RESUMEN

Organización Mundial de la Salud

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2015

WHO/NMH/NVI/15.6

© Organización Mundial de la Salud, 2015

Se reservan todos los derechos. Las publicaciones de la Organización Mundial de la Salud están disponibles en el sitio web de la OMS (www.who.int) o pueden comprarse a Ediciones de la OMS, Organización Mundial de la Salud, 20 Avenue Appia, 1211 Ginebra 27, Suiza (tel.: +41 22 791 3264; fax: +41 22 791 4857; correo electrónico: bookorders@who.int).

Las solicitudes de autorización para reproducir o traducir las publicaciones de la OMS – ya sea para la venta o para la distribución sin fines comerciales – deben dirigirse a Ediciones de la OMS a través del sitio web de la OMS (http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html).

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la Organización Mundial de la Salud, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites. Las líneas discontinuas en los mapas representan de manera aproximada fronteras respecto de las cuales puede que no haya pleno acuerdo.

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la Organización Mundial de la Salud los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogos. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan letra inicial mayúscula.

La Organización Mundial de la Salud ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la Organización Mundial de la Salud podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

Composición tipográfica: Inis Communication

Impreso en Francia

Las metas de seguridad vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

En septiembre de 2015, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la histórica Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (3.6) es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito de aquí a 2020.

La inclusión de una meta tan ambiciosa constituye un avance significativo para la seguridad vial. Es un reflejo de un reconocimiento cada vez mayor del enorme precio que se cobran los traumatismos causados por los accidentes de tránsito: los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años (véase la **figura 1**). También constituye un reconocimiento de la pesada carga que los accidentes de tránsito imponen a la economía nacional y a las familias, y, por tanto, de su pertinencia en los programas de desarrollo y de medio ambiente que se abordan en los ODS.

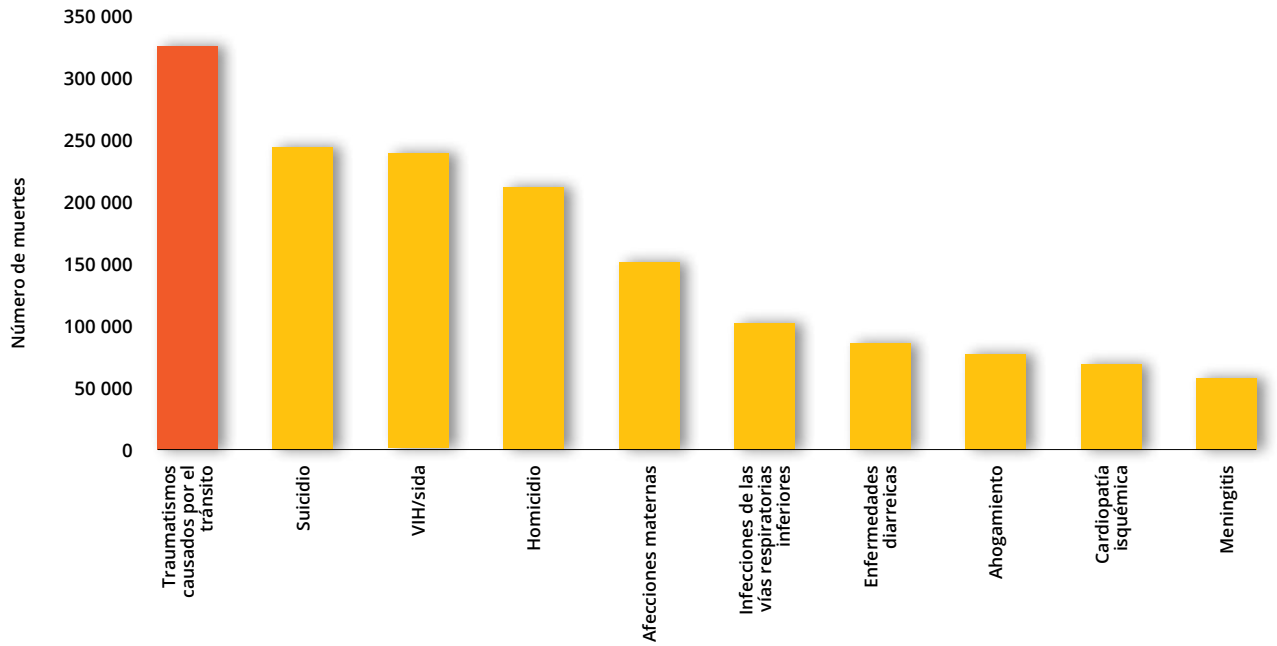
Al adoptar una meta sobre los traumatismos provocados por los accidentes de tránsito, también se reconoce la sólida base empírica que existe en lo que respecta a las medidas que funcionan para reducir los accidentes de tránsito. Se dispone de una gran cantidad de datos que permiten saber cuáles son las intervenciones más eficaces para mejorar la seguridad vial. Los países que han llevado a cabo esas intervenciones con éxito han logrado reducir el número de víctimas mortales en carretera. El despliegue de esas intervenciones a nivel mundial ofrece un gran potencial para mitigar daños futuros y salvar la vida de muchas personas.

En el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 se exhorta a los países a que apliquen las medidas establecidas a nivel internacional para mejorar la seguridad de las carreteras. La Asamblea General de las Naciones Unidas pidió a la OMS que hiciera un seguimiento de los progresos realizados por medio de su serie titulada Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Este informe es el tercero de la serie y ofrece un resumen de la situación de la seguridad vial en el mundo, destacando las deficiencias, a fin de alentar a los países y a la comunidad internacional a que tomen conciencia de la necesidad de movilizarse para actuar con más agilidad y contundencia.

La reducción de las muertes y traumatismos por accidente de tránsito en un 50% para 2020 está incluida entre las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

FIGURA 1

Las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años, 2012



Source: World Health Organization, Global Health Estimates, 2014

Estado actual de la seguridad vial en el mundo

El número de muertes por accidente de tráfico se ha estabilizado desde el año 2007

El número de muertes por accidente de tránsito (1,25 millones en 2013) se está estabilizando (véase la **figura 2**), pese al aumento mundial de la población y del uso de vehículos de motor. Entre 2010 y 2013, la población ha aumentado en un 4% y los vehículos en un 16%, lo cual indica que las intervenciones puestas en práctica en los últimos años para mejorar la seguridad vial en el mundo han salvado vidas humanas.

En el presente informe se indica que 68 países han registrado un aumento en el número de muertes por accidentes de tránsito desde 2010; de esos países el 84% son países de ingresos bajos o medios. Setenta y nueve países han registrado un descenso en el número absoluto de defunciones; de ellos el 56% son países de ingresos bajos y medios (véase la **figura 3**).

Sin embargo, las tasas de mortalidad de los países de ingresos bajos ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos, y hay un número desproporcionado de muertes con relación a su nivel de motorización: el 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, pese a que esos países únicamente concentren el 54% de los vehículos del mundo (véase la **figura 4**).

La estabilización de las muertes por accidente de tránsito pese al aumento de la población mundial en un 4% y del uso de vehículos de motor en un 16% indica que las medidas de seguridad vial puestas en práctica en los últimos 3 años han salvado vidas humanas.

FIGURA 2
Número de muertes por accidentes de tránsito en el mundo

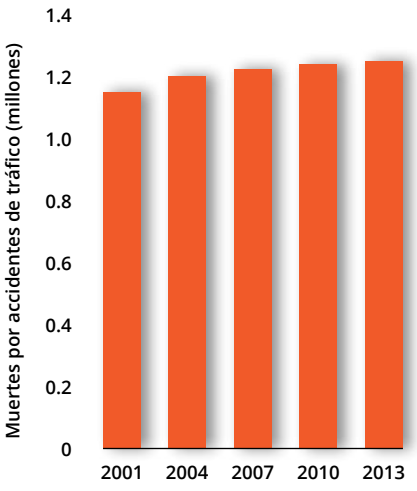


FIGURA 3
Países que han registrado cambios en el número de muertes por accidentes de tránsito, 2010-2013, por nivel de ingresos

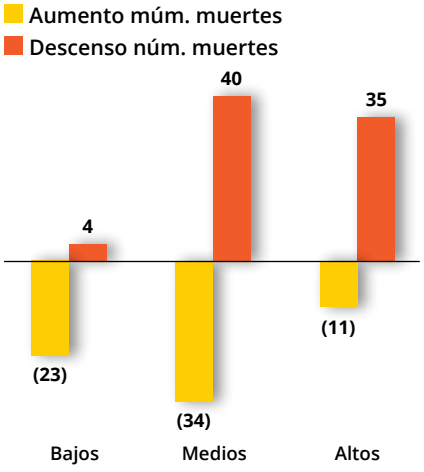
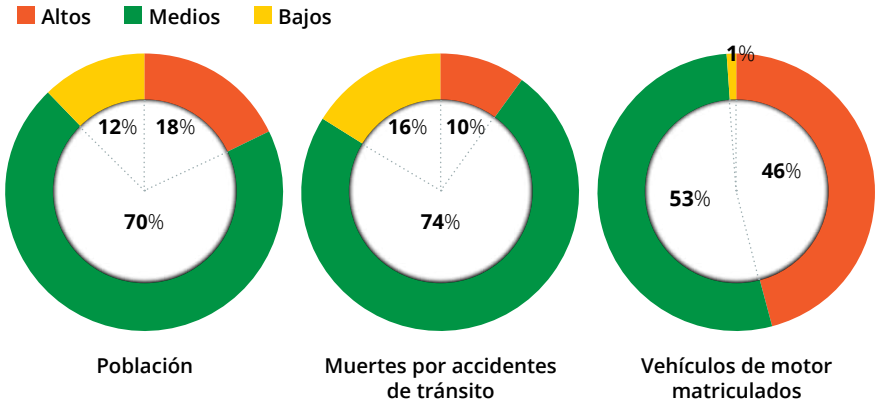


FIGURA 4
Población, muertes por accidentes de tránsito y vehículos de motor matriculados, por nivel de ingresos de los países

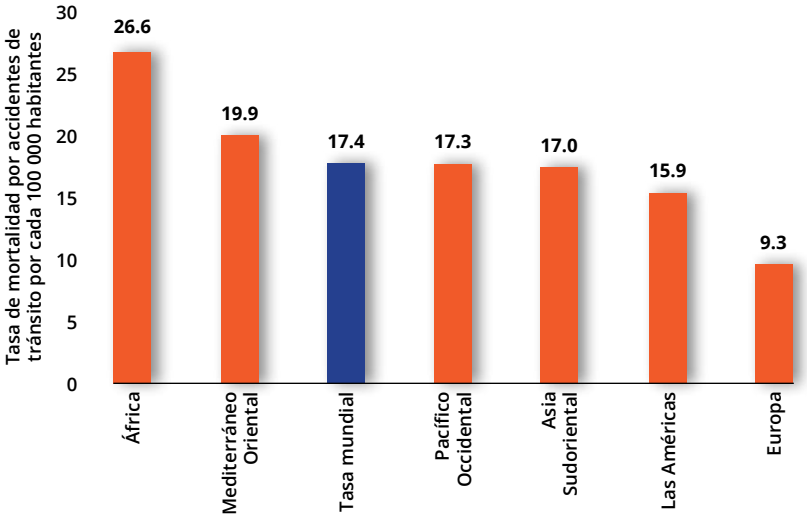


La región de África tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito

La Región de África sigue registrando las mayores tasas de mortalidad por accidente de tránsito (véase la **figura 5**). Las tasas más bajas se encuentran en la Región de Europa, sobre todo en los países de ingresos altos de la región, entre los que hay muchos que han logrado reducir de forma sostenida las tasas de mortalidad, pese al aumento de la motorización.

FIGURA 5

Tasas de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100 000 habitantes (2013), por región de la OMS



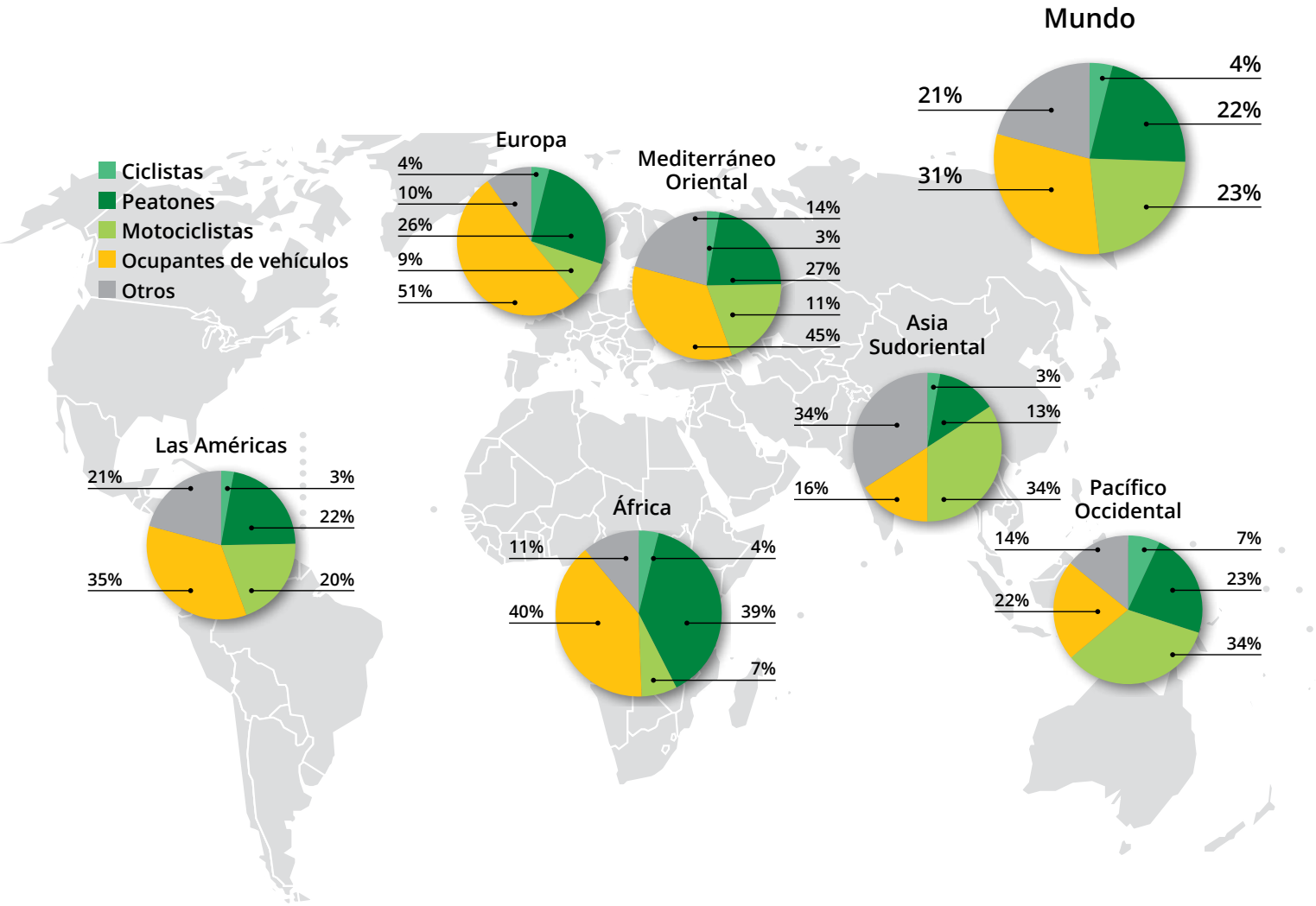
Las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito de los países de ingresos bajos y medios ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos.

La mitad de todas las víctimas mortales ocasionadas por los accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas

La mitad de todas las muertes que acontecen en las carreteras del mundo se produce entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%). Ahora bien, la probabilidad de que un motociclista, un ciclista o un peatón pierda la vida en la carretera varía en función de la región: así, con un 43%, la Región de África registra el mayor porcentaje de muertes de peatones y ciclistas del total de defunciones por accidentes de tránsito, mientras que esas tasas son relativamente bajas en la Región de Asia Sudoriental (véase la **figura 6**). Ello refleja, en parte, el nivel de las medidas de seguridad vial adoptadas para proteger a los diferentes usuarios de la vía pública y las formas de movilidad que predominan en las distintas regiones.

FIGURA 6

Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario (2013), por región de la OMS

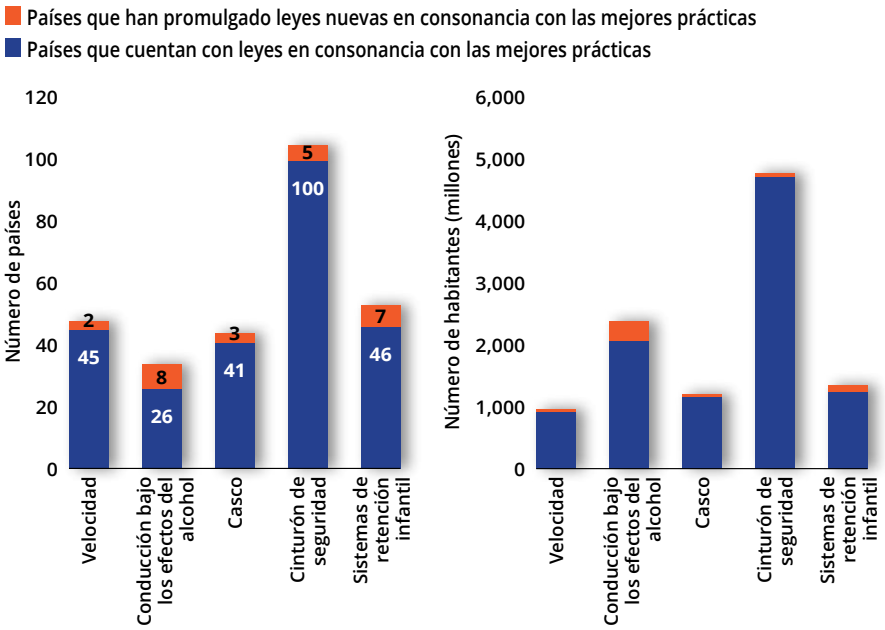


Muchos países deben mejorar su legislación sobre seguridad vial

La legislación sobre seguridad vial contribuye a mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y permite reducir los accidentes de carretera, y los traumatismos y muertes derivados de estos – en especial las leyes relativas a los cinco factores de riesgo más importantes que afectan a la seguridad vial: la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco cuando se circula en motocicleta, el uso del cinturón de seguridad y el uso de sistemas de retención infantil – En los últimos tres años, 17 países (que abarcan una población de 409 millones de personas) se han esforzado para modificar las leyes relativas a uno o más de esos factores de riesgo, a fin de que estén en consonancia con las mejores prácticas. En la **figura 7** se presenta el número de países que han reformado sus leyes, por factor de riesgo y número de habitantes a quienes afectan esos cambios. Los cambios más positivos en el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito se producen cuando la legislación sobre seguridad vial se acompaña de una aplicación firme y constante de la ley y de campañas de sensibilización pública.

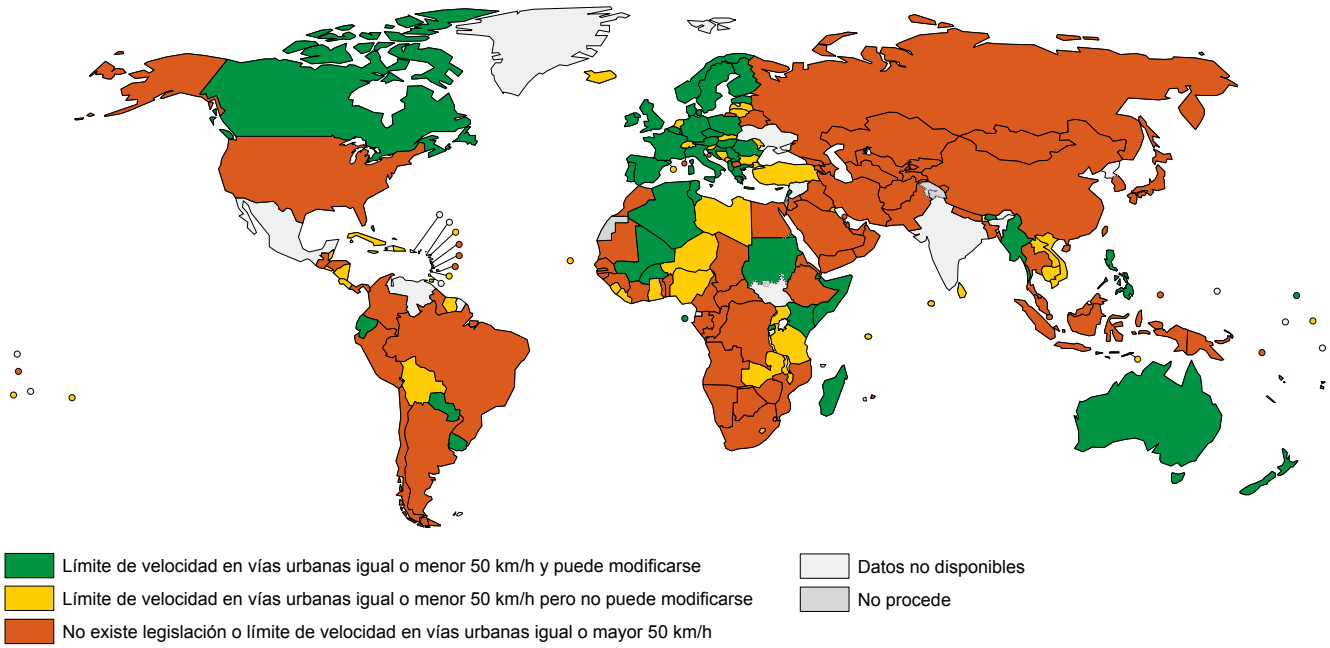
FIGURA 7

Cambios en la legislación relativa a los factores de riesgo conductuales 2011–2014 (número de países y población representada)



En los últimos tres años, 17 países, que representan una población de 409 millones de personas, han modificado las leyes relativas a uno o más de los principales factores de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito, a fin de que estén en consonancia con las mejores prácticas.

FIGURA 8
Legislación sobre límites de velocidad en ciudad, por países o zona



Un peatón tiene menos del 20 % de probabilidades de morir si es atropellado por un automóvil que circula a menos de 50 km/hora pero casi un 60 % de posibilidades si es atropellado a 80 km/hora.

Reducción de la velocidad

A medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de accidente y la gravedad de sus consecuencias, en especial para los peatones, los ciclistas y los motociclistas. Los países que han logrado reducir el número de muertes por accidente de tránsito, lo han conseguido dando prioridad a la seguridad en la gestión de la velocidad.

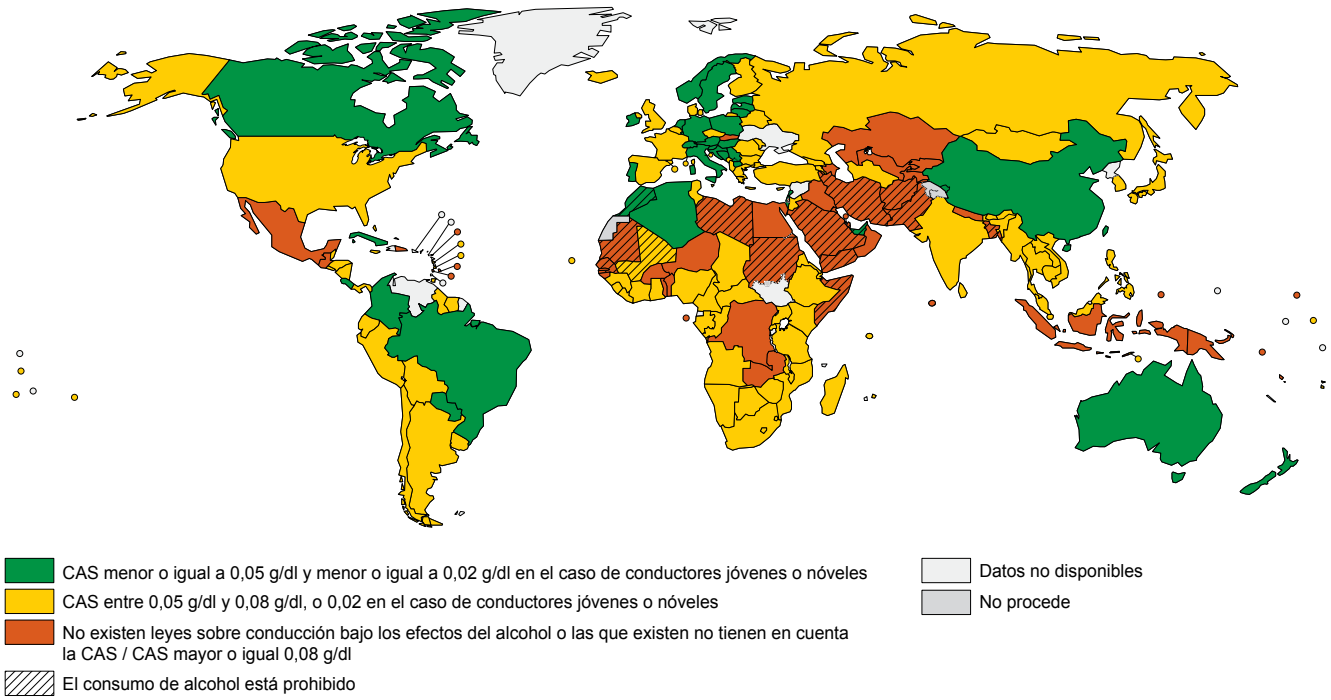
El establecimiento de límites nacionales de velocidad es una medida importante para conseguir que se reduzca la velocidad. Los límites máximos de velocidad en vías urbanas deberían ser inferiores o iguales a 50 km/h, en consonancia con las mejores prácticas. Además, las autoridades locales deben tener competencias legislativas para reducir los límites de velocidad, pues ello les permite tener en cuenta las circunstancias locales, como la existencia de escuelas o la concentración de un gran número de usuarios de la vía vulnerables.

Sin embargo, solamente 47 países (que representan 950 millones de personas) cumplen esos dos criterios legislativos, en consonancia con las mejores prácticas sobre gestión de la velocidad en las zonas urbanas: existencia de un límite de velocidad máximo en vías urbanas nacionales de 50 km/h, y el hecho de dotar a las autoridades locales de competencias que les faculten para reducir ese límite, a fin de garantizar la aplicación de límites de velocidad locales que sean seguros (véase la **figura 8**).

Si bien es esencial aplicar la ley con firmeza para que los límites de velocidad se respeten, únicamente 27 países consideran que el grado de cumplimiento de las leyes sobre velocidad aplicables en su territorio es "bueno" (con una puntuación de 8 o más en una escala de 0 a 10). Ello indica que, si no se aplica la legislación sobre límite de velocidad de forma notoria y constante, el potencial de la legislación sobre velocidad para salvar vidas humanas a nivel mundial seguirá sin aprovecharse en gran medida.

FIGURA 9

Leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol, por países o zona



Reducir la conducción bajo los efectos del alcohol

Conducir bajo los efectos del alcohol aumenta la probabilidad de accidente y de que este termine en muerte o traumatismo grave. Por ello promulgar y hacer cumplir leyes que establezcan el límite de concentración de alcohol en sangre (CAS) en 0,05 g/dl puede contribuir a reducir considerablemente los accidentes relacionados con el consumo de alcohol. Los conductores jóvenes y nóveles corren un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente de tránsito por conducir bajo los efectos del alcohol, que los conductores de mayor edad, con más experiencia. Las leyes que establecen límites de concentración de alcohol en sangre inferiores (≤0,02 g/dl) para los conductores jóvenes y nóveles contribuyen a reducir el número de accidentes en los que haya jóvenes involucrados.

Si bien, en los últimos años, ocho países han mejorado su legislación en materia de conducción bajo los efectos del alcohol, solo 34 países en todo el mundo cuentan con leyes nacionales sobre conducción bajo los efectos del alcohol que establecen el límite de concentración de alcohol en sangre un nivel igual o inferior a 0,05 g/dl, así como un límite más bajo, igual o inferior a 0,02 g/dl, en el caso de conductores jóvenes y nóveles (**figura 9**). Veintiuno de esos países se encuentran en la Región de Europa, lo que indica la necesidad de extender las buenas prácticas a nivel mundial. Al mismo tiempo, pese a que hacer cumplir las leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol permite mejorar su eficacia, solamente 46 países consideran que el cumplimiento de las leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol aplicables en su territorio es "bueno".

Únicamente 34 países, que representan 2100 millones de personas, cuentan con leyes que están en consonancia con las mejores prácticas.

Mejorar el uso y la calidad de los cascos de motocicleta

El rápido aumento en muchos países del uso de vehículos de motor de dos ruedas se ha visto acompañado por un aumento de los traumatismos y la mortalidad entre los usuarios de motocicletas, pero llevar casco puede reducir el riesgo de muerte en casi un 40% y el de sufrir traumatismos graves en aproximadamente un 70 %.

Si bien las leyes relativas al uso del casco deben aplicarse a todos los motociclistas (incluidos los niños) y han de prever normas que regulen la calidad de los cascos, solamente 44 países (que representan 1200 millones de personas) tienen leyes que: se apliquen a todos los conductores, pasajeros, carreteras y tipos de motor; exijan que el casco vaya siempre abrochado; se remitan a una norma concreta sobre cascos. Los países donde existen leyes que integran esas características son fundamentalmente países de ingresos altos de la Región de Europa (véase la **figura 10**), lo que es especialmente preocupante, dado que en la Región de Asia Sudoriental y la Región del Pacífico Occidental muere una proporción muy elevada de motociclistas, mientras que en la Región de las Américas, el porcentaje de motociclistas que muere a consecuencia de un accidente de tránsito va en aumento, y ha pasado del 15 % al 20% entre 2010 y 2013.

Pese a que cumplir la ley es fundamental para que la legislación sobre el uso del casco surta efecto, únicamente 68 países consideran que el grado de cumplimiento de la ley vigente en su territorio es "bueno" (con una puntuación de 8 o más en una escala de 0 a 10), lo que pone de manifiesto que hay que actuar urgentemente para garantizar que los cascos se ajusten a las normas y se utilicen correctamente.

Aumento del uso del cinturón de seguridad

Levar cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los pasajeros de los asientos delanteros entre un 45% y 50%, y el riesgo de traumatismos leves y graves entre un 20% y un 45%, respectivamente. En lo que respecta a los pasajeros de los asientos traseros, el uso del cinturón de seguridad reduce el número de muertes y de traumatismos graves en un 25%, mientras que la reducción de los traumatismos leves puede llegar hasta un 75%.

En los últimos tres años, en muchos países se ha avanzado para modificar las leyes relativas al uso del cinturón de seguridad: cinco países, que representan una población de 36 millones de personas, han adaptado sus leyes para que estén en consonancia con las mejores prácticas. En 105 países se han promulgado leyes integrales sobre el uso del cinturón de seguridad que contemplan a todos los pasajeros del vehículo y abarcan el 67% de la población mundial (véase la **figura 11**). Sin embargo, pese a haber mejorado la legislación, es necesario invertir muchos más esfuerzos para mejorar el cumplimiento de las leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, dado que solamente 52 países consideran que el cumplimento de la legislación aplicable en su territorio es "bueno".

Solamente 44 países (que representan el 17% de la población mundial) cuentan con leyes que están en consonancia con las mejores prácticas.

FIGURA 10

Leyes sobre el uso del casco y normas para homologar los cascos, por país o zona

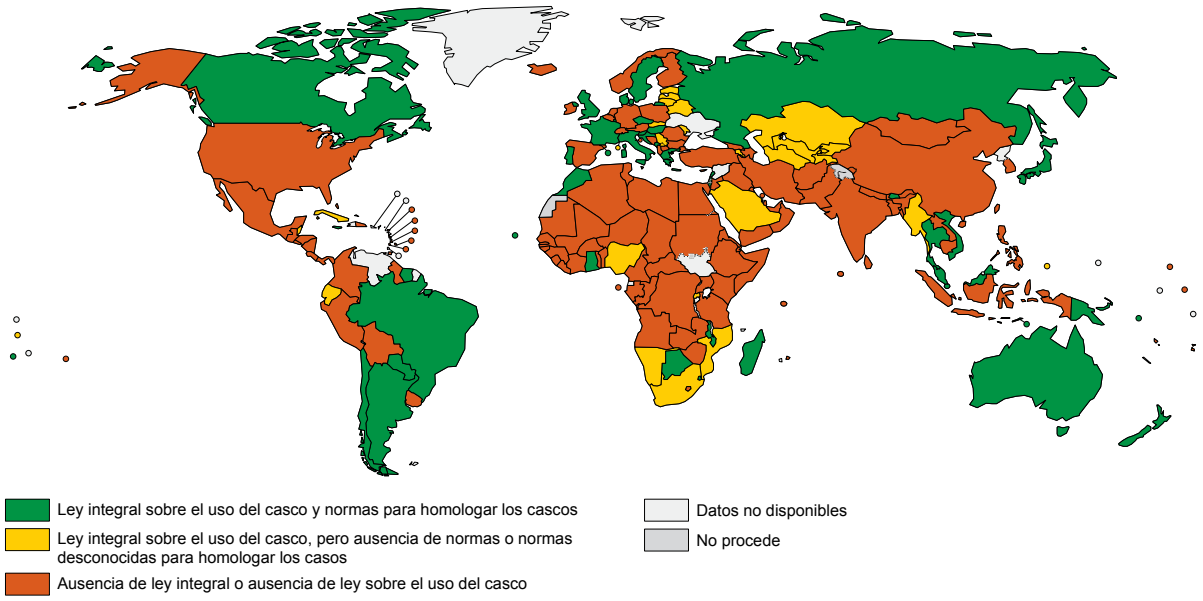
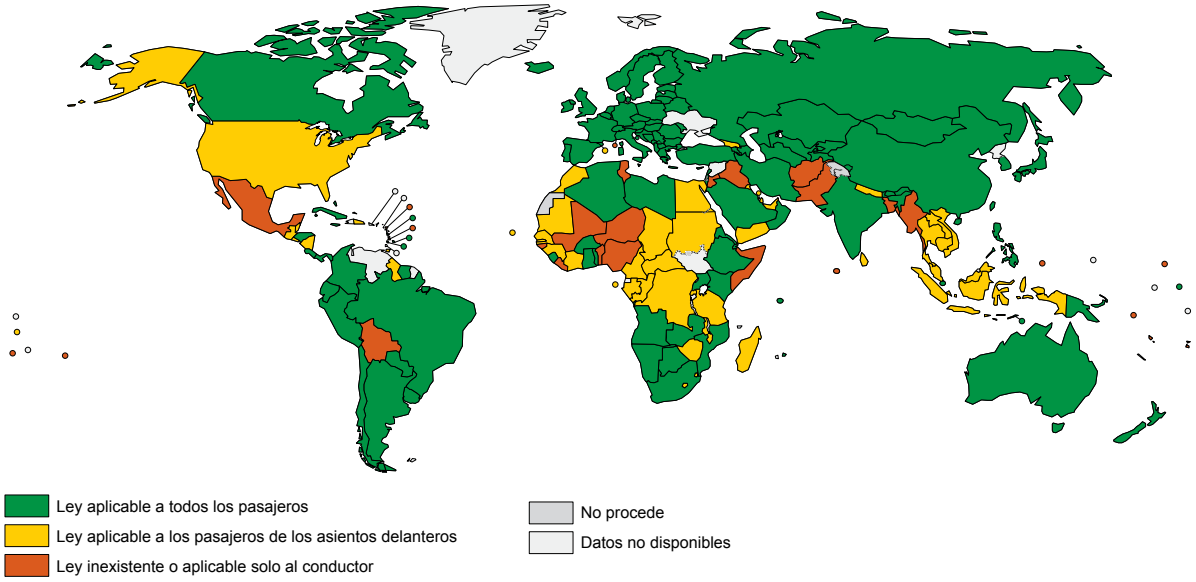


FIGURA 11

Leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, por país o zona



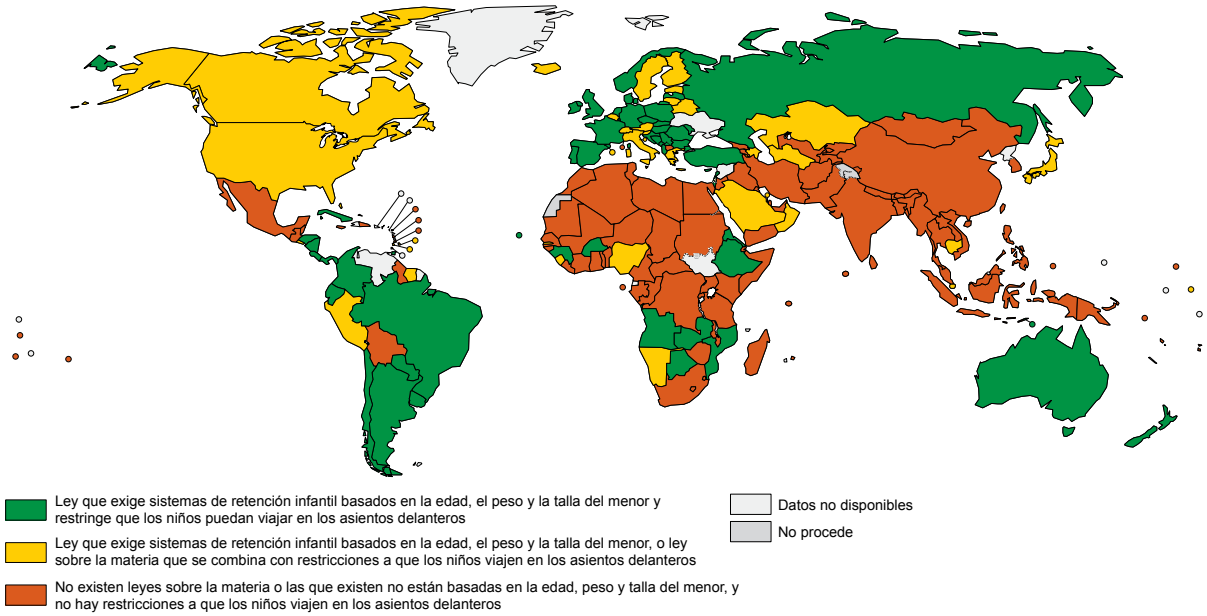
Mejorar los sistemas de retención infantil

El uso de sistemas de retención infantil reduce la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 90% en los lactantes y entre un 54% y un 80% en niños de corta edad. Además, los niños viajan más seguros en la parte trasera de un vehículo que en la delantera.

Únicamente 53 países (que representan 1200 millones de personas) cuentan con leyes en materia de sistemas de retención infantil basadas en la edad, la altura y el peso del menor, y exigen que se cumplan una serie de requisitos en cuanto a edad o peso para que el niño pueda viajar en el asiento delantero (véase la **figura 12**). Si bien la legislación desempeña un papel importante en el aumento del uso de los sistemas de retención infantil, lograr que se cumpla la ley entraña dificultades, incluso en los países de ingresos altos. El costo de los sistemas de retención infantil puede llegar a ser prohibitivo para muchas familias y puede mermar la eficacia de las leyes; además, la aplicación de la ley suele ser deficiente: solo 22 países consideran que el cumplimiento de las leyes vigentes en la materia en su territorio es "bueno" (con una puntuación de 8 o más en una escala de 0 a 10). Para aumentar el nivel de cumplimiento de la ley es preciso resolver los problemas que existen relacionados con el acceso a los sistemas de retención infantil y a su costo.

FIGURA 12

Leyes sobre el uso de sistemas de retención infantil por país o zona



Los tomadores de decisiones han de lograr que los vehículos y las carreteras sean más seguros

La mayoría de los países no aplica las normas mínimas de seguridad de las Naciones Unidas a los vehículos nuevos

En los últimos tres años el número de vehículos de motor matriculados en el mundo ha aumentado en un 16%: en 2014 había 67 millones de turismos nuevos circulando por las carreteras del mundo, lo que constituye un máximo histórico. Casi el 50% de esos vehículos se produjeron en países de ingresos medios.

La seguridad de los vehículos es fundamental para prevenir accidentes y reducir el riesgo de traumatismos graves. Durante las últimas décadas los requisitos reglamentarios y la demanda del consumidor han hecho que los automóviles sean cada vez más seguros en muchos países de ingresos altos. Sin embargo, la rápida motorización de los países de ingresos bajos y medios, donde el riesgo de accidente de tránsito es mayor, y el hecho de que cada vez se fabrique un mayor número de vehículos en los países con economías emergentes hace que sea urgente implantar y aplicar en todos los países una serie de normas mínimas que regulen la seguridad de los vehículos.

El 80% de todos los países del mundo no cumple las normas básicas de seguridad.

A nivel internacional se está tratando de armonizar este régimen reglamentario. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos es el principal organismo de ámbito mundial encargado de elaborar normas de seguridad para vehículos de transporte de pasajeros. Los distintos reglamentos elaborados por este organismo proporcionan un marco jurídico que abarca un amplio espectro de normas sobre vehículos que, si se integran en la normativa sobre fabricación y producción de vehículos de los países, podrían contribuir a salvar muchas vidas. En el presente informe se analizan siete recomendaciones esenciales para la seguridad de un vehículo; hasta la fecha, solamente 40 países, en su mayoría de ingresos altos, cumplen esas siete normas.

Dado el aumento de la producción de vehículos en los países con economías emergentes y la elevada carga de mortalidad por accidentes de tránsito que existe en ellos, es importante que los gobiernos de estos países adopten medidas que garanticen que todos los vehículos fabricados dentro de sus fronteras cumplan una serie de normas básicas, ya estén destinados a la venta nacional o a la exportación. Los gobiernos tienen la responsabilidad de adoptar las medidas necesarias

para garantizar que los ciudadanos de su país tengan acceso a vehículos seguros.

Los países con mejores resultados estudian el uso de medios de transporte sostenibles

Tradicionalmente, la infraestructura vial ha potenciado al máximo la movilidad y la eficiencia económica a costa de la seguridad (en particular, la de los usuarios no motorizados de la vía pública). De hecho, a medida que aumenta la motorización en todo el mundo, circular a pie o en bicicleta es cada vez más infrecuente y peligroso. En muchos países los peatones y los ciclistas tienen que compartir la calzada con vehículos que circulan a gran velocidad, lo que les obliga a tener que afrontar situaciones peligrosas y con tránsito rápido.

Es necesario introducir cambios que permitan optimizar la circulación de personas y mercancías teniendo en mente la seguridad vial, los distintos usuarios de las vías de tránsito y su seguridad. En muchos países industrializados esos cambios ya se están llevando a cabo, por lo general, a nivel local, y las comunidades locales participan fomentando el uso de un transporte público seguro y de medios de transporte no motorizados. Las medidas encaminadas a promover los desplazamientos a pie y en bicicleta también están en consonancia con las iniciativas internacionales para combatir la obesidad, reducir las enfermedades no transmisibles (como las cardiopatías y la diabetes) y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

En este informe se señala que 92 países aplican políticas para promover los desplazamientos a pie y en bicicleta (de ellos, el 49% son países de ingresos altos). Ahora bien si esas estrategias no van acompañadas de otras medidas, como un control eficaz de la velocidad y la creación de infraestructuras viarias específicas para los peatones y los ciclistas, podría producirse un aumento de los traumatismos por accidentes de tránsito. Una estrategia fundamental para lograr implantar un sistema

de circulación del tránsito seguro para los peatones y los ciclistas consiste en separar los distintos tipos de usuarios de la vía. Sin embargo, en la actualidad, solo la mitad de los países (91) aplican políticas que permitan separar los usuarios vulnerables de las vías de tránsito por donde se circula a gran velocidad.

El uso progresivo de medios de transporte más sostenibles tiene efectos positivos, si se gestionan adecuadamente los resultados conexos en materia de seguridad vial. Algunos de esos efectos son el aumento de la actividad física, la reducción de las emisiones de CO^2 y los niveles de ruido, menos congestión circulatoria y ciudades más agradables.

Los sistemas viarios seguros tienen en cuenta las necesidades de todos los usuarios de la vía pública

La aplicación de medidas de seguridad en el diseño de los proyectos de infraestructura viaria puede mejorar considerablemente la seguridad vial de todos los usuarios de la vía pública. Ello es especialmente cierto cuando el diseño y el mantenimiento de las carreteras parten de planteamientos que promuevan la seguridad vial y tengan en cuenta la posibilidad de error humano. Intervenir sirviéndose de la infraestructura para ayudar a controlar la velocidad y reducir la probabilidad de accidente (por ejemplo, ampliando las carreteras o elevando los pasos de peatones), y aplicando medidas que mitiguen la gravedad de los accidentes (por ejemplo, por medio de barreras en el lateral de las carreteras y de rotondas) reduciría la mortalidad y los traumatismos ocasionados por los accidentes de carretera.

Noventa y un países aplican políticas que permiten separar los usuarios vulnerables de las vías de tránsito donde se circula a gran velocidad.

En la actualidad, 147 países exigen la realización de algún tipo de auditoría de seguridad vial en las carreteras nuevas, aunque el alcance de estas, y, por tanto, su calidad, varían considerablemente. La seguridad de la infraestructura existente también debe evaluarse con regularidad, en especial las carreteras donde hay un mayor riesgo de accidente. Actualmente, 138 países evalúan la seguridad vial de parte de su red viaria.

Conclusiones y recomendaciones

En el presente informe se señala que cada año 1,25 millones de personas mueren en las carreteras del mundo; esta cifra se ha mantenido estable desde 2007. Dado que la velocidad a la que crece la motorización es cada vez mayor, el hecho de que las cifras se hayan estabilizado cuando se preveía un ascenso de la mortalidad indica que se está avanzando en la buena dirección. Sin embargo, el esfuerzo realizado para reducir el número de muertes por accidentes de tránsito es claramente insuficiente, si se desean alcanzar las metas internacionales sobre seguridad vial establecidas en la Agenda para el Desarrollo Sostenible .

Algunos países que han adoptado un enfoque amplio centrado en numerosos aspectos de la seguridad vial han alcanzado mejoras eficaces y duraderas. Ahora de lo que se trata es de conseguir reproducir en otros países, en un espacio de tiempo más corto, esa tendencia a la baja en el número de muertes por accidente de tránsito observada en esos países. Para propiciar esos cambios es indispensable que haya voluntad política, aunque también será necesario adoptar medidas con relación a una serie de cuestiones concretas:

- La existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo puede ser de gran utilidad para reducir el número de traumatismos y muertes ocasionado por los accidentes de tránsito. En ese sentido se han hecho algunos avances: en los últimos tres años, 17 países (que representan el 5,7% de la población mundial) han modificado sus leyes para que estén en consonancia con las mejores prácticas relativas a los principales factores de riesgo. No obstante, hay muchos países que están muy a la zaga en lo que respecta a la aplicación de leyes que integren la normativa internacional.
- El incumplimiento de la legislación a menudo socava el potencial de las leyes sobre seguridad vial para reducir los traumatismos y la mortalidad. Se requiere un mayor esfuerzo para optimizar las actividades destinadas a hacer que se cumpla la ley.
- No se ha prestado suficiente atención a las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, que en conjunto concentran el 49% de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito a nivel mundial. Mejorar la seguridad de las carreteras de todo el mundo no será posible, si no se tienen en cuenta las necesidades de estos usuarios de la vía pública en todos los enfoques que se adopten para abordar la seguridad vial. Mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta también tendrá efectos indirectos positivos, si los medios de transporte no motorizados se popularizan. Algunos de esos efectos positivos son el aumento de la actividad física, la reducción de emisiones de CO_2 y los beneficios para la salud derivados de esos cambios.
- Conseguir que los vehículos sean más seguros es indispensable para reducir el número de víctimas mortales en las carreteras. El 80% de los países de todo el mundo, en particular los países de ingresos bajos y medios, sigue sin cumplir las normas internacionales básicas sobre la seguridad de los vehículos. El incumplimiento de esas normas en los países de ingresos medios (que poco a poco se están convirtiendo en los principales fabricantes de automóviles) también pone en peligro los esfuerzos internacionales para mejorar la seguridad de las carreteras. Es urgente que los gobiernos se adhieran a las normas mínimas internacionales sobre fabricación de vehículos dirigidas a los fabricantes y montadores, y limiten la importación y venta de vehículos de baja calidad en sus países.

Con el fin de mejorar la seguridad vial, los países también han de abordar cuestiones de otra índole: por ejemplo, deben mejorar la calidad de los datos disponibles sobre traumatismos por accidentes de tránsito y adecuar esos datos a las normas internacionales; deben disponer de un organismo rector dotado de la autoridad y los recursos necesarios para elaborar una estrategia nacional de seguridad vial, cuya aplicación supervisarán; y han de garantizar la mejora de la calidad de la asistencia prestada a las personas que sufren traumatismos por accidentes de tránsito.

Estos datos reflejan la situación de la seguridad vial tres años después del comienzo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. A pesar de que existe una sólida base empírica que permite saber qué intervenciones funcionan, no parece que se haya prestado suficiente atención a la seguridad vial y se está pagando un precio muy elevado en términos de pérdida de vidas humanas, consecuencias a largo plazo de los traumatismos y presión sobre los servicios de salud. La atención que la comunidad internacional ha prometido prestar al problema de la seguridad vial al establecer en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles una nueva meta a efectos de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos ocasionados por los accidentes de tránsito de aquí a 2020, constituye una oportunidad de oro para llevar a cabo las intervenciones necesarias, que todos los países deben aprovechar. Gracias a ello podrá avanzarse más deprisa y podremos conseguir que las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito desciendan de verdad en todo el mundo.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD
Manejo de Enfermedades No Transmisibles, Discapacidad, Violencia y Prevención de Lesiones (NVI)
20 Avenue Appia
1211 Ginebra 27
Suiza
Tel: +41 22 791 2881
www.who.int/violence_injury_prevention

La versión íntegra del presente informe se puede descargar desde:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/

Esta publicación ha sido posible gracias a la financiación de Bloomberg Philanthropies

© Organización Mundial de la Salud 2015 WHO/NMH/NVI/15.6