



## LA SEGURIDAD VIAL: UN TEMA PRIORITARIO PARA LAS NACIONES UNIDAS

La presente edición del Boletín abarca la seguridad vial, una materia que se ha vuelto un problema urgente y global. Las Naciones Unidas, tomando conciencia de que el incremento de la accidentabilidad vial, que afecta a la población más vulnerable del planeta, es decir, a los ciudadanos de menores ingresos de los países en vías de desarrollo y que, además, se ha ido conformando en una verdadera crisis de salud pública, han decidido abordar con urgencia este asunto. Es así como la Organización Mundial de la Salud, ha dedicado el Día Mundial de la Salud en 2004 a la seguridad vial.

Ante la urgencia de actuar para reducir las muertes por esta causa, es que en septiembre de este año, se celebró en Ginebra una reunión de los jefes de transporte de las cinco comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas quienes se pusieron de acuerdo reforzar sus estudios y proyectos dirigidos al tema.

A continuación, se resumen diversos antecedentes e iniciativas que se han adoptado para evaluar y atacar esta epidemia del mundo moderno, entregando una visión de las pesimistas perspectivas que se vislumbran para el 2020, en que los choques se constituirán en la tercera causa de muerte, a menos que se comience a trabajar seriamente desde hoy mismo, para combatir este mal.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Myriam Echeverría, Unidad de Transporte de la CEPAL [mecheverria@eclac.cl](mailto:mecheverria@eclac.cl) o [trans@cepal.cl](mailto:trans@cepal.cl).

### 1. INTRODUCCION

Las lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito constituyen un problema global que afecta a todos los sectores de la sociedad. Este grave problema ha carecido de la debida atención en los últimos años debido por una parte, a una falta de información y, por consiguiente, una deficiente apreciación de la magnitud del daño que éste a causado, y por otra, a la falta de respuesta de las autoridades competentes.

Sin embargo, los países de altos ingresos han sido capaces de reducir en un 50% sus accidentes en la última década, lo cual muestra que es posible tomar acciones para aminorar el problema. En este sentido, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha preparado un informe el cual fue revisado y enriquecido por diversas entidades de las Naciones Unidas, para hacer un diagnóstico de la situación actual (*Global road safety crisis*, 7 de agosto 2003).

En el año 2000 se estimó que 1.26 millones de personas en el mundo murieron como resultado de accidentes viales. La proyección de la OMS es que en el año 2020 los accidentes de tráfico podrán constituir la tercera causa de muerte y discapacidad a la cabeza de males como la malaria, la tuberculosis y el SIDA.

Los accidentes de tráfico afectan de manera desproporcionada a los países de ingresos bajos y medios a pesar de que su tasa de motorización es considerablemente menor que la de los países ricos. Por ejemplo, en el año 2000 fallecieron más de un millón de personas en estos países.

Esta inequidad se extiende también a otros aspectos. En los países en vías de desarrollo la mayoría de los afectados por los accidentes corresponden a la población de menores ingresos (peatones, ciclistas, niños y pasajeros del transporte público) Estas personas tienen un menor acceso a atención médica oportuna lo cual contribuye a la gravedad de las secuelas de las lesiones y una mayor probabilidad de muerte. Finalmente, más del 50% del total de muertes afecta a personas jóvenes y adultos jóvenes entre los 15 y 44 años, y además, dos tercios del total corresponde a hombres y sólo un tercio a mujeres, lo que trae como consecuencia que los fallecimientos representan un alto costo en términos de pérdida de ingresos familiares y producción económica.

Por lo tanto queda de manifiesto que el problema de la accidentabilidad vial tiende a empeorar constituyendo una crisis global de salud pública acrecentado por el vertiginoso aumento de la tasa de motorización en los países en vías de desarrollo. En este escenario la OMS estima que los accidentes de tráfico sean en el 2020 la segunda causa de morbilidad y muerte en los países menos desarrollados, en contraste con los países desarrollados, cuyos esfuerzos por hacer más segura su vialidad va dando frutos día a día.

## **2. CARENCIA DE INFORMACIÓN**

En la mayoría de los países de ingresos bajos y medios los datos respecto de los accidentes de tránsito son precarios y no estandarizados lo cual provocaría una subestimación de la real magnitud del problema y haría imposible la comparación entre diferentes países. La recopilación de información proviene de diversas fuentes (policía, transporte y entidades del sector salud) lo cual constituye en sí una dificultad adicional en su recopilación y estandarización. La deficiencia en la prioridad que se le da al estudio de este problema contrasta con la relevancia natural que tiene de acuerdo a la magnitud de las consecuencias y la tendencia creciente que se demuestra en los países de ingresos bajos y medios.

## **3. FACTORES DE RIESGO**

Se han identificado un cierto número de factores que inciden en la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tráfico tales como: la velocidad de conducción, el consumo de bebidas alcohólicas, la no- utilización de dispositivos de seguridad (cinturón de seguridad, silla para niños), la atención

deficiente de los lesionados, el diseño inadecuado de las vías y su grado de deterioro, el incumplimiento de las normas de tránsito y de las revisiones periódicas de los vehículos, entre otros.

Las Naciones Unidas en su Asamblea General en mayo de 2003, resolvió abordar el tema globalmente recomendando a la OMS y a las Comisiones Regionales tomar acciones concretas para ayudar a los países a enfrentar esta verdadera crisis de salud pública. En abril de 2004, la OMS y el Banco Mundial publicaron el informe mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito. La difusión de este documento es uno de los objetivos prioritarios en la lucha contra los accidentes viales.

Ese informe tiene tres objetivos: aumentar el grado de conciencia y compromiso en todos los ámbitos: gobiernos, industria, organismos internacionales y organizaciones no gubernamentales, para reducir el número de muertes por esta causa; contribuir a cambiar la idea de que las lesiones son el precio de la movilidad por una concepción que conceda mayor importancia a la prevención; ayudar al fortalecimiento de las instituciones y la creación de alianzas entre sectores, como los de salud pública, transportes, finanzas y otros.

#### **4. LOS COSTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS DE LAS LESIONES CAUSADAS POR EL TRÁNSITO**

Aunque las personas que mueren o resultan lesionadas como producto de un choque tienen un número de personas allegadas que resultan afectadas, sería imposible cuantificar y sumar cada caso de sufrimiento humano que refleje el costo social. Se estima que el costo económico de los choques y las lesiones causadas por los accidentes de tránsito, asciende al 1% del producto nacional bruto en los países de bajos y al 1.5% en los países de ingresos medios y al 2% en los de ingresos altos.

El costo mundial se estima en US\$ 518 000 millones anuales, de los cuales US\$ 65 000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medios; este monto es mayor del que reciben en ayuda al desarrollo. En contraste con estas cifras, se invierte muy poco en prevenir los choques y lesiones causadas por tránsito.

Estimar los costos de los choques y los traumatismos causados por el tránsito puede ayudar a los países a comprender la gravedad del problema que plantean y las ventajas de invertir en medidas para prevenirlos. La evaluación debería tener en cuenta los costos tanto directos como indirectos. Como mínimo, en los costos directos debería incluirse la prestación de atención sanitaria y rehabilitación, y en los indirectos el valor de las pérdidas en fuerza productiva y en ingresos para los supervivientes, los cuidadores y las familias.

A modo de ejemplo, en un estudio reciente de los Estados Unidos se constató que en el año 2000, hubo 5.27 millones de lesiones no mortales causadas por el tránsito, de las cuales el 87% se consideraron menores. El costo de tratar todas ellas se elevó a US\$ 31 700 millones, lo que supone una enorme carga para los servicios de atención sanitaria y la economía de las víctimas del tránsito y sus familias. Los traumatismos graves, incluidas las lesiones encefálicas y de la médula espinal, tienen un costo medio de US\$ 332 457 por traumatismo.

#### **5. LA SITUACIÓN EN AMÉRICA LATINA**

El Instituto de Seguridad Vial de la República Argentina (ISEV) propuso hace algunos años la generación de algún índice medianamente eficiente que permitiera dimensionar la evolución de esta enfermedad social en América Latina. En la tabla que se reproduce a continuación, se presentan algunos indicadores de los accidentes de tránsito en los países latinoamericanos y para efectos de comparación se incluyen también algunos países europeos desarrollados.

<b>Índices de accidentabilidad en América Latina y algunos países de Europa</b>						
<b>País</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>
Argentina	8536	23.56	1280	5.43	9.84	11.32
Brasil	20178	11.90	1040	8.74	8.00	7.28
Chile	2031	13.14	902	6.87	6.94	7.89
Paraguay	910	16.15	1820	11.27	14	10.64
Uruguay	811	24.28	1248	5.14	9.60	10.22
Colombia	8250	19.15	2959	15.45	22.76	----
Perú	4290	16.28	3548	21.79	27.30	----
México	17881	18.04	1467	8.13	11.29	----
Ecuador	1900	15.63	3059	19.57	23.53	----
Alemania	6977	8.46	133	1.57	1.02	1.24
Estados Unidos	42116	15.44	193	1.25	1.49	1.45
Francia	8160	13.94	249	1.78	1.91	1.88

Fuente: Instituto de Seguridad Vial de la República Argentina (ISEV) Febrero, 2003.

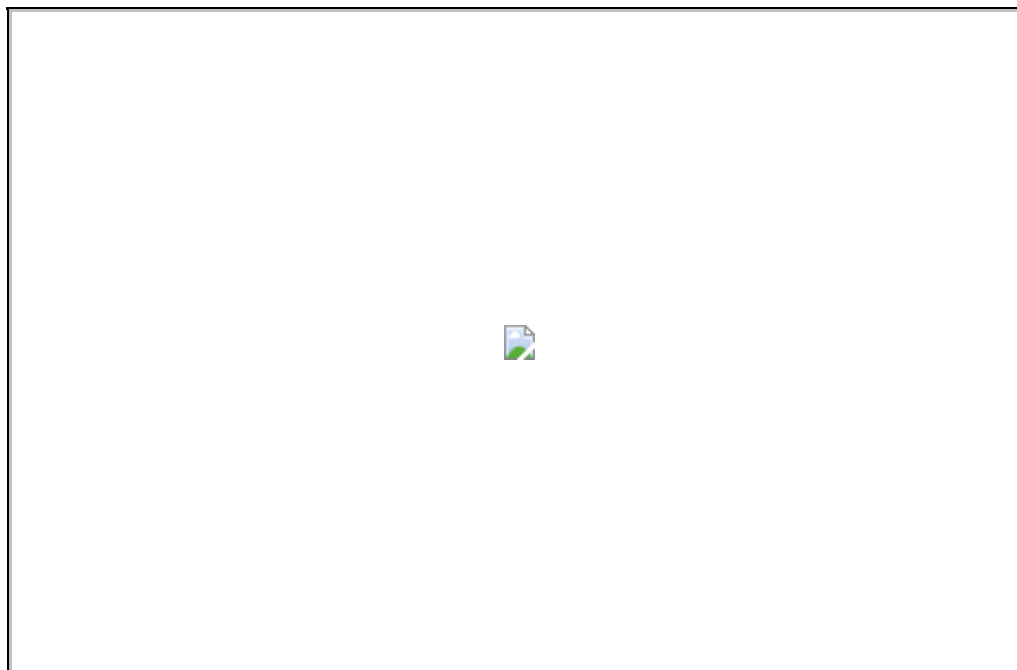
- A. Muertos en accidentes de tránsito (dato “duro” corregido por coef. ONU)
- B. Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes.
- C. Tasa de mortalidad por cada 1.000.000 de vehículos.
- D. Índice de motorización social (cantidad de habitantes por vehículo)
- E. Tasa de mortalidad por cada 100.000.000 km/veh. Índice ISEV – Base (100 = 13.000) Alemania (13.953 Km/Veh) y EEUU (15.143 Km/Veh) reales.
- F. Tasa de mortalidad por cada 100.000.000 km/veh. Índice ISEV Base 1999/2000

Por otra parte en la CEPAL ha realizado recientemente un estudio relacionado con el sistema de remuneración de los choferes de la locomoción colectiva de Santiago de Chile ([Boletín FAL nro. 217](#)) Una de las conclusiones más relevantes de este estudio es que la mayoría de los choferes de locomoción colectiva obtiene una ganancia por cada pasajero transportado lo cual necesariamente provoca una competencia permanente por captar la mayor cantidad posible de personas. Esta verdadera lucha por captar pasajeros provoca una condición de indisciplina en las calles con la consiguiente inseguridad para los ciudadanos en general.

Este problema del transporte público de Santiago, se repite, con variaciones locales, en muchas de las ciudades Latinoamericanas, incrementando la ocurrencia de accidentes viales tanto urbanos como suburbanos. Según las estadísticas de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) en aproximadamente un 22% de los accidentes viales está involucrado un bus de la locomoción colectiva.

El siguiente gráfico muestra la situación comparada por región de la tendencia en esta

materia:



Nota: Gráfico presentado por Ian Thomson en la Reunión de las Comisiones Económicas de las Naciones Unidas. Ginebra, septiembre de 2004.

El informe mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito recomienda las siguientes medidas a ser adoptadas por los gobiernos:

**Recomendación 1:** designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial.

Este organismo debería coordinar las actividades de todos los sectores del estado, el sector salud, el transporte, la educación y la policía, la labor que realizara en el plano nacional se vería impulsada si uno o más dirigentes políticos conocidos se erigieran en defensores activos de la causa de la seguridad vial.

**Recomendación 2:** evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país.

Las repercusiones económicas de los traumatismos causados por el tránsito son considerables en la mayoría de los países, lo que se hace evidente siempre que se efectúe una evaluación de sus costos económicos directos e indirectos, Esto 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 otras recomendaciones de este informe.

**Recomendación 3:** preparar una estrategia y un plan de acción nacional en materia de seguridad vial.

En esta estrategia se deberán incluir objetivos ambiciosos pero realistas para un periodo de

cinco a diez años, produciendo resultados cuantificables y contar con el financiamiento necesario para elaborar, aplicar, administrar, supervisar y evaluar las medidas.

**Recomendación 4:** asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.

En cuanto a los recursos financieros tal vez se debe recurrir a nuevas fuentes de recaudación de dineros, tales como impuestos al petróleo, los peajes y el cobro de estacionamiento, los permisos de circulación y las multas por contravenciones de las leyes de tránsito. Por otra parte, muchos países carecen de recursos humanos con la capacitación y la experiencia necesarias para elaborar y poner en marcha un programa eficaz de seguridad vial.

Conferencias internacionales como las Conferencias Mundiales sobre Prevención de los Traumatismos y Promoción de la Seguridad, las *Internacional Conferences on Alcohol, Drugs and Traffic Safety* (ICADTS), la conferencia de la *Internacional Traffic Medicine Association* (ITMA) y los congresos de la Asociación Mundial de Carreteras brindarán la oportunidad de intercambiar información, establecer redes y asociaciones potenciales y reforzará la capacidad de los países.

**Recomendación 5:** aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias, y evaluar las repercusiones de estas medidas.

Se refiere a la adopción de medidas tales como: planificación del uso de suelos y el transporte, diseño de vías, establecimiento de límites de velocidad, uso obligatorio de cinturón de seguridad, uso de casco apropiado, límites de alcohol en la sangre, luces de conducción diurnas, información y educación del público entre otras.

**Recomendación 6:** apoyar el desarrollo de la capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional.

La dedicación del Día Mundial de la Salud en 2004 a la seguridad vial es un paso de la OMS en este sentido. Por otra parte, hasta ahora pocos donantes multilaterales han incluido la seguridad vial entre sus prioridades de financiación, con algunas excepciones, como la Federación Automovilística Internacional y las Fundaciones Volvo y Rockefeller.

## 6. CONCLUSIÓN DEL INFORME

El objetivo del informe es contribuir al acervo de conocimientos sobre la seguridad vial. Se pretende favorecer y fomentar una mayor cooperación, innovación y compromiso para prevenir los choques en la vía pública en todo el mundo.

Los choques son predecibles y, por lo tanto, evitables. Sin embargo, para luchar contra el problema se necesita una estrecha coordinación y colaboración, y la aplicación de un enfoque global e integrado en muchos sectores y disciplinas.

Si bien existen muchas intervenciones que pueden salvar vidas y revertir la discapacidad, la voluntad y el compromiso políticos son esenciales, y sin ellos poco se puede conseguir. Es el momento de actuar. Los usuarios de la vía pública merecen una circulación vial mejor y más segura en todo el mundo.

