



Seguridad vial en América Latina y el Caribe: un problema de política pública

Indicadores del problema

- En los países de América Latina y el Caribe mueren cada año más de 130.000 personas, más de 1.200.000 sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitadas a consecuencia de las colisiones y atropellamientos en la vía pública.
- En São Paulo, en el año 2000 se registró una colisión o atropellamiento cada 2,8 minutos, un peatón fue herido cada 35,1 minutos y uno fue muerto cada 11,9 horas.
- Según el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (IMPTCT), se estima que el costo anual de los traumatismos causados por vehículos de motor es de alrededor del 1% del producto nacional bruto en los países de ingresos bajos y de 1,5% en los países de ingresos medianos.

TASAS DE MORTALIDAD (POR 100.000 HABITANTES) DEBIDAS A TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRÁNSITO, EN PAÍSES DE LAS AMÉRICAS, 2004.					
País	Tasa	Año	País	Tasa	Año
Anguila	8,3	2002	Guatemala	20,1	2002
Antigua y Barbuda	18,5	2003	Guyana	21,1	2001
Argentina	9,5	2002	Haití	1,5	2000
Aruba	18,3	2001	Honduras	11,5	2002
Bahamas	20,8	2000	Jamaica	14,8	2002
Belice	2,5	2000	México	13,5	2001
Bermuda	17,2	2000	Nicaragua	8,9	2002
Bolivia	6,8	2003	Panamá	14,6	2002
Brasil	18,7	2002	Paraguay	8,9	2001
Canadá	9,4	2002	Perú	10,5	2003
Colombia	12,3	2003	Puerto Rico	14,6	2002
Costa Rica	15,1	2003	República Dominicana	14,6	2000
Cuba	11,4	2002	San Kitts y Nevis	7,9	2001
Chile	9,9	2002	Santa Lucía	17,1	2001
Dominica	8,5	2001	San Vicente y las Granadinas	4,4	2001
Ecuador	16,9	2001	Trinidad y Tabago	10,1	2003
El Salvador	18,8	2003	Uruguay	11,8	2001
Estados Unidos	14,9	2002	Venezuela	22,6	2002

Fuente: Acero H y Concha-Eastman A. Seguridad vial. Un problema de salud pública, OPS, 2004.

Seguridad vial: gestión institucional, entorno urbano y cultura ciudadana

La propuesta de una nueva política pública de seguridad vial implica superar paradigmas y avanzar hacia nuevas formas de planificación e implementación de acciones concretas que consideran lo siguiente:

1. Nivel de liderazgo asumido por los gobiernos nacionales y locales.
2. Capacidad de las instituciones encargadas del tema para definir planes intersectoriales integrales, incluyendo la mejora de los sistemas de información, monitoreo y evaluación.
3. Incorporación conceptual en las instituciones de gobierno y la comunidad en general.
4. Desarrollo de ingeniería vial de forma que responda a las necesidades de todos los usuarios de la vía pública y no solo a la movilidad de los vehículos.
5. Revisión y adecuación de la legislación vigente para mejorar los vacíos existentes respecto a educación, protección y atención de las víctimas de traumatismos causados por el tránsito, extensión de los seguros, y vigilancia de que la ley se aplique sin preferencias o en forma ilegítima.
6. Garantía de que las autoridades encargadas de regular el tránsito sean eficientes y transparentes.
7. Incorporación del concepto de cultura ciudadana en los planes de los programas de seguridad vial para que el comportamiento de los ciudadanos refleje el acatamiento voluntario de las normas y el reconocimiento de las autoridades.

Comportamientos inadecuados: exceso de velocidad y consumo de alcohol

- El exceso de velocidad al conducir un vehículo aumenta la severidad de los accidentes. A 50 Km/h el riesgo de muerte para peatones es 8 veces más alto que a 30 Km/h. Si un vehículo colisiona con un peatón a 60 km/h, es muy alta la probabilidad de que el peatón muera.

- Como conductor o peatón, el estar embriagado incrementa la posibilidad de morir o resultar lesionado. El alcohol reduce la capacidad de acción y reacción de una persona y por ende, su comportamiento en la vía pública será inseguro y peligroso.
- Un estudio de la Organización Panamericana de la Salud sobre legislación en el tránsito mostró que no hay criterio homogéneo sobre los niveles de alcoholemia legalmente aceptados.

CONTROL DEL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2004.		
País	Control preventivo	Niveles máximos permitidos de alcohol en la sangre
Argentina	Sí	0,5 gramos por 1.000 mililitros
Bolivia	0	0
Brasil	Sí	0,6 gramos por 1.000 mililitros
Chile	Sí	0,5 y 0,99 por litro de sangre
Colombia	Sí	Entre 40 y 99 miligramos por 100 mililitros, primer grado de embriaguez; entre 100 y 140 miligramos, segundo grado y niveles mayores a 150 miligramos, tercer grado
Costa Rica	Sí	50 miligramos por 100 mililitros (0,05%), (límite de sobriedad); 100 miligramos por 100 mililitros (0,10%), (estado de ebriedad)
Cuba	0	0
Ecuador	Sí	0
El Salvador	Sí	1,0 gramos por 1000 mililitros
Guatemala	Sí	0
Honduras	Sí	0
Haití	0	0
México	Sí	0,8 gramos por litro o 0,4 miligramos por litro en aire expirado
Nicaragua	0	0
Panamá	Sí	0
Paraguay	0	0
Perú	Sí	hasta 0,60 gramos por litro (actualizado en 2004)
República Dominicana	0	0
Uruguay	Sí	8 decigramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría
Venezuela	0	0

Fuente: Castiglioni S, Bolis M y Concha-Eastman A. Lesiones no intencionales. Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades, OPS, Publicación Ocasional No. 13, Washington, D.C., 2004.

Magnitud del problema

- Los traumatismos causados al sufrir un choque en un vehículo de motor constituyeron la décima causa de muerte en las Américas en 2002.
- En 2002, la tasa de mortalidad en la Región de las Américas fue 15,7 por cada 100.000 habitantes.
- Los países de ingreso bajo y mediano tienden a ser los más afectados por el problema de seguridad vial en comparación con los países de ingreso alto.
- Según el IMPTCT, se estimó que, aplicando promedios para 1997, el costo mundial por año de los traumatismos causados por el tránsito era de US\$ 518.000 millones, de los cuales US\$ 453.000 millones correspondían a los países de ingresos altos. Para los países de ingresos bajos y medianos el costo fue de US\$ 65.000 millones, que es más de lo que recibieron en asistencia para el desarrollo.

CONTROL DEL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2004.			
Región	Producto Nacional Bruto 1997	Estimación de los costos anuales de los choques en la vía pública	
	Miles de millones de US\$	Como porcentaje del Producto Nacional Bruto	Costos (miles de millones US\$)
África	370	1	3,7
América Latina y el Caribe	1.890	1	18,9
Asia	2.454	1	24,5
Europa Central y Oriental	659	1,5	9,9
Oriente Medio	495	1,5	7,4
SUBTOTAL	5.615		64,5
Países muy motorizados	22.665	2	453,3
TOTAL		517,8	

Fuente: Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, OPS/OMS/Banco Mundial, 2004.