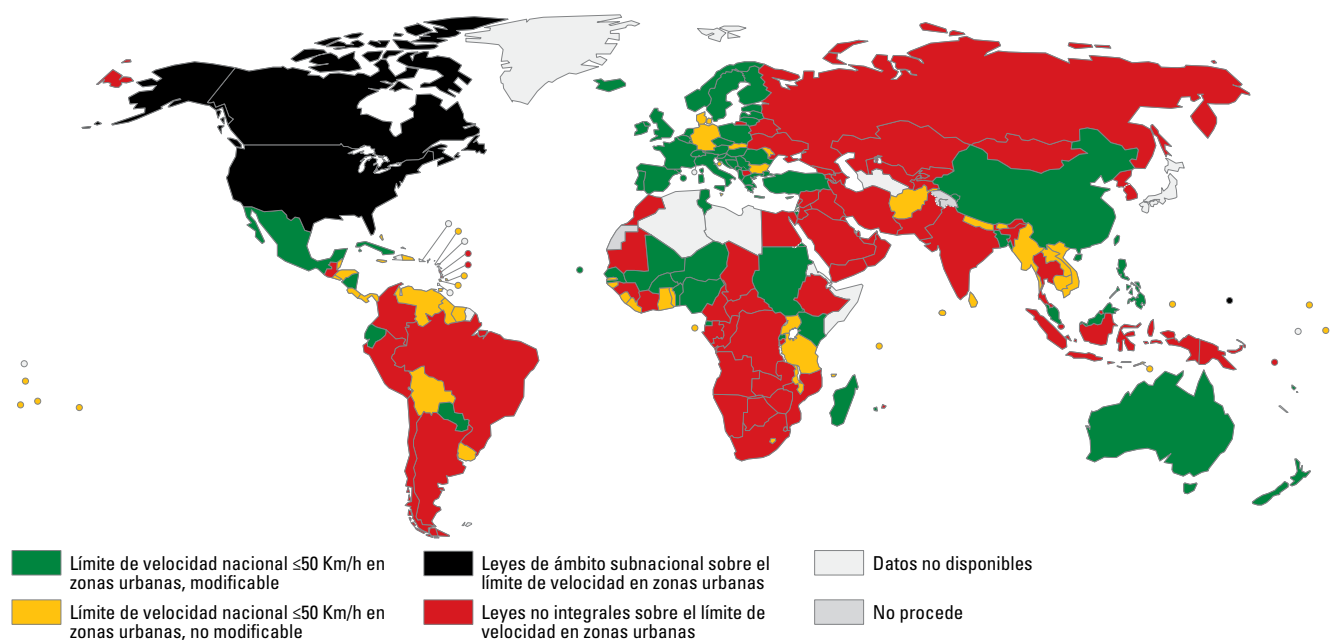
Aunque bastante más de la mitad de los países (114) aplican el límite de velocidad de 50 km/h en zonas urbanas, esos

Figura 4. Porcentaje de la población mundial cubierta por leyes integrales sobre los cinco factores de riesgo fundamentales para la seguridad vial: aumento desde 2008



Se han promulgado nuevas leyes sobre la seguridad vial en 35 países, pero solo un 7% de la población mundial está cubierta por leyes integrales.

Figura 5. Leyes sobre el límite de velocidad en zonas urbanas, por países o zonas



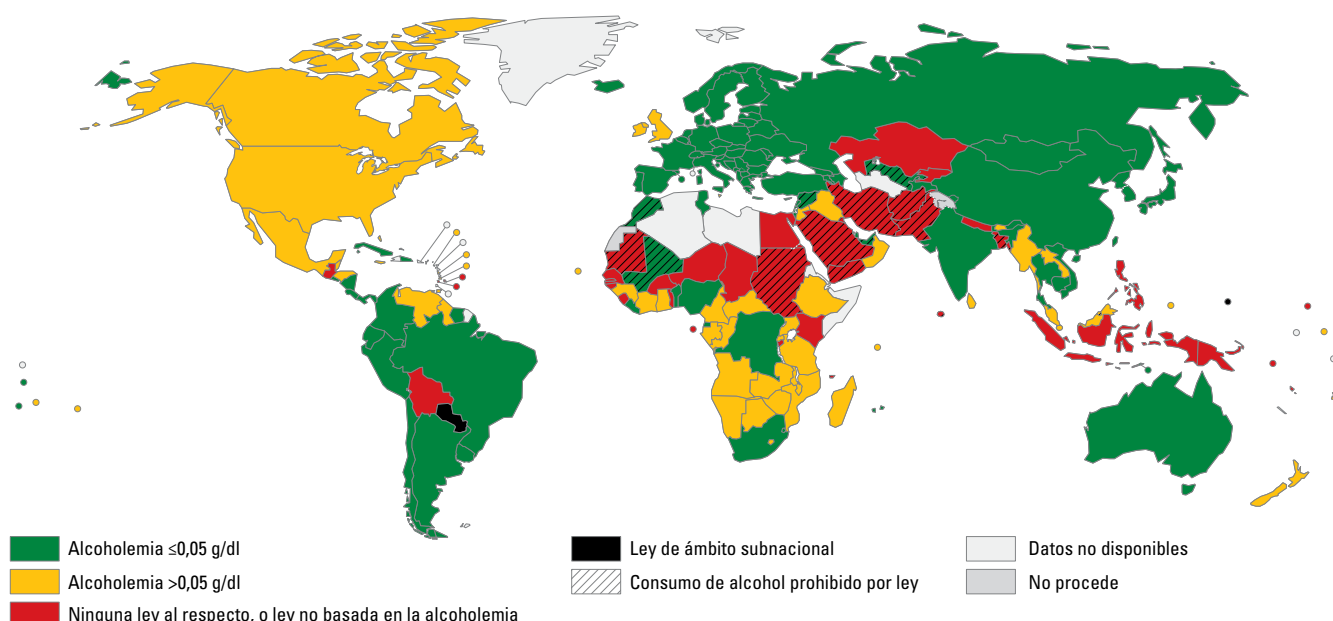
Solo 59 países, que no representan más del 39% de la población mundial (2670 millones de personas), tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 km/h, o menos, y permiten que las autoridades locales lo reduzcan aún más.

países representan menos de la mitad (48%) de la población mundial. Además, cerca de la mitad de los países carecen de leyes que permitan a las autoridades locales modificar los límites de velocidad nacionales. Solo 59 países tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 km/h, o menos, y permiten a las autoridades locales reducirlo aún más cuando proceda (figura 5). Esos países representan solo un 39% de la población mundial, es decir, 2670 millones de personas.

La observancia de los límites de velocidad es esencial para crear una conducción más segura y hay que prestarle más atención en la mayoría de los países: solo 26 de ellos consideran "buena" la observancia de sus límites de velocidad nacionales (8 o más en una escala de 0 a 10).



Figura 6. Leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, por países o zonas



Ochenta y nueve países, que suponen el 66% de la población mundial (4600 millones de personas), tienen leyes integrales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, es decir, que establecen una alcoholemia máxima permitida de 0,05 g/dl, o menos.

Las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol deben basarse en la alcoholemia

La conducción bajo los efectos del alcohol aumenta el riesgo de accidente y la gravedad de las lesiones. El establecimiento y la observancia de leyes que limiten la alcoholemia permitida a 0,05 g/dl pueden reducir significativamente los accidentes relacionados con el alcohol.

En 89 países, que representan un 66% de la población mundial (4600 millones de personas), hay leyes integrales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol que limitan la alcoholemia permitida a 0,05 g/dl o menos, en consonancia con lo que se considera la práctica óptima

(figura 6). El límite de alcoholemia permitida igual o inferior a 0,05g/dl es más frecuente en los países de ingresos elevados (67%) que en los de ingresos medios (49%) o bajos (21%). Es urgente que se mejore la observancia de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol: solo 39 países consideran que su observancia es “buena”.

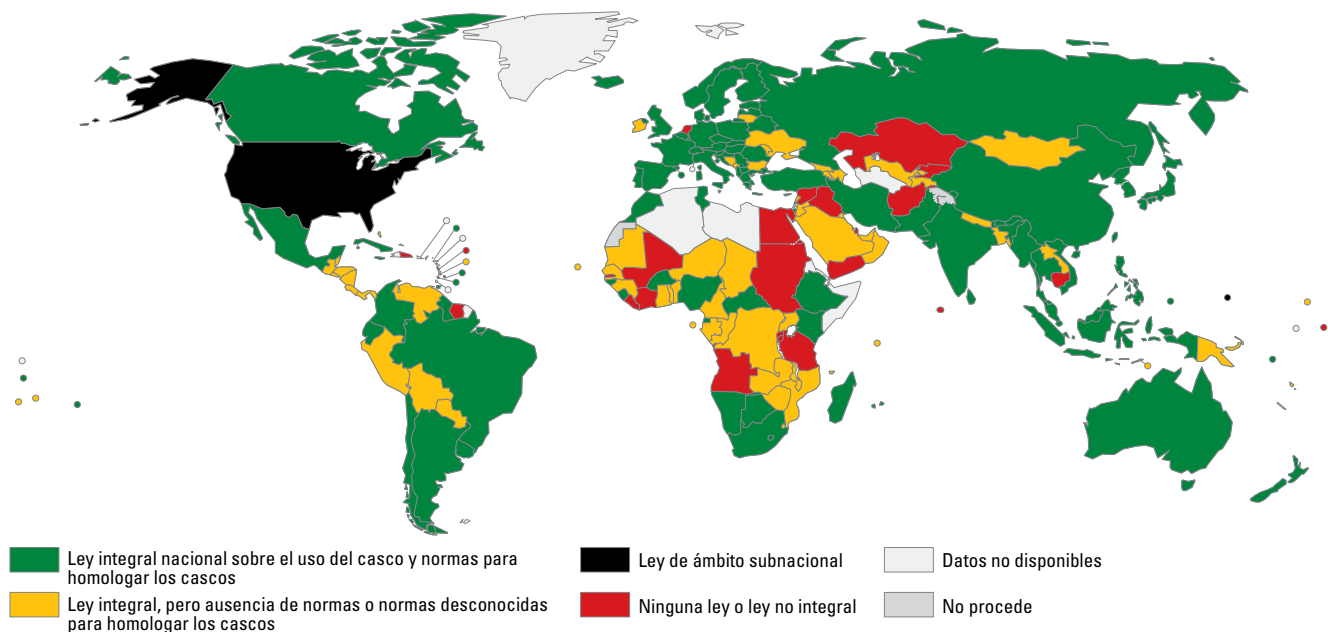
Entre los adultos, los conductores jóvenes con una alcoholemia de 0,05 g/dl tienen el doble de probabilidades de sufrir un accidente de tránsito que conductores con más experiencia. La reducción del nivel de alcoholemia permitido (0,02 g/dl o menos) es una forma eficaz de reducir los accidentes relacionados con el alcohol en conductores jóvenes y noveles, pero solo 42 países aplican límites de 0,02 g/dl, o menos, a este grupo.

Hay que seguir endureciendo las leyes sobre el uso del casco por los motociclistas y fomentar la normalización de los cascos

El crecimiento rápido del uso de vehículos motorizados de dos ruedas en muchos países se ha acompañado de un aumento de las lesiones y las muertes entre sus usuarios. El uso de cascos de buena calidad puede reducir el riesgo de muerte en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más de un 70%. La introducción de leyes sobre el uso del casco y su observancia es eficaz para aumentar la tasa de utilización del casco y reducir los traumatismos craneoencefálicos.

Para limitar las repercusiones de los accidentes de tránsito, los cascos deben

Figura 7. Leyes sobre los cascos de motociclistas, por países o zonas



Noventa países, que representan el 77% de la población mundial, disponen de leyes integrales sobre el uso del casco que abarcan a todos los usuarios, todos los tipos de vía pública y todos los tipos de motores, y aplican normas para homologar los cascos.

cumplir especificaciones de seguridad de eficacia demostrada para reducir los traumatismos. Aunque hay varias normas reconocidas internacionalmente, es importante que las establecidas por un gobierno en particular sean adecuadas para el tráfico y las condiciones climáticas del país y especifiquen los tipos de cascos que están disponibles para los usuarios y les resulten asequibles.

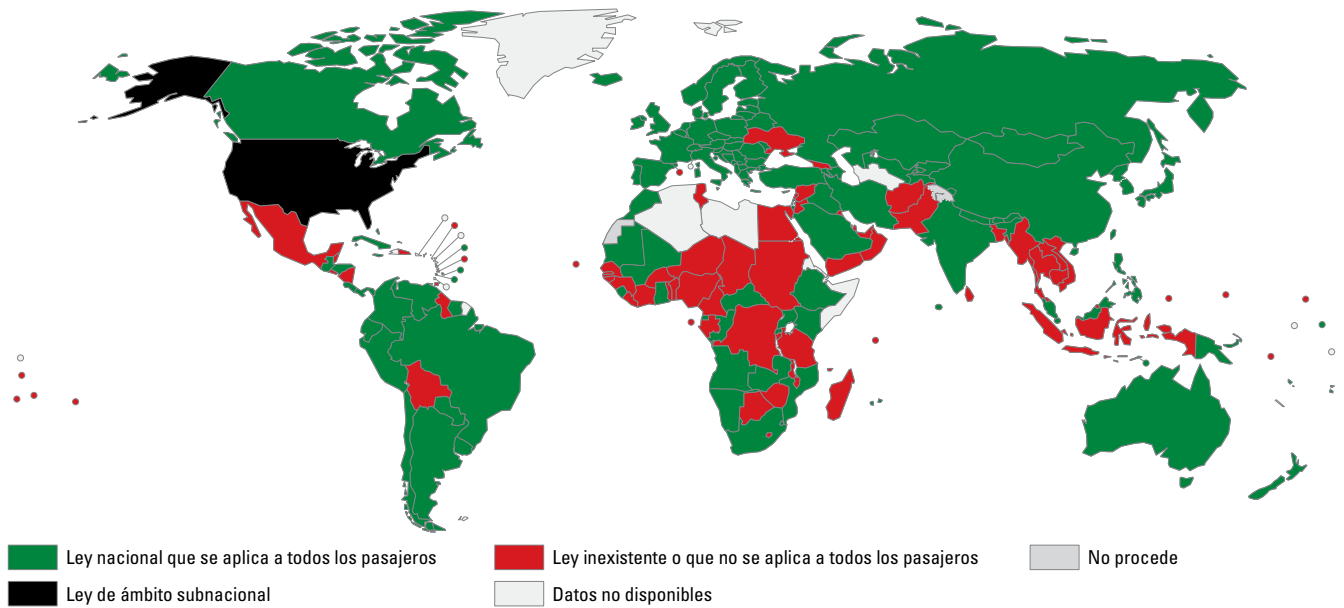
Noventa países cumplen los criterios que se consideran esenciales para una legislación integral sobre el uso del casco (es decir, han puesto en vigor una ley que abarca a todos los usuarios, sean conductores o pasajeros, todos los tipos de vía pública y todos los tipos de motores) y aplican normas nacionales o internacionales para homologar los cascos (figura 7).

Se han hecho progresos en la ampliación de las leyes sobre el uso del cinturón de seguridad a los pasajeros de los asientos traseros

La no utilización del cinturón de seguridad es un importante factor de riesgo de lesión y muerte por accidente de tránsito entre los ocupantes de los vehículos. La utilización



Figura 8. Leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, por países o zonas



del cinturón de seguridad reduce el riesgo de lesión mortal del conductor y de los pasajeros de los asientos delanteros en un 40%–50%, y de los pasajeros de los asientos traseros en un 25%–75%.

Hay leyes integrales sobre el uso del cinturón de seguridad por todos los pasajeros en 111 países, que representan el 69% de la población mundial (4800 millones de personas) (figura 8). Otros 10 países las han adoptado desde 2008. Pese a estas importantes mejoras legislativas, queda mucho por hacer para mejorar la observancia de esas leyes: solo una cuarta parte de los países consideran que su observancia es “buena”.

Aumento del uso de los sistemas de retención para niños

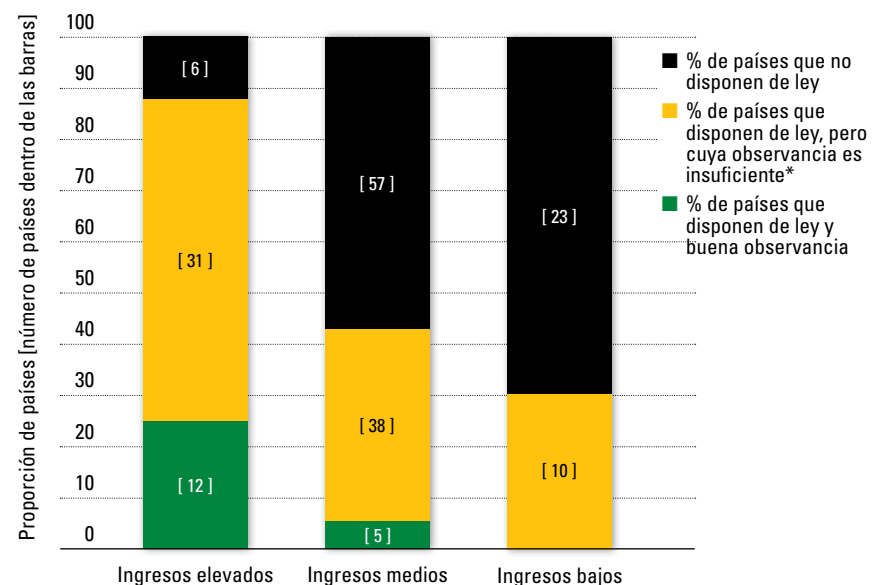
Los sistemas de retención para niños protegen a los lactantes y los niños pequeños contra las lesiones que se pueden producir en un accidente. Dichos sistemas reducen la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 70% entre los lactantes, y entre un 54% y un 80% entre los niños pequeños.

Hay leyes que exigen el uso de sistemas de retención para niños en 96 países (figura 9).

La mayoría de los países de ingresos elevados disponen de leyes sobre el uso de sistemas de retención para niños, pero dichas leyes son mucho menos frecuentes en los países de ingresos bajos y medios. La observancia de las leyes sobre el uso de sistemas de retención para niños sigue siendo baja en la mayoría de los países (entre ellos los de ingresos elevados): solo 17 países (9%) que su observancia es “buena”.

Más de la mitad de los países han aplicado leyes sobre el uso de sistemas de retención para niños.

Figura 9. Proporción de países que disponen de leyes sobre el uso de sistemas de retención para niños y en los que su observancia es buena, por ingresos de los países



* <8 en una escala de 0 a 10 o ninguna respuesta por parte de los países.

Las políticas de transportes olvidan a los peatones y los ciclistas

Los datos existentes constituyen una seria advertencia a los gobiernos respecto de la necesidad de tener en cuenta a los usuarios no motorizados de la vía pública.

El 27% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a los peatones y los ciclistas. En los países de ingresos bajos y medios, la cifra se acerca más al 33%, pero en algunos países supera el 75%.

Los gobiernos tienen que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros

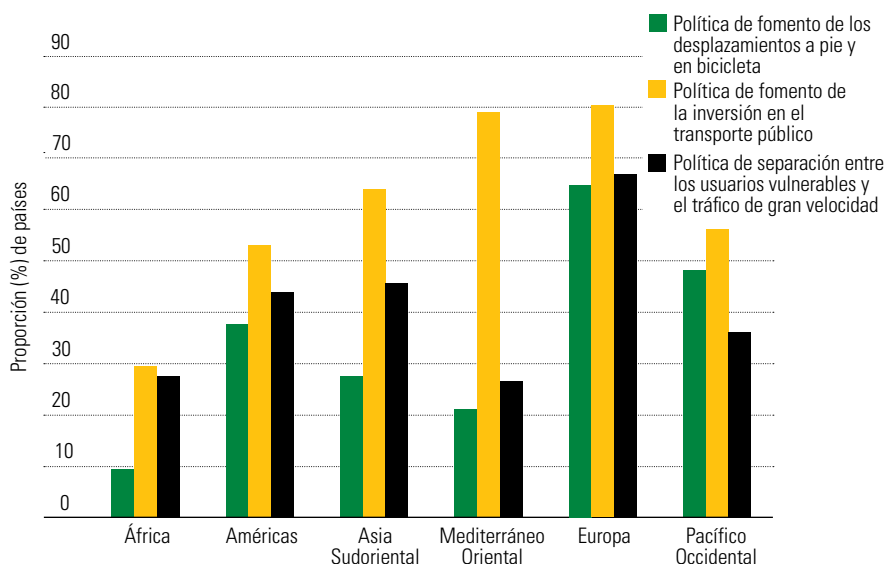
A medida que el mundo se sigue motorizando, hay que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros y fomentarlos como opciones más saludables y baratas. Pese a ello, solo 68 países disponen de políticas nacionales o subnacionales que fomentan los desplazamientos a pie y en bicicleta, y solo 79 países tienen en vigor políticas para proteger a los peatones y ciclistas apartándolos de tráfico motorizado de gran velocidad. Esta cifra es mucho mayor en los países de ingresos elevados (69%) que en los de ingresos medios y bajos (34%). Aunque los gobiernos reconocen cada vez más la necesidad de fomentar formas alternativas de desplazarse, hay que hacer más hincapié en la seguridad de dichas alternativas. La seguridad de los peatones y ciclistas es fundamental para reducir el número mundial de muertes por accidentes de tránsito.

El transporte público puede aumentar la seguridad de los desplazamientos y reducir la congestión del tránsito

Los sistemas de transporte público seguros se consideran cada vez más como una forma importante de mejorar la seguridad de los desplazamientos, sobre todo en zonas urbanas con un tránsito cada vez más congestionado. En muchas ciudades de ingresos elevados se ha hecho gran hincapié en las políticas de reducción del uso del automóvil privado mediante la inversión en sistemas de transporte público. La inversión en transportes públicos seguros también se considera un mecanismo para alentar una mayor actividad física y así promover la salud.

Más de 100 países tienen políticas nacionales o subnacionales de inversión en el transporte público (figura 10). El transporte público está bien regulado, por lo que es considerablemente más seguro que el desplazamiento en automóvil privado en la mayoría de los países de ingresos elevados; sin embargo, en muchos países de ingresos bajos y medios con economías que se están desarrollando rápidamente, el crecimiento del transporte público no regulado y poco seguro ha ocasionado entre sus usuarios un aumento de las lesiones causadas por el tránsito. Los gobiernos deben velar por que los sistemas de transporte público sean seguros, accesibles y asequibles.

Figura 10. Proporción de países que disponen de políticas para fomentar los modos de desplazamiento no motorizados, por regiones de la OMS



Conclusiones y recomendaciones

Se han hecho verdaderos progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, pero este informe muestra que son necesarias medidas más rápidas y más concertadas para evitar la pérdida innecesaria de muchas más vidas en las vías públicas de todo el mundo. Se hacen las recomendaciones siguientes:

- Los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.
- Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes.
- Son necesarios esfuerzos concertados para lograr que la infraestructura vial

sea más segura para los peatones y los ciclistas. Las necesidades de estos usuarios de la vía pública deben ser tenidas en cuenta cuando se adopten decisiones sobre la política de seguridad vial, la planificación de los transportes y el uso de la tierra. En particular, los gobiernos han de examinar la forma de integrar las formas de desplazamiento no motorizadas en sistemas de transporte más sostenibles y seguros.

Además, en el informe se hacen otras recomendaciones que los gobiernos deberían seguir a fin de mejorar la situación de la seguridad vial en sus países. Entre ellas se encuentran la mejora de la seguridad de la infraestructura vial, la intensificación de

la labor para mejorar las normas sobre los vehículos, la mejora de la atención a los accidentados y la armonización de la notificación de los datos relativos a las lesiones causadas por el tránsito.

La decisión de proclamar un Decenio de Acción para la Seguridad Vial fue adoptada de forma unánime en la Asamblea General de las Naciones Unidas de 2010. Aunque se han hecho muchos progresos para mejorar la seguridad vial en varios países, todavía queda mucho por hacer si se quieren alcanzar los objetivos y las metas del Decenio de Acción. Hay pruebas sólidas de cuáles son las intervenciones que funcionan, y ahora la clave para garantizar su aplicación es la acción de gobierno.



ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD
**Departamento de Prevención de la Violencia y los
Traumatismos y Discapacidad (VIP)**

Avenue Appia 20
1211 Ginebra 27
Suiza
Teléfono: +41 22 791 2881
E-mail: traffic@who.int

Puede descargar el informe íntegro en:
www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013

Publicado gracias a la financiación de Bloomberg Philanthropies

