

En todos los países de todos los continentes se producen colisiones en la vía pública. Cada año se cobran las vidas de más de un millón de personas y causan discapacidad a muchos millones más. Los peatones, los usuarios de vehículos no motorizados—entre ellos las bicicletas, rickshaws y carros— y los motociclistas de los países de ingresos bajos y medios soportan una gran proporción de la carga mundial de defunciones y de traumatismos graves causados por el tránsito. Las personas de edad avanzada, los niños y los discapacitados son particularmente vulnerables.

Pese al creciente número de traumatismos causados por el tránsito, la seguridad vial no ha recibido la atención suficiente ni en el plano internacional ni en el ámbito nacional. Las razones son la falta de concienciación general y de información específica sobre la magnitud del problema, los costos sanitarios, económicos y sociales de las colisiones en la vía pública, y las intervenciones que pueden prevenir los choques o reducir el daño que ocasionan.

Otra razón es que el problema de las colisiones en la vía pública y los traumatismos que causan no “pertenece” a ningún organismo en particular, ni en escala nacional ni en el plano internacional. Por el contrario, la responsabilidad sobre los distintos aspectos del problema—incluidos el diseño de los vehículos, el trazado de la vía pública y las redes viales, la planificación urbana y rural, la adopción de leyes de seguridad vial y su aplicación, y el cuidado y tratamiento de las víctimas— se divide entre diversos sectores y grupos. En general, ninguna entidad coordina sus actividades ni se ocupa del problema en su totalidad. En este contexto, no es de extrañar que a menudo haya faltado voluntad política para formular y aplicar programas y medidas eficaces de seguridad vial.

Principales mensajes del informe

En este informe, el primero elaborado en forma conjunta por la OMS y el Banco Mundial sobre el tema, se presenta la información actual acerca de los traumatismos causados por el tránsito y las medidas que deben adoptarse para hacer frente al problema. Los siguientes son los principales mensajes del informe:

- Todos los sistemas de tránsito son altamente complejos y entrañan riesgos para la salud humana. Los elementos de estos sistemas son los vehículos motorizados, la vía pública y sus usuarios, así como su entorno físico, social y económico. Para que un sistema de tránsito sea menos peligroso es necesario adoptar un “enfoque sistémico”, esto es, entender el sistema como un conjunto y como la interacción entre sus elementos, e identificar las intervenciones posibles. En particular, es necesario reconocer que el cuerpo humano es muy vulnerable a los traumatismos y que los seres humanos cometen errores. Un sistema de tránsito vial seguro tiene en cuenta la vulnerabilidad y la falibilidad humanas, y las compensa.
- Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un enorme problema de la salud pública y el desarrollo, por el que pierden la vida casi 1,2 millones de personas al año y quedan discapacitados entre 20 millones y 50 millones más. Los datos de la OMS y del Banco Mundial muestran que, si no se adoptan las medidas necesarias, estos traumatismos aumentarán drásticamente de aquí a 2020, sobre todo en los países donde la cantidad de vehículos motorizados aumenta con rapidez. Los países de ingresos bajos y medios no solo soportan 90% de la carga mundial, sino que en ellos se registrarán los mayores incrementos de las tasas de mortalidad. Se dispone de pocos datos sobre los costos de las colisiones en la vía pública, en particular en los países de ingresos bajos y medios, pero está claro que la repercusión económica de los traumatismos sobre las personas, las familias, las comunidades y los países es enorme, hasta el punto de costar a estos últimos de 1% a 2% de su producto nacional bruto. Además, una carga pesada y trágica, tanto física como psicológica, recae sobre las personas directamente afectadas, al igual que sobre sus familias, amistades y comunidades. Los establecimientos de salud, cuyos presupuestos suelen ser magros, se ven desbordados al atender a los sobrevivientes de las colisiones.

- Muchos países carecen de sistemas de vigilancia de las lesiones que proporcionen datos fiables sobre las colisiones causadas por el tránsito y los traumatismos resultantes. Los indicadores, especialmente los de resultados no mortales, pueden no estar normalizados, lo que dificulta las comparaciones. Hay frecuentes divergencias entre los datos, por ejemplo, entre las fuentes policiales y sanitarias. Además, la generalizada subnotificación de muertes y lesiones causadas por el tránsito (tanto por parte de la policía como de los servicios sanitarios) limita la utilidad de las fuentes de datos disponibles. Se necesitan datos fiables que proporcionen una base sólida para la planificación y la adopción de decisiones relativas a la seguridad vial. El establecimiento de sistemas de vigilancia simples y eficientes en relación con el costo es un paso importante para el mejoramiento de la seguridad vial. Sin embargo, la falta de datos fiables no debería impedir la acción inmediata. Mucho puede lograrse adaptando y aplicando prácticas de seguridad de probada eficacia.
- En el marco del enfoque sistémico es necesario considerar una serie de factores que afectan a la probabilidad de sufrir traumatismos causados por el tránsito. Los diversos tipos de riesgo relacionados con estos traumatismos y los factores que influyen en ellos son:
 - En cuanto a la *exposición al riesgo*, entre los determinantes figuran factores económicos y demográficos, el nivel de motorización, los modos de desplazamiento, el volumen de trayectos innecesarios y las prácticas de planificación del uso de la tierra.
 - En lo que se refiere a la *incidencia de choques*, los factores de riesgo son la velocidad excesiva, la conducción bajo la influencia del alcohol, los vehículos inseguros, el diseño de vías públicas poco seguras, y la falta de aplicación eficaz de las leyes y reglamentaciones de seguridad.
 - Por lo que respecta a la *gravedad de los traumatismos*, los factores de riesgo son la no utilización de cinturones de seguridad, sillas de seguridad para niños y cascos; la falta, en los vehículos, de dispositivos de protección de los peatones en caso de colisión; las infraestructuras a los costados del camino que no ofrecen protección en caso de choque; y factores de tolerancia humana.
 - Con respecto a la *evolución de los traumatismos* después del choque, los factores de riesgo comprenden las demoras en la detección del choque y en la aplicación de medidas para el salvamento de vidas y la prestación de asistencia psicológica; la falta de servicios de urgencia en el lugar del choque y durante el traslado a un establecimiento de salud o la demora en brindarlos; y la dispensación y calidad de los servicios de traumatología y rehabilitación.
- La seguridad vial es una responsabilidad compartida (véase el recuadro 5.1). La reducción del riesgo en los sistemas de tránsito del mundo requiere el compromiso y la adopción de decisiones fundamentadas por parte del gobierno, el sector industrial, las organizaciones no gubernamentales y los organismos internacionales, y la participación de profesionales de muchas disciplinas diferentes, como ingenieros viales, diseñadores de vehículos motorizados, agentes encargados de la aplicación de la ley y personal de salud, así como grupos comunitarios.
- “Perspectiva cero” en Suecia y el programa sostenible de seguridad en los Países Bajos son ejemplos de prácticas idóneas de seguridad vial. Estas prácticas pueden presentar también otras ventajas, tales como fomentar modos de vida más saludables (que comprenden caminar más y andar en bicicleta), y reducir la contaminación acústica y aérea que produce el tránsito motorizado. Colombia es un ejemplo de país en desarrollo que está comenzando a aplicar una estrategia similar.
- La salud pública puede cumplir un papel importante en la prevención de traumatismos causados por el tránsito mediante: la recolección

RECUADRO 5.1**Medidas de seguridad vial****Lo que pueden hacer los gobiernos***Desarrollo institucional*

- Convertir la seguridad vial en una prioridad política.
- Designar un organismo rector encargado de la seguridad vial, dotarlo de recursos suficientes y estipular que rinda cuentas a la sociedad.
- Promover un enfoque multidisciplinario de la seguridad vial.
- Establecer objetivos adecuados en materia de seguridad vial y adoptar planes nacionales que permitan alcanzarlos.
- Apoyar la creación de grupos que promuevan la seguridad vial.
- Asignar presupuestos a la seguridad vial y aumentar la inversión en actividades de probada eficacia para su mejoramiento.

Políticas, legislación y aplicación de la ley

- Promulgar y hacer cumplir leyes que impongan el uso obligatorio del cinturón de seguridad y de las sillas de retención para niños, y del casco para ciclistas y motociclistas.
- Sancionar y hacer cumplir leyes destinadas a prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Fijar límites de velocidad adecuados y hacerlos respetar.
- Definir normas de seguridad rigurosas y uniformes para los vehículos y hacerlas respetar.
- Garantizar que se incorporen consideraciones de seguridad vial en las evaluaciones ambientales y de otra índole requeridas para nuevos proyectos, y en la evaluación de las políticas y planes sobre el transporte.
- Establecer sistemas de recolección de datos diseñados para compilar y analizar la información, y asegurar que esta sea efectivamente utilizada en el mejoramiento de la seguridad.
- Definir normas apropiadas de diseño de la vía pública que contribuyan a la seguridad de todos.
- Administrar la infraestructura para contribuir a la seguridad de todos.
- Crear servicios de transporte público eficaces, seguros y asequibles.
- Fomentar el hábito de caminar y el uso de bicicletas sin motor.

Lo que puede hacer la salud pública

- Incluir la seguridad vial en las actividades de promoción de la salud y prevención de las enfermedades.
- Fijar objetivos para la eliminación de pérdidas de salud inaceptables debidas a colisiones en la vía pública.
- Recolectar sistemáticamente datos relacionados con la salud acerca de la magnitud, las características y las consecuencias de las colisiones.
- Apoyar la investigación sobre los factores de riesgo y sobre el desarrollo, la ejecución, supervisión y evaluación de intervenciones eficaces, incluido el mejoramiento de los cuidados que han de brindarse.
- Promover una mejor capacitación en todos los aspectos de la seguridad vial y de la atención ulterior a los sobrevivientes de colisiones.
- Traducir en políticas y prácticas que protejan a los ocupantes de vehículos y a los usuarios vulnerables de la vía pública la información científica pertinente.
- Mejorar la atención prehospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas las víctimas de traumatismos.

Recuadro 5.1 (continuación)

- Capacitar en la atención de traumatismos al personal médico de los niveles primarios, distritales y terciarios.
- Promover una mejor integración de los temas concernientes a la salud y la seguridad en las políticas de transporte y definir métodos que faciliten esa integración, por ejemplo mediante evaluaciones conjuntas en ambas áreas.
- Hacer campañas para que se preste mayor atención a la seguridad vial, basadas en las repercusiones conocidas sobre la salud y los costos.

Lo que pueden hacer los fabricantes de vehículos

- Velar por que todos los vehículos de motor cumplan con las normas de seguridad vigentes en los países de ingresos altos, independientemente del lugar de fabricación, venta o utilización de los vehículos; esto incluye el equipamiento con cinturones y otros dispositivos de seguridad básicos.
- Iniciar la fabricación de vehículos con partes delanteras más seguras, a fin de reducir la cantidad de traumatismos entre los usuarios vulnerables de la vía pública.
- Seguir mejorando la seguridad de los vehículos mediante investigación y desarrollo permanentes.
- Publicitar y comercializar los vehículos de manera responsable, haciendo hincapié en la seguridad.

Lo que pueden hacer los donantes

- Insistir en el mejoramiento de los resultados en cuanto a seguridad vial como prioridad del desarrollo en todo el mundo.
- Incluir componentes de seguridad vial en las subvenciones concedidas para programas de salud, transporte, medio ambiente y educación.
- Promover la seguridad vial en el diseño de la infraestructura.
- Apoyar investigaciones, programas y políticas relativos a la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medios.
- Condicionar la financiación de proyectos de infraestructura de transporte a que se efectúen auditorías de seguridad y todos los seguimientos que correspondieren.
- Establecer mecanismos de financiación para compartir conocimientos y promover la seguridad vial en los países en desarrollo.
- Facilitar la capacitación en materia de gestión de la seguridad en los planos regional y nacional.

Lo que pueden hacer las comunidades, los grupos de la sociedad civil y los particulares

- Instar a los gobiernos a que hagan más seguros los caminos y las calles.
- Identificar los problemas locales de seguridad.
- Contribuir a la planificación de redes de transporte seguras y eficaces que tengan en cuenta tanto a los conductores como a los usuarios vulnerables de la vía pública, como los ciclistas y peatones.
- Exigir la instalación en los automóviles de dispositivos de seguridad, tales como cinturones de seguridad.
- Fomentar la aplicación de las leyes de tránsito y las reglamentaciones relativas a la seguridad vial, y hacer campañas para que los contraventores sean castigados con rigor y expeditividad.
- Comportarse responsablemente:
 - respetando los límites de velocidad en la vía pública;
 - no sentándose al volante si se ha sobrepasado el límite legal de consumo de alcohol;
 - llevando siempre puesto el cinturón de seguridad y sujetando apropiadamente a los niños, aun en trayectos cortos;
 - usando el casco cuando se conduce un vehículo de dos ruedas.

y el análisis de datos con el fin de demostrar las repercusiones sanitarias y económicas de las colisiones; la investigación sobre los factores de riesgo; la puesta en marcha, supervisión y evaluación de las intervenciones; la prestación de servicios apropiados de prevención primaria, asistencia y rehabilitación a los heridos; y la realización de campañas destinadas a atraer mayor atención sobre el problema.

Las colisiones en la vía pública pueden prevenirse y evitarse. Muchos países de ingresos altos han logrado reducir drásticamente el número de colisiones y de víctimas durante los dos últimos decenios, gracias a la adopción de un enfoque sistémico de la seguridad vial que hace hincapié en las intervenciones que contemplan el medio ambiente, el vehículo y el usuario de la vía pública, en lugar de centrarse solamente en la modificación del comportamiento de los usuarios. Las soluciones para los países de ingresos bajos y medios pueden ser diferentes de las que aplican los países motorizados desde hace mucho más tiempo, pero algunos principios básicos son los mismos. Comprenden, por ejemplo, un buen trazado de la vía pública y una correcta gestión del tránsito, una mejor normativa para los vehículos, el control de la velocidad, el uso de cinturones de seguridad y la aplicación de los límites de alcoholemia. El desafío consiste en adaptar y evaluar las soluciones existentes, o idear otras nuevas en los países de ingresos bajos y medios.

La transferencia y adaptación de algunas de las medidas más complejas son objetivos a más largo plazo y requerirán actividades de investigación y desarrollo específicas para cada país. Asimismo, es necesario trabajar más en todos los países para encontrar nuevas y mejores medidas de seguridad vial. Por ejemplo, resulta apremiante lograr que el diseño de la parte delantera de los automotores nuevos haga menos grave el impacto cuando un vehículo atropella a peatones o ciclistas.

Puesto que ya se cuenta con gran número de intervenciones científicas que han demostrado su validez, y se están estudiando aún diversas estrategias prometedoras, los gobiernos pueden recurrir a todas ellas al definir programas de seguridad vial

eficaces y efectivos en relación con el costo. Con inversiones adecuadamente orientadas, los países deberían obtener considerables beneficios sociales y económicos gracias a la reducción de defunciones, traumatismos y discapacidades causados por el tránsito.

Medidas recomendadas

El presente informe ofrece a los gobiernos la oportunidad de evaluar el estado actual de la seguridad vial en sus países, de examinar las políticas y el marco y la capacidad institucionales, y de adoptar las medidas adecuadas. Para obtener resultados satisfactorios, las siguientes recomendaciones deberán aplicarse en una amplia variedad de sectores y disciplinas. Sin embargo, estas recomendaciones habrán de considerarse como directivas flexibles, pues dejan considerable margen para la adaptación a las condiciones y capacidades locales.

Los gobiernos de algunos países de ingresos bajos y medios con recursos humanos y económicos limitados pueden tener dificultades para aplicar algunas de estas recomendaciones por sí mismos. En estas circunstancias, se sugiere que trabajen con las organizaciones internacionales o no gubernamentales o con otros interlocutores para poner en práctica las recomendaciones.

Recomendación 1: Designar un organismo coordinador en la administración pública para que oriente las actividades nacionales en materia de seguridad vial

Todos los países necesitan tener un organismo rector de la seguridad vial, con autoridad y responsabilidad para adoptar decisiones, controlar los recursos y coordinar las actividades de todos los sectores gubernamentales, incluidos los de la salud, el transporte, la educación y la policía. Este organismo deberá disponer de los recursos adecuados para aplicarlos a la seguridad vial y habrá de rendir públicamente cuenta de sus acciones.

La experiencia en todo el mundo ha demostrado que, en materia de seguridad vial, pueden resultar eficaces diferentes modelos y que cada país debe crear un organismo rector adaptado a sus propias circunstancias. Podría tratarse, por ejemplo, de una

oficina autónoma a esos efectos, o de un comité o gabinete que represente a diversos organismos gubernamentales. También podría formar parte de una organización más amplia a cargo del transporte. El organismo en cuestión podría realizar por sí mismo muchas actividades o bien delegarlas a otros entes, tales como los gobiernos provinciales y locales, institutos de investigación o asociaciones de profesionales.

El organismo debería poner especial empeño en lograr la colaboración de todos los grupos importantes interesados en la seguridad vial, así como de la comunidad en general. La toma de conciencia, la comunicación y la colaboración son esenciales para establecer y sostener en el tiempo las actividades nacionales de seguridad vial. La labor realizada en el plano nacional se verá fortalecida si uno o más dirigentes políticos bien conocidos se erigen en defensores activos de la causa de la seguridad vial.

Recomendación 2: Evaluar el problema, las políticas y los marcos institucionales relativos a los traumatismos causados por el tránsito así como la capacidad de cada país para prevenirlos

Un aspecto importante en materia de seguridad vial es determinar la magnitud y las características del problema, así como las políticas, el marco y la capacidad institucionales existentes en el país para hacer frente a los traumatismos causados por el tránsito. Para ello, es necesario conocer no solo el número de colisiones en la vía pública y las defunciones y traumatismos resultantes, sino también saber qué usuarios de la vía pública se ven más afectados; en qué zonas geográficas existen más problemas; cuáles son los factores de riesgo; qué políticas, programas e intervenciones específicas de seguridad vial se llevan a cabo; qué estructuras institucionales se ocupan del problema de los traumatismos causados por el tránsito, y cuáles son sus capacidades. También pueden resultar útiles las mediciones de resultados intermedios, tales como los promedios de velocidad, los índices de utilización de los cinturones de seguridad y las tasas de uso del casco, y es posible obtenerlas mediante simples encuestas.

Entre las posibles fuentes de datos se encuentran: la policía, los ministerios de salud y los servicios de atención sanitaria, los ministerios de transporte, las compañías de seguros, los fabricantes de vehículos motorizados y los organismos públicos que recogen datos para la planificación y el desarrollo nacionales. Sin embargo, antes de utilizar estos datos es necesario evaluar su exactitud, coherencia y completitud.

Los sistemas de información sobre los traumatismos y defunciones causados por el tránsito deben ser sencillos y de aplicación eficaz en relación con el costo. Asimismo, deben adecuarse a los niveles de competencia del personal que los utiliza y ajustarse a normativas nacionales e internacionales.

Entre las normas útiles y fáciles de adoptar figuran la definición de víctima mortal del tránsito que abarca un período de 30 días; la Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud; la Clasificación Internacional de Causas Externas de Traumatismos (CICET), y las directrices sobre supervisión y estudio de los traumatismos formuladas por la OMS y sus centros colaboradores.

Las autoridades competentes y los grupos interesados, en particular los responsables del tránsito, de la aplicación de la ley y de la salud y la educación deberían compartir ampliamente los datos.

En la mayoría de los países, las repercusiones económicas de los traumatismos causados por el tránsito son considerables. Evaluar, en la medida de lo posible, sus costos económicos directos e indirectos, y en particular en relación con el producto nacional bruto, puede contribuir a una mayor sensibilización acerca de la magnitud del problema.

Sin embargo, la falta de datos no debería disuadir a los gobiernos de empezar a aplicar muchas de las demás recomendaciones incluidas en este informe.

Recomendación 3: Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial

Todos los países deberían preparar una estrategia de seguridad vial de características multisectoriales —es decir, en la que colaboren los principales organismos que se ocupan del transporte, la salud, la

educación, la aplicación de la ley y otras áreas pertinentes— y multidisciplinarias —que integre a los científicos especialistas en seguridad vial, ingenieros, urbanistas y planificadores regionales, profesionales de la salud y otros—. La estrategia deberá tomar en cuenta las necesidades de todos los usuarios de la vía pública, en particular de los usuarios vulnerables, y ha de coordinarse con las estrategias de otros sectores. Deberá asegurar la participación de instituciones de los sectores público y privado, de las organizaciones no gubernamentales, de los medios de comunicación y del público en general.

Una estrategia nacional de seguridad vial debe fijar objetivos ambiciosos pero realistas que abarquen cinco o diez años por lo menos. Debe tener resultados cuantificables y financiación suficiente para definir acciones, ponerlas en práctica, administrarlas, seguirlas y evaluarlas. Una vez que se haya elaborado la estrategia de seguridad vial, debe definirse un plan nacional de acción, estableciendo un calendario preciso y asignándole recursos específicos.

Recomendación 4: Asignar recursos financieros y humanos para abordar el problema

Una inversión bien orientada de recursos financieros y humanos puede reducir considerablemente las lesiones y defunciones causadas por el tránsito. La información procedente de otros países sobre su experiencia con diversas intervenciones puede ayudar a los gobiernos a evaluar los costos y beneficios de determinadas medidas específicas, así como a fijar prioridades basándose en las intervenciones que probablemente constituyan la mejor inversión de los escasos recursos financieros y humanos. Análisis similares de los costos y los beneficios de posibles intervenciones en otros ámbitos de la salud pública pueden ayudar a los gobiernos a establecer prioridades generales por lo que se refiere al gasto en salud pública.

Los países quizá tengan que encontrar nuevas fuentes eventuales de ingresos a fin de poder realizar las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos de seguridad vial. Los ejemplos de estas nuevas fuentes incluyen: impuestos sobre los combustibles,

los peajes y el cobro del estacionamiento, las tasas de matriculación de los vehículos y las multas por contravenciones a las leyes de tránsito. La realización de evaluaciones de la seguridad por zonas, durante la fase de presentación de proyectos que puedan influir en la seguridad de sus carreteras, así como de verificaciones de la seguridad cuando los proyectos hayan finalizado, puede ayudar al empleo óptimo de los limitados recursos.

Muchos países no disponen de los recursos humanos necesarios para elaborar y aplicar un programa eficaz de seguridad vial y es necesario constituir estos recursos. Los programas de formación apropiados deberían ser una prioridad. Esta formación debería abarcar ámbitos especializados, tales como el análisis estadístico, el trazado de vías públicas y la atención traumatológica, así como distintas disciplinas, como el urbanismo y la planificación regional, el análisis y elaboración de políticas, la planificación vial y la planificación sanitaria.

La OMS prepara actualmente un programa de enseñanza sobre la prevención de traumatismos causados por el tránsito para impartir en las escuelas de salud pública y otros contextos. Varias redes internacionales, incluida la *Injury Prevention Initiative for Africa* (Iniciativa de Prevención de los Traumatismos en África) y la *Road Traffic Injury Research Network* (Red de Investigación sobre Traumatismos causados por el Tránsito), ofrecen capacitación actualmente, al igual que muchas escuelas de Salud Pública e Ingeniería.

Conferencias internacionales, tales como las conferencias mundiales sobre Prevención de los Traumatismos y Promoción de la Seguridad, las Conferencias Internacionales sobre el Alcohol, las Drogas y la Seguridad Vial (ICADTS), las conferencias de la *International Traffic Medicine Association*, ITMA (Asociación Internacional de Medicina del Tránsito) y los congresos de la *World Road Association*, PIARC (Asociación Mundial de Carreteras), brindan la ocasión de intercambiar conocimientos, formar posibles redes y asociaciones, y reforzar la capacidad de los países.

Deberían desplegarse esfuerzos para que más representantes de los países de ingresos bajos y medios asistan a esas conferencias y para que participen en

la definición de los planes de acción regionales y mundiales para la seguridad vial.

Recomendación 5: Ejecutar acciones concretas para prevenir las colisiones en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias, y evaluar los resultados de esas acciones

Se necesitan acciones concretas para prevenir las colisiones en la vía pública y minimizar sus consecuencias. Tales intervenciones deben basarse en datos y análisis correctos sobre los traumatismos causados por el tránsito, adecuarse a la cultura del país y haber sido probadas en el ámbito local, y deben formar parte de la estrategia nacional adoptada para remediar el problema de las colisiones en la vía pública (véase el recuadro 5.2).

En el capítulo 4 se analizan con todo detalle las intervenciones de seguridad vial, en particular sus efectos sobre la reducción de la frecuencia y la gravedad de las colisiones, y su eficacia en relación con el costo, cuando los datos existen. Ningún conjunto de intervenciones normales es adecuado para todos los países. Sin embargo, todos los países pueden seguir buenas prácticas, entre ellas:

- como objetivo de largo plazo, incorporar elementos de seguridad en la **planificación del uso de la tierra y el transporte** —tales como la provisión de itinerarios más cortos y seguros para los peatones y los ciclistas, así como transporte público seguro y de precio accesible— y en el **trazado de caminos**, incluidas las vías peatonales, bandas sonoras e iluminación de las calles;
- fijar y hacer cumplir **límites de velocidad** apropiados a las funciones de las diferentes vías.
- adoptar y hacer cumplir leyes que exijan a todos los ocupantes de vehículos motorizados el uso de **cinturones de seguridad** o de **sillas de seguridad para los niños**, según corresponda;
- fijar y hacer cumplir leyes que exijan el uso de **cascos** a los ciclistas y a los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas;

- establecer y hacer cumplir leyes sobre los **límites de concentración de alcohol en la sangre** para los conductores, y realizar pruebas de aliento en puntos de control de la sobriedad;
- hacer obligatorio para los vehículos de dos ruedas el **encendido de luces durante el día** (y evaluar la aplicabilidad de que también los vehículos de cuatro ruedas enciendan sus luces diurnas);
- exigir que los vehículos de motor **estén diseñados para proteger a sus ocupantes en las colisiones**, y esforzarse para extender este concepto de diseño a las partes delanteras de los vehículos motorizados, para mayor seguridad de peatones y ciclistas;
- exigir que los nuevos proyectos viales sean sometidos a **auditorías de seguridad vial**, por parte de especialistas independientes de quienes diseñaron el trazado;
- administrar la **infraestructura vial** existente para promover la seguridad, proponiendo alternativas de circulación que brinden mayor protección a peatones y ciclistas, adoptando medidas de lentificación del tránsito, así como acciones correctivas de bajo costo, y modificando los costados del camino de modo que se amortigüen los impactos en caso de colisión;
- fortalecer todos los eslabones en la **cadena de ayuda a las víctimas de colisiones en la vía pública**, desde el lugar del choque hasta el establecimiento de salud (por ejemplo, grupos específicos, tales como los conductores de vehículos comerciales, que probablemente sean los primeros en acudir a la escena del choque, podrían recibir adiestramiento en primeros auxilios, y los profesionales de la salud podrían recibir capacitación especializada en atención traumatológica);
- mejorar los programas de aplicación de la ley mediante campañas de **información y educación del público** (por ejemplo, sobre los peligros de la velocidad o de manejar bajo la influencia del alcohol, y sobre las consecuencias sociales y legales de estos actos).

RECUADRO 5.2**La experiencia de Costa Rica en la promoción de la seguridad vial**

Costa Rica tiene una población de unos 4 millones de habitantes, aproximadamente 900 000 vehículos y una red vial de 29 000 kilómetros, de los cuales 9 000 km están pavimentados. Solo 20% de los caminos pavimentados están en condiciones satisfactorias.

Las colisiones en la vía pública y sus consecuencias constituyen un grave problema de salud pública en ese país, porque son la principal causa de muertes violentas, la principal causa de defunciones en el grupo de edad de 10 a 45 años, y la tercera causa de años de vida perdidos debido a una muerte prematura. Por otra parte, las colisiones en la vía pública le cuestan al país el equivalente de casi 2,3% del producto interno bruto.

Dada la gravedad y complejidad del problema de la seguridad vial, se ha propuesto un conjunto de intervenciones coordinadas en las que participan distintos sectores y disciplinas. En la esfera del Ministerio de Obras Públicas y Transportes funciona desde hace 23 años el Consejo Nacional de Seguridad Vial. Este organismo ha emprendido un plan de alcance nacional tendiente a reducir la tasa de mortalidad vial en 19% entre 2001 y 2005, que prevé acciones en materia de leyes de tránsito, vigilancia policial, educación, infraestructura e investigación.

Leyes de tránsito y vigilancia policial

La legislación ha sido modificada con la finalidad de proteger mejor a los peatones, y se adoptaron nuevas disposiciones que imponen a los conductores y pasajeros la utilización obligatoria del cinturón de seguridad. La policía ha intensificado sus operaciones de control para luchar contra el alcohol al volante y contra el incumplimiento de los límites de velocidad, así como para verificar el uso de los cinturones de seguridad.

Educación

Las campañas educativas que se están desarrollando insisten en la importancia de observar los límites de velocidad y de usar el cinturón de seguridad, y desalientan el consumo de alcohol en los conductores, en apoyo a las actividades policiales orientadas a los mismos fines. Se llevan a cabo campañas especiales durante la semana de Pascua, ya que mucha gente emprende viajes por carretera en esos días. Una campaña específica de seguridad se dirige a los peatones. Se ha actualizado y se ha hecho más riguroso el examen médico que deben aprobar los conductores. Asimismo, el plan nacional ha establecido módulos educativos sobre seguridad vial en todos los niveles de las escuelas primarias y secundarias.

Infraestructura

En el marco de los planes de seguridad vial de Costa Rica, se construyeron nuevas infraestructuras para proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública, que comprenden pasos peatonales y ciclovías, así como rieles de contención y aceras a lo largo de los tramos peligrosos. Se mejoraron también las señales y el alumbrado.

Investigación

Se compilan sistemáticamente datos sobre colisiones en la vía pública y sobre sus víctimas. También están en curso estudios en escala nacional sobre distintos temas, incluidos:

Recuadro 5.2 (continuación)

- la seguridad vial de los trayectos hacia y desde las escuelas;
- los comportamientos de riesgo entre conductores y peatones;
- el uso del cinturón de seguridad;
- la vulnerabilidad de los usuarios de la vía pública que concurren a los centros de salud;
- las auditorías de seguridad vial y la identificación de los sitios con alto riesgo de colisiones;
- el costo financiero y demás consecuencias económicas de las colisiones en la vía pública.

Recomendación 6: Apoyar el desarrollo de las capacidades nacionales y la cooperación internacional

El mundo se enfrenta a una crisis general de la seguridad vial cuya amplitud aún no se ha reconocido plenamente y que seguirá agravándose si no se adoptan las medidas apropiadas. Las organizaciones internacionales —entre ellas, los organismos de las Naciones Unidas, las organizaciones no gubernamentales y las empresas multinacionales— y los países y organismos donantes tienen un papel importante que desempeñar en la resolución de esta crisis y en el fortalecimiento de la seguridad vial en el mundo.

Dedicar el Día Mundial de la Salud de 2004 a la seguridad vial es un paso que la OMS está dando en esa dirección. Además de esta iniciativa, es apremiante que la comunidad de donantes consagre más recursos para ayudar a los países de ingresos bajos y medios a mejorar la seguridad vial. Actualmente, el apoyo dado para alcanzar ese objetivo está muy por debajo del que reciben otros problemas de salud de magnitud comparable. Pocos donantes multilaterales han incluido la seguridad vial entre sus prioridades de financiación. Con algunas excepciones, tales como la Federación Internacional del Automóvil y las Fundaciones Volvo y Rockefeller, hasta la fecha pocas fundaciones han aportado fondos para programas internacionales de seguridad vial.

Varios organismos intergubernamentales y de las Naciones Unidas, mundiales y regionales, trabajan en el ámbito de la seguridad vial. Aunque han desplegado actividades conjuntas, hay escasa planificación coordinada en gran escala entre ellos.

Además, ningún organismo vela por que se lleve a cabo esa planificación coordinada. Esta situación debe cambiar, de modo que las responsabilidades se definan claramente, se atribuyan funciones específicas a los distintos organismos, se eviten las duplicaciones y se asegure que se llegue a un firme compromiso para elaborar y poner en marcha un plan mundial de seguridad vial.

En primer lugar, es necesario organizar un foro en el que los agentes interesados puedan reunirse para debatir sobre la elaboración de ese plan. La sesión plenaria de la Asamblea General de las Naciones Unidas que tendrá lugar el 14 de abril de 2004 constituye un hito en esta dirección. No obstante, es necesario un proceso de seguimiento que comprenda reuniones regulares de los ministros gubernamentales competentes con la finalidad de formular y aprobar un plan de acción o una carta mundial de seguridad vial consecuente con otras iniciativas mundiales, como los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Por último, las organizaciones internacionales no gubernamentales y el sector privado pueden contribuir a aumentar en los planos local y mundial la concienciación de ciudadanos comprometidos, empleadores y corporaciones socialmente responsables.

Conclusiones

El objetivo de este informe es contribuir al acervo de conocimientos sobre la seguridad vial. Es de esperar que estimule y favorezca una mayor cooperación, innovación y compromiso para la prevención de las colisiones causadas por el tránsito en el mundo entero.

Las colisiones en la vía pública son predecibles, lo que significa que también es posible prevenirlas. Sin embargo, para combatir el problema se necesita una estrecha coordinación y colaboración entre numerosos sectores y disciplinas, y la aplicación de un enfoque global e integrado.

Si bien existen muchas intervenciones que pueden salvar vidas y prevenir la discapacidad, la voluntad y el compromiso políticos son esenciales, y sin ellos poco se puede lograr. Es el momento de actuar. Los usuarios de la vía pública de todo el mundo merecen poder circular en mejores condiciones y con más seguridad.

