

Datos sobre la seguridad vial en la Región de las Américas, 2013

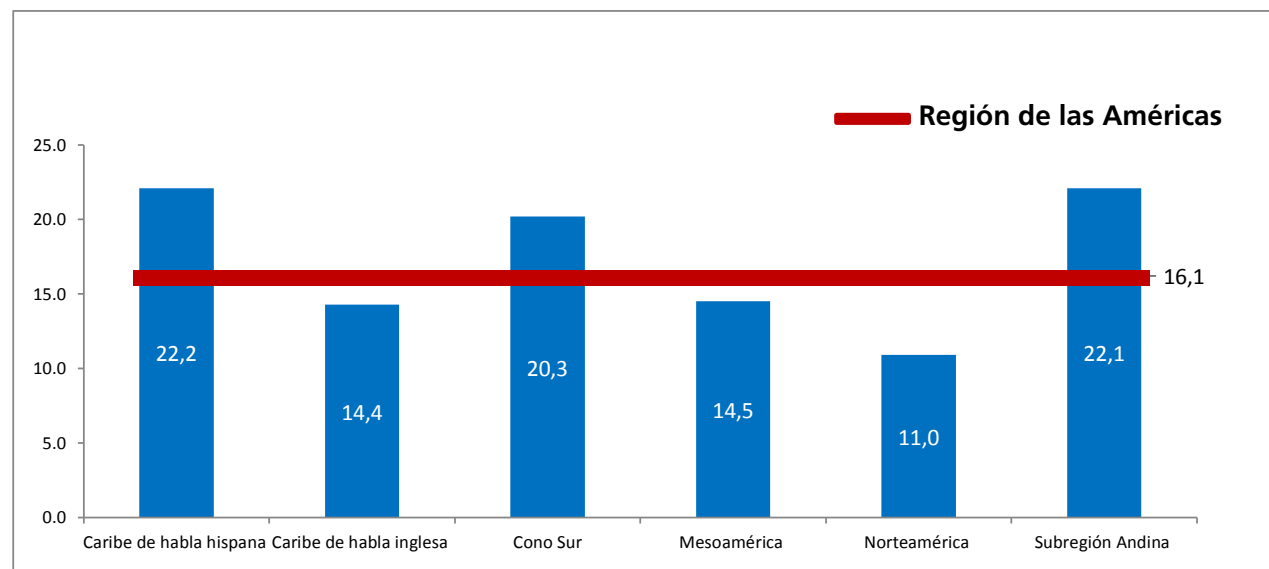
En la Región de las Américas, los traumatismos causados por el tránsito son la principal causa de muerte en los niños de 5 a 14 años de edad y la segunda causa principal en el grupo entre los 15 y los 44 años. Los traumatismos causados por el tránsito ocasionaron más de 142.000 muertes en toda la Región en el 2007 (1). En respuesta a este grave problema, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) anunció en el 2011 un Plan de acción de seguridad vial con directrices para los Estados Miembros (2). El plan ayudará a los países de la Región de las Américas a alcanzar las metas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, proclamado por las Naciones Unidas en el 2010 con el objeto de estabilizar y reducir las muertes causadas por el tránsito en todo el mundo (3).

En esta nota descriptiva se presenta información actualizada sobre la seguridad vial en la Región de las Américas sobre la base del Global Status Report on Road Safety 2013 de la Organización Mundial de la Salud (4). En el estudio participaron 32 de los 36 Estados Miembros de la Región de las Américas, que abarcó 98,5% de población de la Región (ver la figura 1 en la que se detallan los países participantes). Se recopilieron datos a nivel de país. En cada país, se pidió a personas de diversos sectores que respondieran un cuestionario y luego que analicen la información en una reunión para acordar los datos que representen mejor el estado de la seguridad vial del país. Las tasas de mortalidad se ajustaron sobre la base de modelos para que sean comparables, teniendo en cuenta la calidad de los datos de las encuestas llevadas a cabo en todo el mundo.

PUNTOS CLAVE

- Se calcula que en el 2010 los traumatismos causados por el tránsito ocasionaron unas 149.992 defunciones en la Región de las Américas.
- La tasa de mortalidad promedio para la Región por traumatismos a causa del tránsito fue de 16,1 por 100.000 habitantes.
- En las subregiones, la tasa promedio de mortalidad a causa del tránsito por 100.000 habitantes varía de 11,0 en Norteamérica a 22,2 en el Caribe de habla hispana.
- Los peatones, los motociclistas y los ciclistas son las principales víctimas fatales a causa del tránsito en todas las subregiones excepto Norteamérica, donde los ocupantes de los automóviles son las principales víctimas.
- En la Región de las Américas, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente.
- Las defunciones de motociclistas o pasajeros de vehículos de dos y de tres ruedas representan 44,2% del total en el Caribe de habla hispana, 22,6% en el Cono Sur y 14,8% en el Caribe de habla inglesa.
- Los hombres corren mayor riesgo de morir por los traumatismos causados por el tránsito que las mujeres.
- En los países del Caribe de habla hispana, 46,7% del parque automotor consta de vehículos de dos y de tres ruedas. Estos vehículos también son comunes en la Subregión Andina (31,2%) y el Cono Sur (20,7%).
- No hay una correlación entre el parque automotor y las muertes causadas por el tránsito.
- De los 32 países, 21 tienen legislación integral sobre el uso de cinturones de seguridad.
- En los países, 5, 14, 15 y 19 países tienen legislación integral sobre velocidad, la conducción en estado de ebriedad, el uso del casco y el uso de dispositivos de retención para niños, respectivamente.
- Solo 27 países tienen un organismo que coordine la seguridad vial, 22 tienen estrategias nacionales o subnacionales y 12 tienen un presupuesto anual destinado a una estrategia nacional sobre seguridad vial.

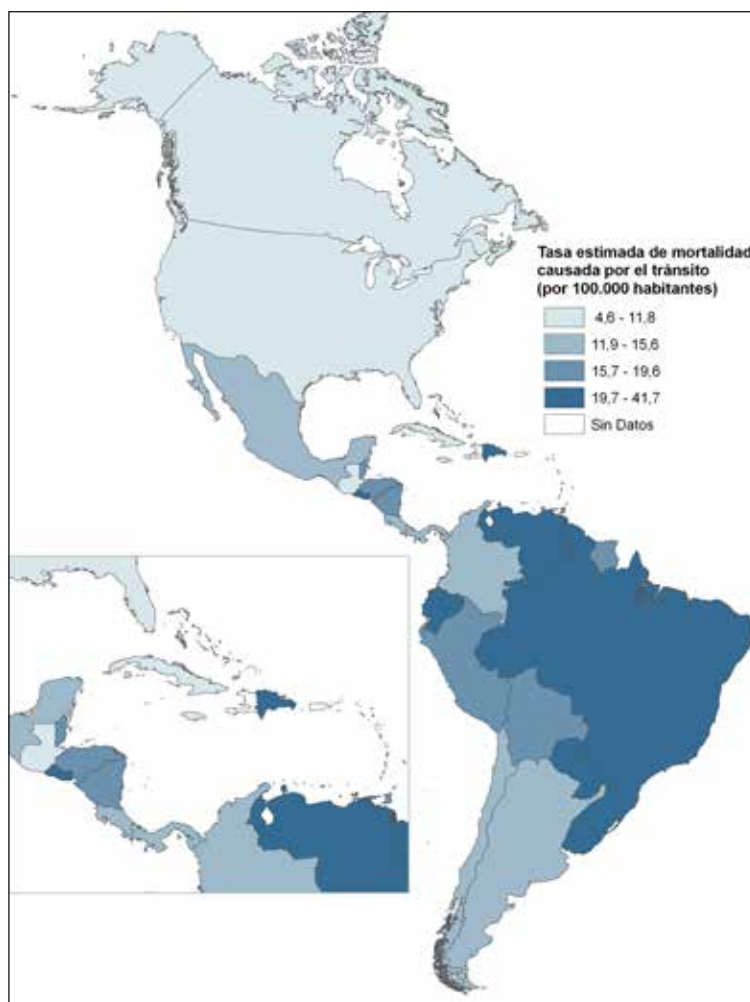
Figura 1. Tasas de mortalidad causada por el tránsito por 100.000 habitantes en la Región de las Américas, por subregión, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

Nota: Países que participaron por subregión: **Norteamérica:** Canadá, Estados Unidos de América; **Caribe de habla hispana:** Cuba, República Dominicana; **Caribe de habla inglesa:** Bahamas, Barbados, Dominica, Guyana, Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Trinidad y Tabago; **Cono Sur:** Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay; **Mesoamérica:** Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá; **Subregión Andina:** Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela. Tasas de mortalidad de Antigua y Barbuda, Granada, Haití y Puerto Rico obtenidas de la base de datos de la Organización Mundial de la Salud.

Figura 2. Tasa de mortalidad causada por el tránsito por 100.000 habitantes en la Región de las Américas, por país, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

LAS TASAS DE MORTALIDAD ESTIMADAS POR TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRÁNSITO VARÍAN ENTRE LAS DISTINTAS SUBREGIONES Y PAÍSES

Se calculan que en el 2010 ocurrieron alrededor de 149.992 defunciones causadas por el tránsito en la Región de las Américas. La tasa promedio de mortalidad para la Región por traumatismos a causa del tránsito fue de 16,1 por 100.000 habitantes. Sin embargo, hay grandes disparidades entre las distintas subregiones, con tasas promedio que varían de 11,0 a 22,2 (figura 1). A nivel de país, las tasas estimadas comprendieron de 4,6 a 41,7 (figura 2).

LAS TASAS DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS Y LOS TIPOS DE VEHÍCULOS VARÍAN ENTRE LAS DISTINTAS SUBREGIONES Y PAÍSES

La subregión de Norteamérica presenta el número más alto de vehículos automotores registrados por 1.000 habitantes: 629 en el Canadá y 834 en los Estados Unidos. La subregión Andina registra el número más bajo (figura 3).

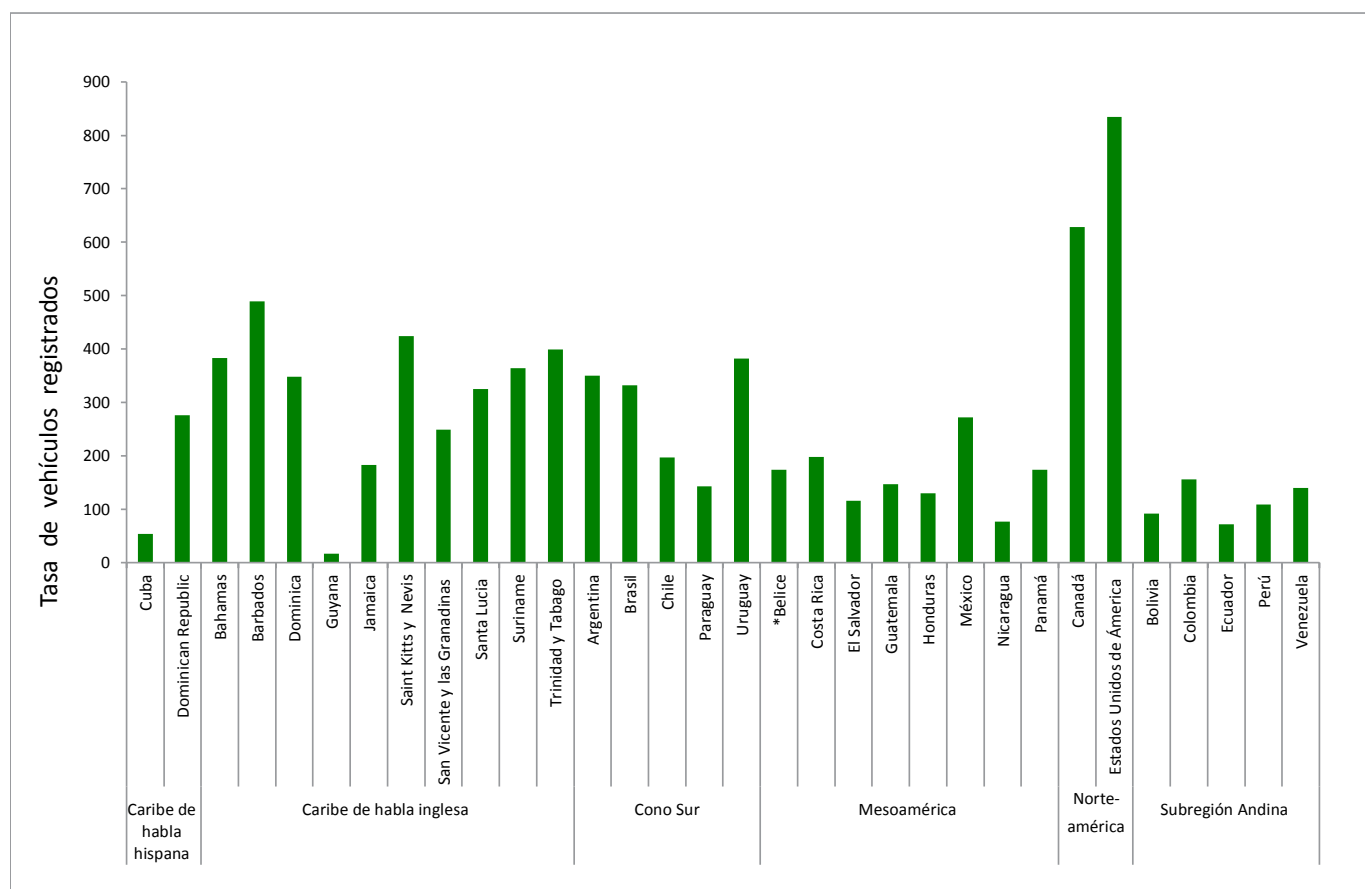
Hay diferencias importantes entre las distintas subregiones con respecto al parque automotor. Los vehículos de cuatro ruedas,

principalmente automóviles y otros vehículos ligeros, predominan en los países de ingresos altos de Norteamérica (Canadá y Estados Unidos) puesto que representan más de 90% del parque. Sin embargo, constituyen poco más de una tercera parte de los vehículos automotores en los países del Caribe de habla hispana, donde casi la mitad del parque consta de vehículos automotores de dos y de tres ruedas como las motocicletas. Los vehículos de dos y de tres ruedas también son comunes en la subregión Andina y el Cono Sur (figura 4).

LAS NORMAS DE SEGURIDAD QUE SE APLICAN A LOS VEHÍCULOS SON DESIGUALES EN LOS DISTINTOS PAÍSES

Diez países de la Región tienen normas con respecto a los cinturones de seguridad frontales y traseros para automóviles nuevos fabricados o ensamblados en el país; 23 tienen normas para automóviles nuevos importados. Para los automóviles importados usados, 20 países tienen normas con respecto a los cinturones de seguridad frontales y traseros. Menos de una cuarta parte de los países tienen normas con respecto a los frenos antibloqueo o el control electrónico de estabilidad o las bolsas de aire para todos los tipos de automóviles analizados. Doce países han adoptado algún tipo de normas internacionales o regionales de seguridad para los automóviles.

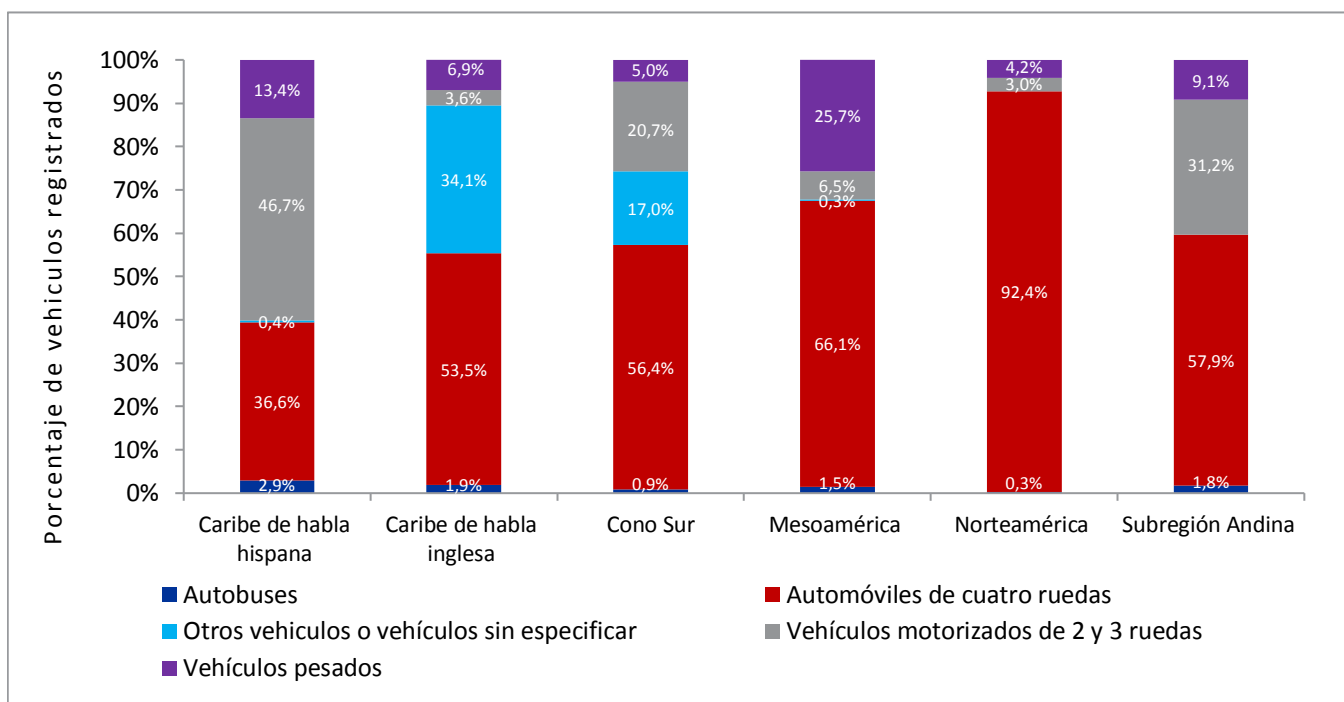
Figura 3. Vehículos automotores registrados por 1.000 habitantes en la Región de las Américas, por país, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

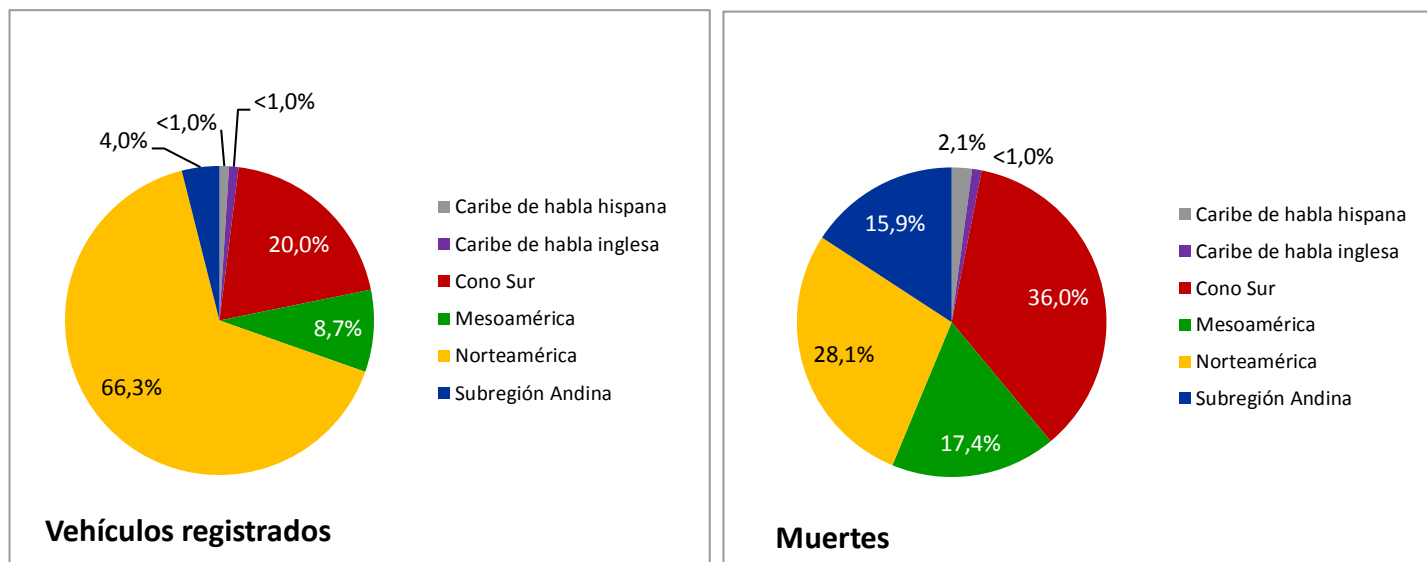
* Los datos correspondientes a Belice se obtuvieron a partir del documento de la OPS denominado Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas, 2009.

Figura 4. Tipos de vehículos registrados en la Región de las Américas, por subregión, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

Figura 5. Proporción de vehículos registrados en comparación con la proporción de muertes causadas por el tránsito en la Región de las Américas, por subregión, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

NO HAY UNA CORRELACIÓN ENTRE LA PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS Y LA PROPORCIÓN DE MUERTES CAUSADAS POR EL TRÁNSITO

En las distintas subregiones, no hay una correlación uniforme entre las muertes causadas por el tránsito y los vehículos registrados como partes del total regional. Canadá y Estados Unidos tienen aproximadamente 66% de los vehículos de la Región de las Américas, pero solo registran 28% de las muertes causadas por el tránsito. Por otro lado, el Cono Sur tiene cerca de 20% de los vehículos y 36% de las muertes causadas por el tránsito (figura 5).

LOS PEATONES, LOS MOTOCICLISTAS Y LOS CICLISTAS SON LOS QUE CORREN UN RIESGO MAYOR

Los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas corren el riesgo más alto en la

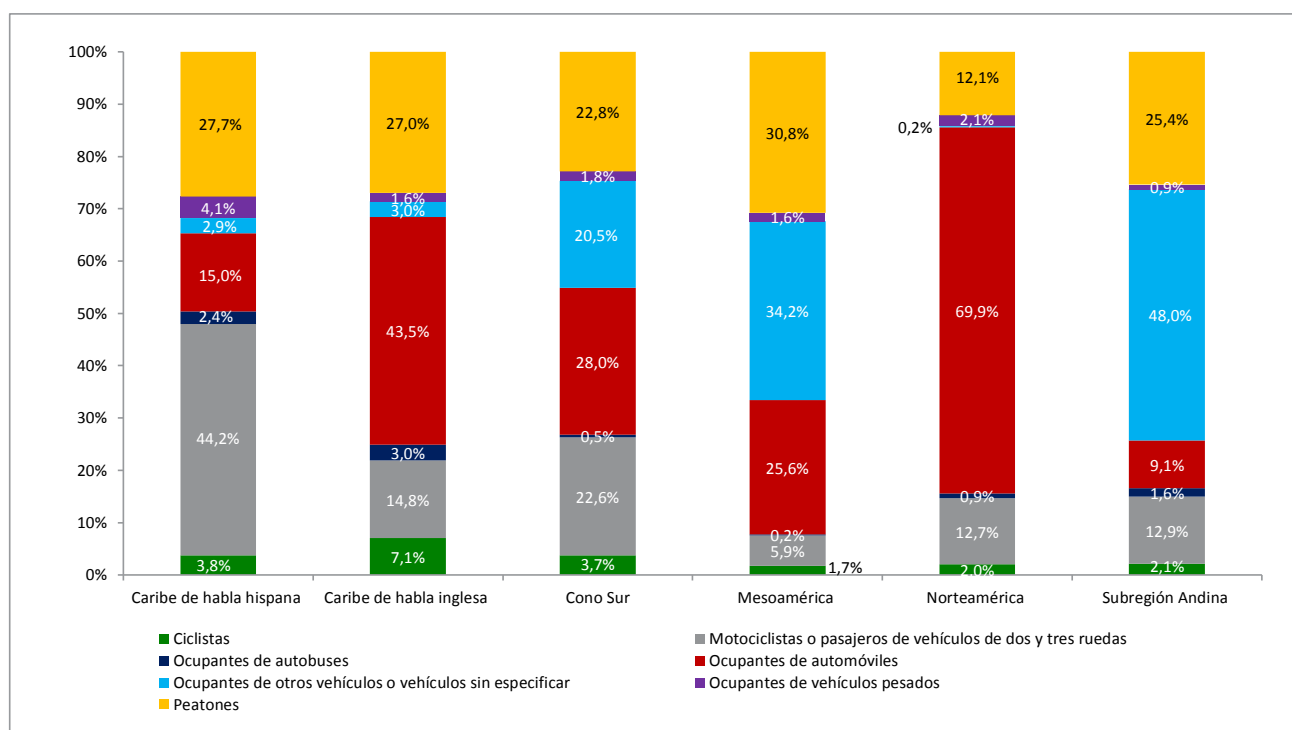
mayoría de las subregiones. En la Región de las Américas, estos grupos representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente. La subregión de Mesoamérica registra la proporción más alta de muertes de peatones: 30,8%. Las defunciones de motociclistas o pasajeros de vehículos de dos y de tres ruedas representan 44,2% del total en el Caribe de habla hispana, 22,6% en el Cono Sur y 14,8% en el Caribe de habla inglesa.

Por otro lado, los ocupantes de los automóviles representan una proporción abrumadora de las muertes a causa del tránsito en Canadá y Estados Unidos: 69,9%. Los ocupantes de los automóviles también representan la mayor proporción de muertes en los países del Caribe de habla inglesa (43,5%) y el Cono Sur (28,0%), pero por márgenes mucho más pequeños.

Los datos sobre las muertes a causa del tránsito por tipo de usuario de las vías de tránsito siguen siendo escasos en por lo menos dos subregiones (Mesoamérica y la subregión Andina), donde hay un porcentaje alto en la categoría de "otros vehículos o vehículos sin especificar" (figura 6).



Figura 6. Proporción de muertes a causa del tránsito notificadas en la Región de las Américas, por tipo de usuario de las vías de tránsito y subregión, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

LOS HOMBRES CORREN UN RIESGO MAYOR QUE LAS MUJERES

En promedio, es cuatro veces más probable que los hombres mueran por traumatismos a causa del tránsito que las mujeres. Los hombres presentan una mayor prevalencia como víctimas del tránsito que las mujeres en todas las subregiones de América, una tendencia que ha permanecido constante en los últimos años. Los hombres representan 69,6% de las muertes a causa del tránsito en Canadá y Estados Unidos, 82,9% en los países del Caribe de habla hispana, 80,8% en los países del Caribe de habla inglesa, 81,2% en el Cono Sur, 79,0% en Mesoamérica y 79,8% en la subregión Andina.

ORGANISMO RECTOR Y ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN DE LAS AMÉRICAS

En la Región de las Américas, 27 países tienen una dependencia gubernamental que dirige las cuestiones de seguridad vial y 22 tienen una o varias estrategias nacionales o subnacionales con respecto a la seguridad vial. Doce países informaron tener un presupuesto anual dedicado a una estrategia nacional, con un gasto por habitante en dólares de los Estados Unidos que comprendía desde menos de un centavo a más de USD \$10.

LOS PAÍSES DEBEN PROMULGAR LEYES INTEGRALES PARA ABORDAR LOS FACTORES DE RIESGO Y DE PROTECCIÓN

En toda la Región, muchos países tienen legislación nacional o subnacional que abarca los factores de riesgo (exceso de velocidad y conducción en estado de ebriedad) así como los factores protectores (uso del casco por los motociclistas, cinturones de seguridad en los automóviles y dispositivos de retención para niños). Sin embargo, no todos los países cuentan con leyes integrales que aborden estos factores (cuadro 1).

En general, los países están haciendo una mejor labor de reglamentación de los factores de protección que de los factores de riesgo. Dos terceras partes de los países tienen leyes integrales sobre el uso de cinturones de seguridad. Cerca de la mitad de los países tienen leyes integrales sobre la conducción en estado de ebriedad, el uso del casco y el uso de dispositivos de retención para niños. Solo 5 de los 32 países tienen leyes sobre límites de velocidad.

Cuadro 1. Número de países con legislación integral sobre la seguridad vial en la Región de las Américas, 2010

Definición de legislación integral	Subregión Andina (n=5)	Caribe de habla hispana (n=2)	Mesoamérica (n=8)	Caribe de habla inglesa (n=10)	Norteamérica (n=2)	Cono Sur (n=5)	Número total de países n=32)
Velocidad							
Una ley nacional que fije el límite de velocidad en zonas urbanas en $\leq 50\text{km/h}$ y que permita que las autoridades locales puedan reducir el límite de velocidad donde sea apropiado.	1	1	2	-	-	1	5
Conducción en estado de ebriedad							
Una ley nacional de conducción en estado de ebriedad basada en la concentración de alcohol en la sangre, en la que se fije como límite para la población general $\leq 0,05\text{ g/dl}$.	3	2	4	1	-	4	14
Uso del casco							
Una ley nacional sobre el uso del casco para motociclistas que abarque a todos los motociclistas y pasajeros de motocicletas, al igual que todos los tipos de caminos, y que requiera un nivel de seguridad internacional o nacional para los cascos.	2	1	1	6	1	4	15
Uso de cinturones de seguridad							
Una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad que se aplique a todos los ocupantes del automóvil (asientos delanteros y traseros).	4	1	4	6	1*	5	21
Uso de dispositivos de retención para niños							
Una ley nacional sobre dispositivos de retención para niños.	3	1	4	7	-	4	19

Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

*Las leyes sobre el uso del cinturón de seguridad del Canadá son subnacionales pero abarcan a todas las provincias.

LOS PAÍSES DEBEN BRINDAR APOYO PARA QUE LAS PERSONAS CAMINEN Y USEN BICICLETAS Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

Los países pueden mejorar la seguridad al sancionar políticas y construir una infraestructura que promueva el caminar y andar en bicicleta como opciones al traslado en automóvil, al brindar apoyo a las inversiones en el transporte público y al proteger a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, por ejemplo, al separar a los peatones y ciclistas del tránsito automotor.

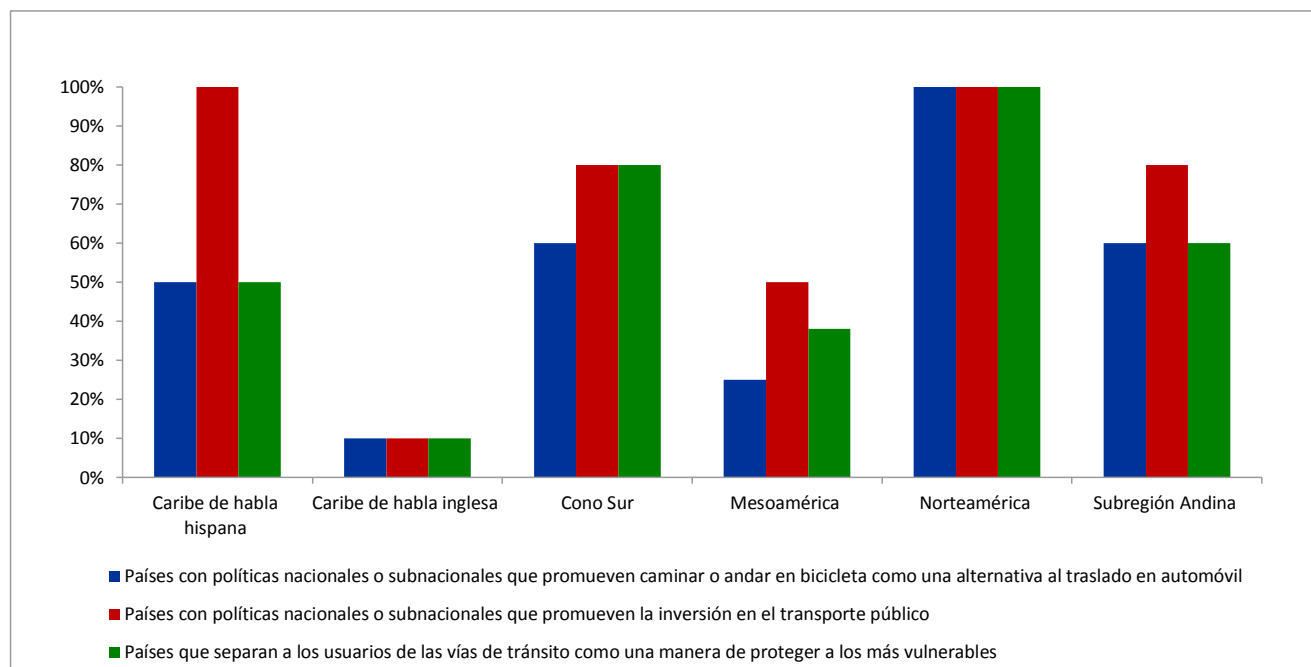
En la Región de las Américas:

- Doce países tienen políticas que promueven el caminar o andar en bicicleta, siete de los cuales tienen políticas subnacionales.
- Diecisiete países tienen políticas que promueven el transporte público, cinco de los cuales tienen políticas subnacionales.
- Catorce países tienen políticas para proteger a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, ocho de los cuales tienen políticas subnacionales.
- En las subregiones, Canadá y Estados Unidos presentan con mayor frecuencia las políticas citadas, mientras solo 10% de países en el Caribe de habla inglesa tienen políticas de este tipo (figura 7).



© E. Rodrigues, OPS

Figura 7. Políticas que promueven el caminar, andar en bicicleta, la inversión en el transporte público, y separar los usuarios de las vías de tránsito en la Región de las Américas, por subregión, 2010



Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013

REFERENCIAS

1. Organización Panamericana de la Salud. Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC: OPS; 2009. http://www2.paho.org/hq/dmdocuments/2010/Informe_Seguridad_Vial_en_las_Americas.pdf, consultado el 23 de febrero del 2013.
2. Organización Panamericana de la Salud, 51.º Consejo Directivo. Documento CD51/7, Rev. 1, Plan de acción de seguridad vial. Washington, DC: OPS; 2011.
3. Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución A/RES/64/255, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Nueva York: Naciones Unidas; 2010. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf, consultado el 23 de febrero del 2013.
4. Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Ginebra: OMS; 2013. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013.

AGRADECIMIENTO

La elaboración de este documento fue posible gracias al apoyo financiero de Bloomberg Philanthropies.



© E. Rodríguez, OPS

PRINCIPALES RECOMENDACIONES

Para disminuir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito, los países deben:

- Establecer comités consultivos nacionales u organismos que coordinen la seguridad vial, proporcionándoles la autoridad necesaria y los recursos para promover medidas de seguridad vial.
- Promover la formulación de políticas y el desarrollo de infraestructura que favorezcan el tránsito seguro para los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los ciclistas y los motociclistas en las carreteras y las vías urbanas.
- Reducir la contribución de los factores de riesgo (velocidad, consumo de alcohol, teléfonos móviles) a los traumatismos causados por el tránsito y aumentar el uso de equipo de protección (cascos, cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños) al ejecutar y hacer cumplir estrictamente las leyes integrales sobre los factores de riesgo y de protección.
- Mejorar las políticas de transporte masivo al dar mayor énfasis a los principios de la seguridad, la equidad y la accesibilidad.
- Crear sistemas de vigilancia o fortalecer los existentes para mejorar la calidad de los datos sobre los grupos y las zonas de mayor riesgo de traumatismos causados por el tránsito.
- Promover requisitos técnicos de seguridad mejorados para los vehículos nuevos, incluidas las motocicletas. Prohibir la circulación de los vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad.

RECOMENDACIONES ADICIONALES

- Organizar e integrar los servicios de atención prehospitalarios para las víctimas de traumatismos causados por el tránsito y mejorar el acceso a estos servicios, así como a la rehabilitación.
- Brindar apoyo a un método multisectorial que promueva la prevención de los traumatismos causados por el tránsito.
- Entender mejor los costos económicos y sociales de prevenir los traumatismos causados por el tránsito, así como los costos de atender a las víctimas de traumatismos causados por el tránsito.

Catalogación en la Fuente, Biblioteca de la Sede de la OPS

Organización Panamericana de la Salud.

Datos sobre la seguridad vial en la Región de las Américas, 2013. Washington, DC : OPS, 2013.

1. Prevención de Accidentes - estadística & datos numéricos. 2. Accidentes de Tránsito. 3. Seguridad - estadística & datos numéricos. 4. Seguridad - legislación & jurisprudencia. 4. Américas. I. Título.

(Clasificación NLM: WA 275 DA1)



**Organización
Panamericana
de la Salud**
Oficina Regional de la
Organización Mundial de la Salud

525 23rd. Street N.W
Washington DC 20037

www.paho.org



**Organización Mundial
de la Salud**

© E. Rodrigues, OPS