

162.^a SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

Washington, D.C., EUA, del 18 al 22 de junio del 2018

Punto 7.11 del orden del día provisional

CE162/INF/11
20 de abril del 2018
Original: español

PLAN DE ACCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD VIAL: INFORME FINAL

Antecedentes

1. El presente documento tiene como propósito informar a los Cuerpos Directivos de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) acerca de los resultados alcanzados con respecto al *Plan de acción sobre la seguridad vial* (documento CD51/7, Rev. 1) para el periodo 2012-2017, aprobado en el 2011 en el 51.º Consejo Directivo de la OPS mediante la resolución CD51.R6, en la que se reconocía la necesidad de mejorar la seguridad vial en la Región (1, 2). La finalidad del plan era establecer directrices que pudieran guiar las acciones del sector de la salud en los Estados Miembros e impulsar iniciativas para prevenir los traumatismos causados por el tránsito. Así, se proponía alcanzar para el 2017 un conjunto de metas basadas en 18 indicadores en los que se tomaba como línea de base datos del año 2007. Estas son las metas que se evalúan en el presente informe (1, 3).

Análisis del progreso alcanzado

2. La Región de las Américas ha logrado avances en la mayor parte de los objetivos propuestos en el plan de acción, según se describe en el cuadro presentado a continuación, que se complementa en el anexo con una figura a modo de resumen. La fuente de información para el análisis de los resultados fue el informe regional sobre la seguridad vial, publicado por la OPS en el 2016 (4). Es necesario señalar que los criterios utilizados para evaluar los indicadores relacionados con el desarrollo de legislación fueron más rigurosos en esta evaluación final que cuando se recopilaron los datos de la línea de base.

3. Se han registrado avances en seguridad vial, específicamente en el desarrollo y la designación de organismos que asuman el liderazgo como entes coordinadores. A su vez, se reconocen mejoras en la legislación sobre la conducción bajo la influencia del alcohol y el uso de sistemas de retención infantil. La ejecución de medidas para mejorar la infraestructura vial y la implantación de atención prehospitalaria ha mostrado igualmente avances positivos, y los Estados Miembros han mejorado la presentación de datos de mortalidad y morbilidad asociadas a la seguridad vial, lo cual contribuye a definir las prioridades en los países.

4. Pese a estos avances, aún se requieren reformas para mejorar las leyes sobre la velocidad, el uso obligatorio del casco para los motociclistas y el uso obligatorio del cinturón de seguridad. Además, es importante destacar que hay un retraso en el cumplimiento o la aplicación de las leyes ya aprobadas. También es necesario avanzar en el establecimiento de políticas nacionales que promuevan el desplazamiento a pie o en bicicleta. Por otra parte, es difícil constatar si hubo mejoras en el sistema de inspección y revisión técnica de los vehículos debido a las deficiencias en la calidad de los datos disponibles en la mayoría de los países.

<i>Objetivo 1: Designar a un comité asesor u organismo responsable de la coordinación multisectorial en la administración pública para que oriente las actividades nacionales en materia de seguridad vial con especial énfasis en la elaboración de planes nacionales para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.</i>	
Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países que cuentan con un comité asesor u organismo responsable de la coordinación multisectorial de las medidas de promoción de la seguridad vial. Línea de base: 25 Meta: 30	Treinta países cuentan con un comité asesor u organismo responsable de la coordinación multisectorial de las medidas de promoción de la seguridad vial.

<i>Objetivo 2: Disminuir la contribución de los factores de riesgo (velocidad, consumo de alcohol, drogas y otras sustancias psicoactivas, y elementos de distracción) a las lesiones resultantes del tránsito y aumentar el porcentaje de uso de los accesorios de protección (cascos, cinturones de seguridad y asientos de seguridad para niños).</i>	
Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países con límites de velocidad urbana hasta 50 km/hora. Línea de base: 20 Meta: 30	No hubo avances. Los criterios para la evaluación de las leyes fueron más rigurosos que los considerados en la línea de base.
Número de países que cuentan con programas de control del cumplimiento de los límites de velocidad. Línea de base: 4 Meta: 15	Doce países cuentan con programas de control y aplicación de esta ley (incremento de ocho países, 80% de la meta).
Número de países y ciudades que han establecido límites de alcohol en la sangre para conductores iguales o inferiores a 0,05 g/dl. Línea de base: 10 Meta: 20	Seis nuevos países establecieron el límite de alcoholemia recomendado, sumando 16 países (80% de la meta).

Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países que cuentan con programas que prohíben conducir bajo la influencia de alcohol. Línea de base: 4 Meta: 15	Diez países se sumaron a los que cuentan con control de alcoholemia para conductores, por lo que ya son 14 (93,3% de la meta).
Número de países que cuentan con leyes sobre el uso obligatorio del casco para todos los ocupantes de motocicletas. Línea de base: 12 Meta: 25	Dieciséis países requieren el uso del casco a todos los usuarios (64% de la meta). Los criterios de evaluación de las leyes fueron más rigurosos que los considerados en la línea de base.
Número de países que tienen programas de promoción y control del uso de los cascos. Línea de base: 13 Meta: 25	Cinco nuevos países implementaron programas de control, por lo que ya son 18 (72% de la meta).
Número de países con leyes sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos. Línea de base: 20 Meta: 30	Veintitrés países de un total de 30 cuentan con esta ley (76,6% de la meta).
Número de países que tienen un programa de promoción y control del uso del cinturón. Línea de base: 18 Meta: 30	Siete nuevos países cuentan con la aplicación de esta ley, lo que suma en total 25 países (83,3% de la meta).
Número de países que tienen leyes para el uso obligatorio del sistema de sujeción para niños en los automóviles. Línea de base: 21 Meta: 30	Seis nuevos países adoptaron esta ley, y ya son un total de 27 (90% de la meta).
Número de países con programas de promoción y control del uso de los sistemas de sujeción para niños. Línea de base: 5 Meta: 15	No se logró avance alguno en este indicador.

Objetivo 3: Mejorar las políticas de transporte público masivo mediante la integración de criterios de seguridad, equidad y accesibilidad que promuevan el ejercicio de los derechos humanos.

Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países con políticas que apoyan la inversión en transporte público. Línea de base: 14 Meta: 30	Se han registrado avances en nueve países, por lo que ya son 23 en total (76,6% de la meta).

Objetivo 4: Contar con servicios estructurados e integrados de atención prehospitalaria para las víctimas de traumatismos resultantes del tránsito.	
Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países con un sistema de atención prehospitalaria integrado al sector de la salud. Línea de base: 22 Meta: 30	Cinco países avanzaron durante el período del plan, y ahora son 27 los que cumplen este indicador (90% de la meta).
Objetivo 5: Mejorar la calidad de los datos sobre las víctimas de los traumatismos resultantes del tránsito para que las tasas de mortalidad y morbilidad puedan reflejar las características de los lesionados.	
Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países que cuentan con datos sobre tasas de mortalidad por traumatismos resultantes del tránsito. Línea de base: 30 Meta: 37	Un total de 34 países de los 37 fijados como meta cuentan con datos sobre tasas de mortalidad (92% de la meta).
Número de países que cuentan con datos sobre tasas de morbilidad por traumatismos resultantes del tránsito (número de heridos que son atendidos en los servicios prehospitalario y hospitalario). Línea de base: 3 Meta: 10	Un total de 26 países cuentan con datos sobre tasas de morbilidad ¹ por traumatismos causados por el tránsito, por lo que no solo se alcanzó, sino que incluso se superó la meta establecida.
Objetivo 6: Promover el desarrollo de la infraestructura que favorezca los desplazamientos seguros de todos los usuarios de las vías en ciudades y carreteras; en especial los peatones, ciclistas y motociclistas, quienes son los usuarios más vulnerables de las vías.	
Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países que cuentan con políticas nacionales que promueven el desplazamiento a pie o en bicicleta. Línea de base: 10 Meta: 30	Apenas cuatro países mejoraron sus políticas de movilidad para peatones y ciclistas, lo que situó el total en 14 países (46,7% de la meta).
Número de países que incorporan elementos de seguridad vial al diseño vial, y aplican medidas para reducir la velocidad, en zonas utilizadas por peatones y/o ciclistas. Línea de base: 4 Meta: 10	Doce países tienen políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito y proteger a los usuarios vulnerables, como los peatones y los ciclistas ² . Este indicador no solo se alcanzó, sino que incluso superó la meta establecida.

¹ En el total de países que cuentan con datos de morbilidad se incluyen los que recopilan información sobre el número de colisiones que resultaron en lesiones tanto mortales como no mortales, debido a que el cuestionario para el [Informe de la situación mundial sobre seguridad vial 2015](#) agrupa en una sola pregunta ambos indicadores.

² No hay datos disponibles en la base de datos de la OPS sobre los países que incorporan características de seguridad en el diseño vial y medidas para reducir la velocidad. En el [Informe de la situación mundial sobre seguridad vial 2015](#) se recopilan datos sobre países con políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito y proteger a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas).

Objetivo 7: Recomendar y apoyar al sector responsable para crear o fortalecer un sistema de inspección y revisión técnica de toda la flota vehicular, incluyendo vehículos de dos o tres ruedas. Alentar también a las industrias a alinear los estándares de seguridad con las recomendaciones de los Estados Miembros.

Indicador, línea de base y meta	Resultados
Número de países que tienen un sistema de inspección y revisión técnica de la flota vehicular de todos los vehículos. Línea de base: 23 Meta: 30	No hay datos disponibles en la Región para analizar el cumplimiento de esta meta.

Acción necesaria para mejorar la situación

5. En vista de los adelantos descritos anteriormente, se deben considerar las siguientes medidas:
 - a) Seguir trabajando por el reconocimiento de la seguridad vial como una prioridad de salud pública conforme a las recomendaciones de la Declaración de Brasilia, adoptadas en la Segunda Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en el 2015 (5), y la meta 3.6 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible referente a “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” para el 2020 (6).
 - b) Teniendo en cuenta el notable incremento de los traumatismos y muertes en siniestros con motocicletas que se ha registrado en la Región, se recomienda que los Estados Miembros definan, fortalezcan o mejoren las políticas de seguridad vial dirigidas a los motociclistas. Asimismo, en el ámbito de la seguridad vial general conviene tomar en cuenta todos los factores de riesgo, incluidos los “emergentes”, como la conducción distraída por el uso de dispositivos móviles y la conducción bajo la influencia de sustancias psicoactivas. A su vez, deberán considerarse estas nuevas realidades de la Región, apoyar a los países e intensificar la cooperación internacional para alcanzar las metas de los ODS relativas a la seguridad vial.

Intervención del Comité Ejecutivo

6. Se solicita al Comité Ejecutivo que tome nota del presente informe final y formule las recomendaciones que considere pertinentes.

Anexo

Referencias

1. Organización Panamericana de la Salud. Plan de acción de seguridad vial [Internet]. 51.º Consejo Directivo de la OPS, 63.ª sesión del Comité Regional de la OMS para las Américas; del 26 al 30 de septiembre del 2011; Washington DC. Washington, DC: OPS; 2011 (documento CD51/7, Rev. 1) [consultado el 14 de diciembre del 2017]. Disponible en:
http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=14660&Itemid=270
2. Organización Panamericana de la Salud. Plan de acción de seguridad vial [Internet]. 51.º Consejo Directivo de la OPS, 63.ª sesión del Comité Regional de la OMS para las Américas; del 26 al 30 de septiembre del 2011; Washington, DC. Washington, DC: OPS; 2011 (resolución CD51.R6) [consultado el 14 de diciembre del 2017]. Disponible en:
http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=15085&Itemid=270
3. Organización Panamericana de Salud. Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC: OPS; 2009[consultado el 14 de diciembre del 2017]. Disponible en:
http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=20926&Itemid=270&lang=en
4. Organización Panamericana de la Salud. La seguridad vial en la Región de las Américas [Internet]. Washington, DC: OPS; 2016 [consultado el 14 de diciembre del 2017]. Disponible en: <https://goo.gl/tSUpXs>.
5. Declaración de Brasilia. Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados; del 18 al 19 de noviembre del 2015; Brasilia (Brasil). OMS; 2015 [consultado el 20 de febrero de 2018]. Disponible en: <https://goo.gl/6P5hNY>
6. Naciones Unidas. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible [Internet]. Naciones Unidas; 2015 (resolución A/RES/70/1) [consultado el 20 de febrero de 2018]. Disponible en:
<http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/70/1>

Anexo

Indicadores del Plan de acción de seguridad vial: Evaluación final del progreso alcanzado, 2011-2017


