

Salvar cinco millones de vidas en las carreteras del mundo, reto de la OMS en 2020

La tendencia a la moderación de las consecuencias de los accidentes de tráfico no es, desafortunadamente, el panorama a escala global.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) acaba de presentar [su informe cuatrienal sobre seguridad vial en el mundo](#) y sus conclusiones son, cuando menos, estremecedoras desde la perspectiva de un país como España, donde la accidentalidad en las vías públicas ha disminuido con intensidad en los últimos años.



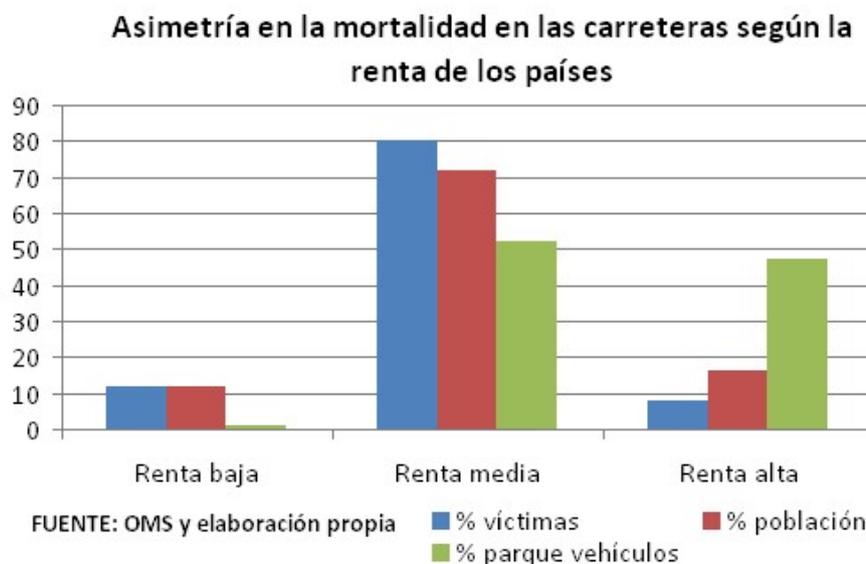
La tendencia a la moderación de las consecuencias de los accidentes de tráfico no es, desafortunadamente, el panorama a escala global. La OMS estima que en el año 2012 el número de víctimas mortales derivadas del tráfico superó el 1.240.000, y los heridos en estos mismos accidentes podría haber llegado a los cincuenta millones de personas. En un año, el número de fallecidos en accidentes de tráfico podría dejar casi despoblada una ciudad como Barcelona y el número de heridos equivaldría a toda la población de España.

A pesar de la magnitud de la cifra, la circunstancia más positiva es que el número de víctimas se mantiene relativamente estable en los últimos años, teniendo en cuenta

que la motorización ha ido creciendo en las sociedades menos desarrolladas. Este balance relativamente favorable quedaría explicado por la progresiva actuación de las autoridades nacionales en políticas de seguridad vial, aunque el camino recorrido es todavía poco. Sólo 28 países, que representan alrededor del 7% de la población mundial, han tomado medidas integrales en los cinco factores de riesgo identificados por la OMS, en concreto: control de velocidad, conducción bajo efectos del alcohol, uso del cinturón de seguridad, utilización del casco y de sistemas de retención infantil. Por ello, la OMS estima que una actuación decidida en favor de políticas de seguridad vial puede llegar a ahorrar cinco millones de vidas en el horizonte 2020.

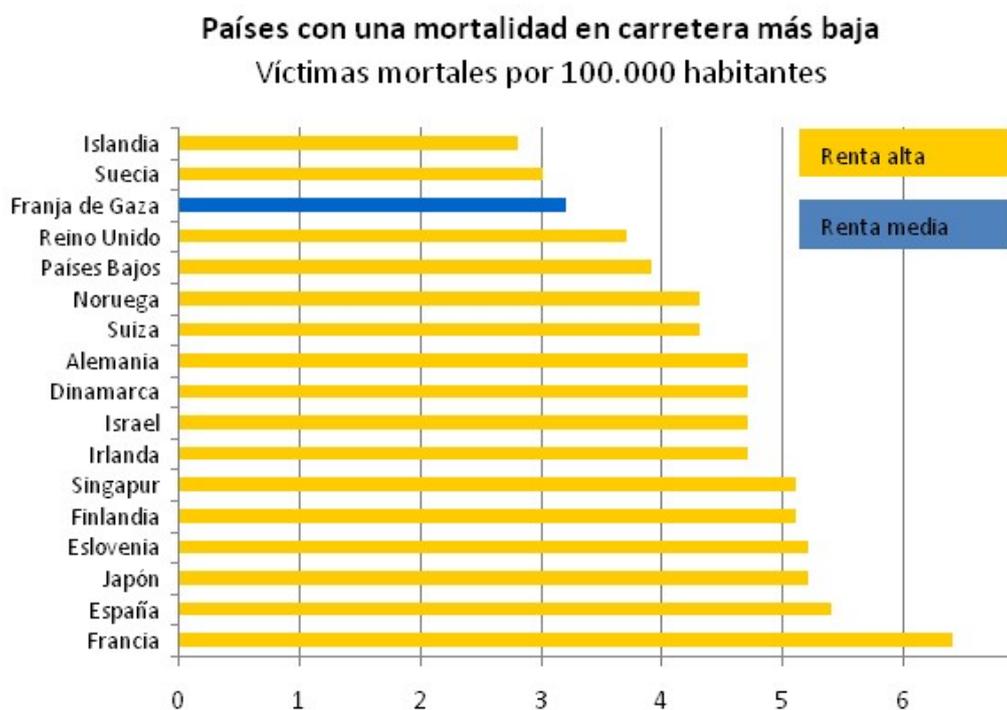
Las principales cifras de la siniestralidad vial a escala mundial

La siniestralidad vial presenta una enorme asimetría según el nivel de renta y motorización de los países. El 80% de las muertes se concentran en los países de renta media, a pesar de que reúnen el 72% de la población y sólo el 52% del parque de vehículos. Estas proporciones contrastan con las de los países más desarrollados, donde sólo se registran el 8% de las víctimas mortales, con un 16% de la población y un 47% del parque de vehículos.



Por lo tanto, la siniestralidad vial no parece tan asociada a la tasa de motorización como a otras variables asociadas al sistema de movilidad. La cultura de la seguridad vial entre instituciones y ciudadanos, la calidad de las infraestructuras, el nivel de seguridad de los vehículos y también, por supuesto, la falta de regulación o de control

en los factores de riesgo en la carretera inciden decisivamente en las tasas de mortalidad asociadas al tráfico, y estas otras circunstancias van indefectiblemente asociadas al nivel de desarrollo económico del país. De ahí que, aunque en los países de renta alta la tasa media de mortalidad se sitúa en 10,3 víctimas por 100.000 habitantes, en los países de renta media se eleva hasta el 20,1, casi dos puntos por encima de los países menos adelantados.

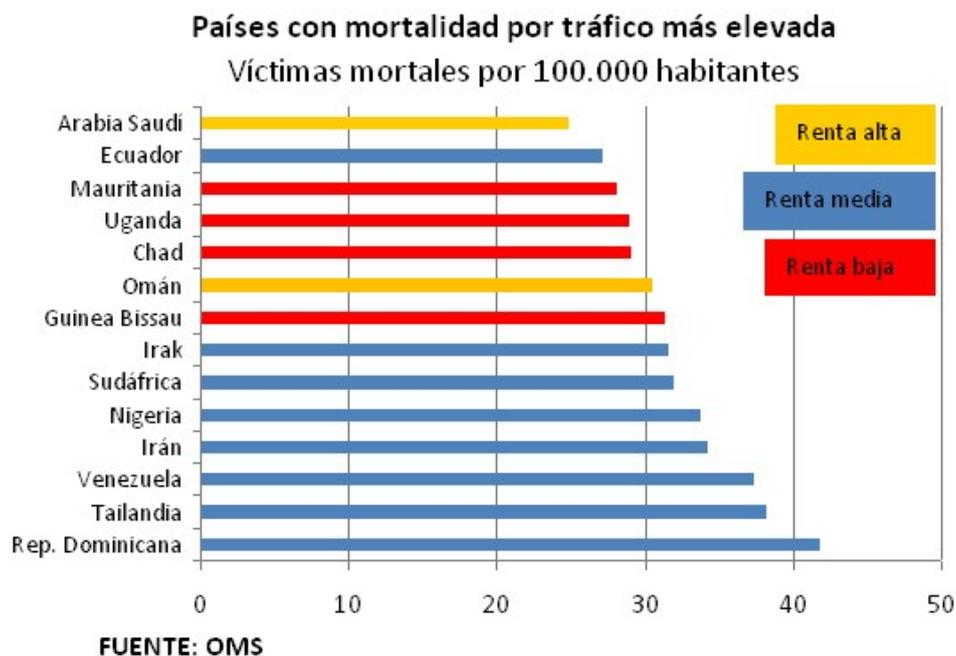


A pesar de todo, también se dan diferencias significativas entre países de nivel de renta similares. En el mundo más desarrollado, es decir, en el conjunto de países que la OMS define como de renta alta, tasas inferiores a 4 víctimas mortales por cien mil habitantes como Suecia, Reino Unido, Países Bajos o Islandia coexisten con ratios de mortalidad notables o muy elevados. Así en países como Portugal, Croacia y Grecia la mortalidad supera el nivel 10, mientras que en otros, fundamentalmente países de Oriente Medio, las cotas se elevan hasta valores cercanos a 30. En este sentido, pues, no es el grado de desarrollo económico en sentido estricto, medido en términos de renta per cápita, lo que acaba determinado el grado de seguridad vial, sino el grado de desarrollo de la cultura de la seguridad, entendido no sólo para la regulación del tráfico y su control sino también por todo lo que se refiere al entorno de la movilidad, desde la

actitud ciudadana hasta el estado de las infraestructuras o la seguridad de los vehículos.

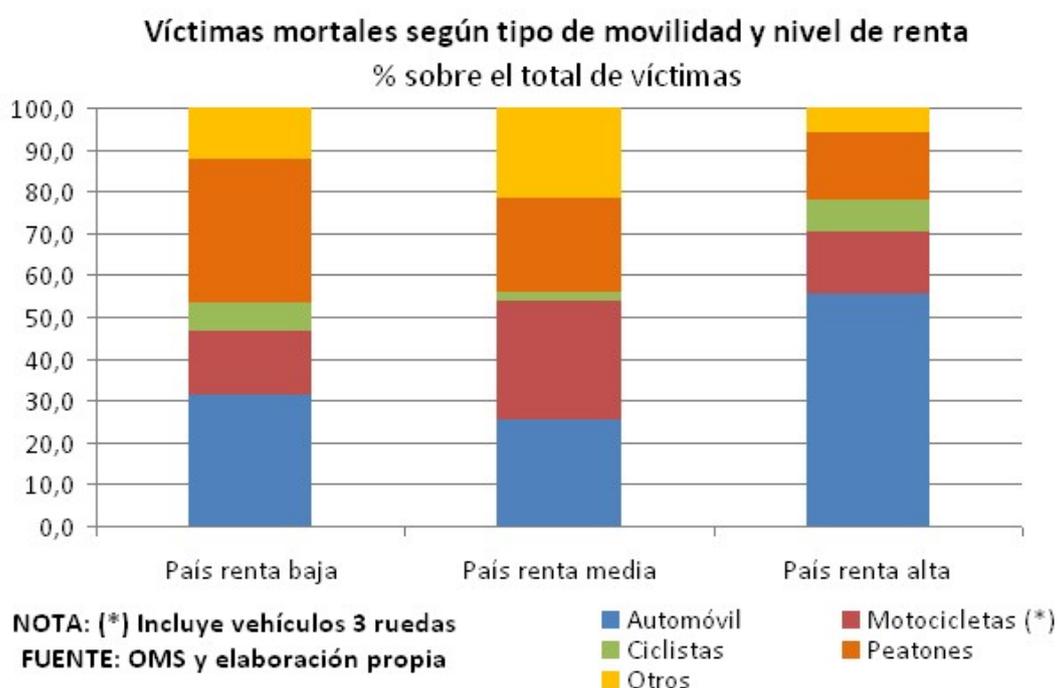
Estos factores de cultura de la movilidad y condiciones del entorno explican también las situaciones dramáticas de determinados países. Entre los más castigados por la mortalidad en carretera destacan República Dominicana, Tailandia y Venezuela, con ratios cercanos e incluso superiores a las 40 víctimas mortales por 100.000 habitantes, seguidos a continuación por países como Irán, Irak, Nigeria y Sudáfrica. Todos ellos países con economías muy asimétricas desde la perspectiva de generación y distribución de la renta, con fuertes desigualdades sociales que muchas veces dan un modelo de movilidad complejo, más allá del papel de las instituciones reguladoras del tráfico viario.

En este sentido, en muchos de estos países destaca la elevada proporción de víctimas que no son ocupantes de los vehículos motorizados, por lo que la siniestralidad en carretera aparece más como resultado de la acción de los vehículos motorizados sobre su entorno inmediato, fundamentalmente peatones y ciclistas. Las cifras son concluyentes al respecto.



En efecto, en los países de renta más baja a los usuarios más vulnerables, a saber, peatones, ciclistas y motociclistas, suponen prácticamente el 57% de las víctimas.

Esta proporción desciende hasta el 53% en los países de renta media y hasta el 39% en los de renta más alta. La vulnerabilidad varía de forma espectacular, probablemente con la intervención de nuevo de aspectos claves de cultura de la movilidad y de regulación. Desde la no obligatoriedad del casco en las motocicletas o la baja exigencia en el cumplimiento de la ley si es que existe, los caos circulatorios en las grandes urbes o la falta de prevención de los riesgos en que incurren peatones al borde de las carreteras en determinados países poco desarrollados son explicaciones de estas desigualdades.

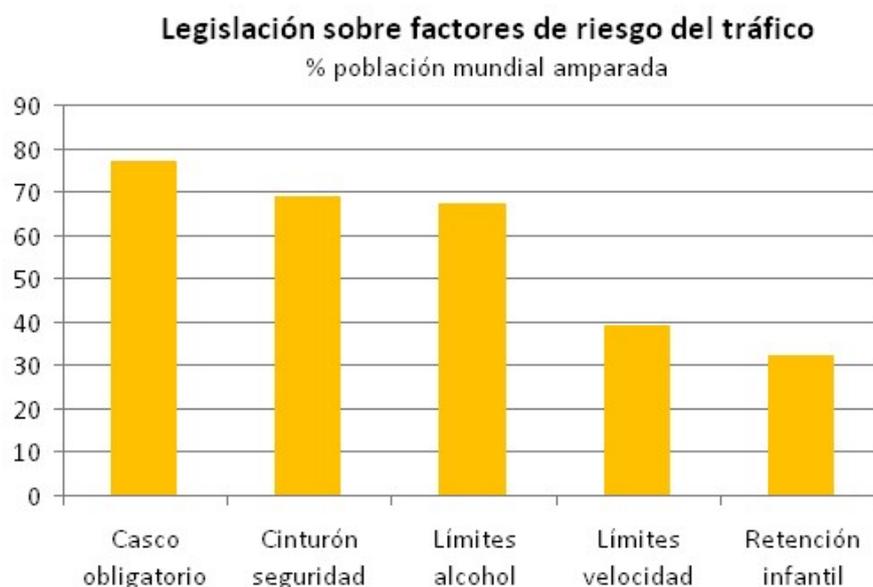


La cultura de la seguridad vial: progreso desigual

El camino por recorrer hacia la mejora del balance de la siniestralidad en las carreteras es largo y complejo y según la Organización Mundial de la Salud el progreso en la implantación de medidas para mitigar los riesgos principales de la carretera no sólo es lento sino que, por lo menos en determinados territorios, es claramente insuficiente.

Este progreso lento se pone de manifiesto en las dificultades que existen para implantar y hacer efectiva una legislación de prevención de los principales factores de riesgo del tráfico. Así la OMS estima que en los últimos años la proporción de la población mundial que ha quedado amparada por una legislación en materia de control de velocidad, conducción bajo efectos del alcohol, uso del cinturón de seguridad,

utilización del casco y de sistemas de retención infantil, no ha crecido como debería para alcanzar los objetivos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial. De hecho, sólo 28 países que reúnen el 7% de la población mundial tienen una legislación integral que regula estos cinco factores de riesgo fundamental.

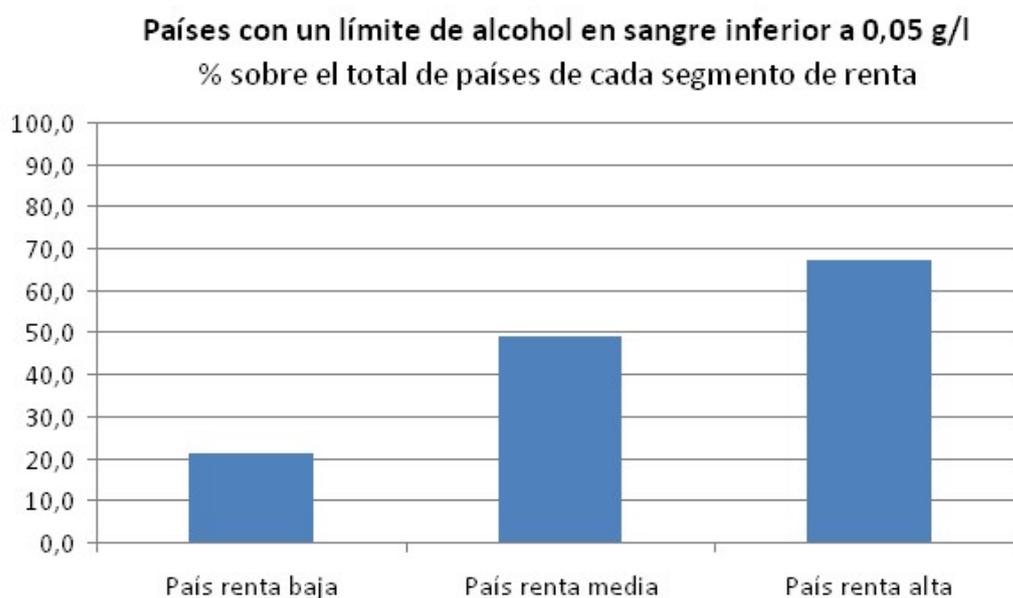


FUENTE: OMS y elaboración propia

Por otra parte, también varían sensiblemente las proporciones de población mundial efectivamente amparadas por la legislación en cada uno de estos factores de riesgo. Así, mientras la legislación relativa a la obligatoriedad del casco, el uso de los cinturones de seguridad o la prohibición de la conducción bajo los efectos del alcohol cubre alrededor del 70% de la población mundial, las medidas de control de velocidad sólo afectan poco menos del 40% de la población. Menos comunes, finalmente, son las normativas reguladoras de los sistemas de retención infantil, ya que únicamente están vigentes para poco más del 30% de la población mundial.

Además, la regulación contemplada en la normativa tiene disintos grados de alcance según los países. Así, si en materia de límites de velocidad es común el establecimiento de estándares diferenciados según el tipo de carretera, ya no resulta tan habitual el establecimiento de límites determinados para zonas urbanas. La OMS señala que el límite de 50 km/h para las zonas urbanas sólo afecta al 47% de la población mundial, lo que pone en evidencia el riesgo elevado en que incurren los usuarios más vulnerables de la vía pública en determinadas zonas urbanas del mundo.

De forma similar, la situación relativa cambia en el ámbito de los límites de alcohol en sangre, en la que los límites de tolerancia varían moderadamente o incluso no están regulados en absoluto (en 34 países no hay regulación al respecto). Ochenta y nueve países en total, que representan las dos terceras partes de la población, tienen los límites de contenido alcohólico en sangre fijados en 0,05 gramos, cifra alineada con lo que se consideran las buenas prácticas en la materia. Con todo, este límite es mucho más frecuente en los países con un mayor grado de desarrollo que en los de renta más baja. De hecho, en este segmento, el 79% de los países o no tienen límite legal o es superior a esta cifra.



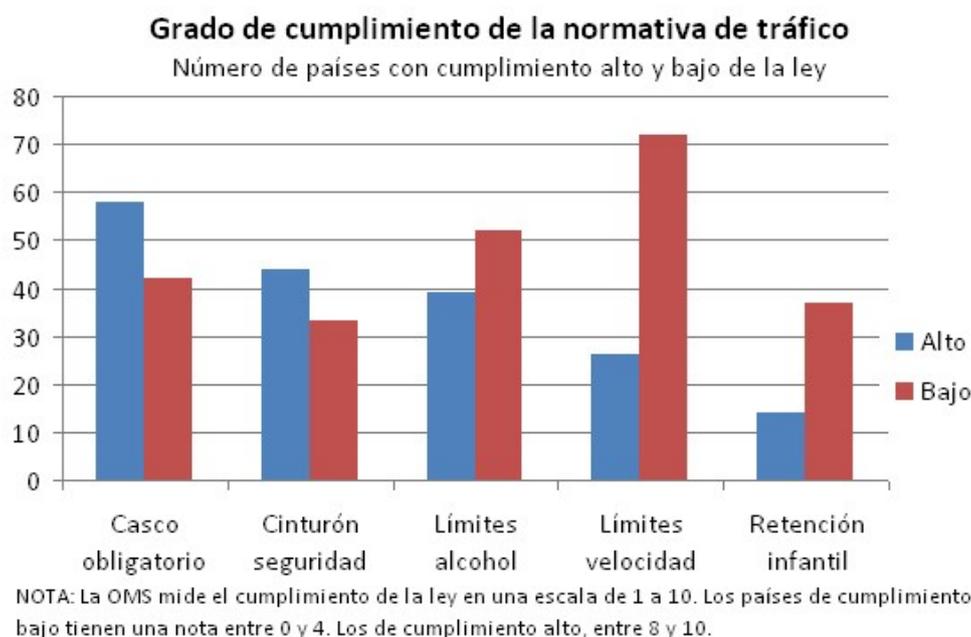
FUENTE: OMS y elaboración propia

En cuanto al uso del cinturón de seguridad resulta también relevante la diversidad de regulación, en particular en lo que se refiere a la obligatoriedad de su uso para los pasajeros de los asientos traseros, ya que no se exige todavía en unos cincuenta países que representan una tercera parte de la población mundial.

Más notables son las diferencias en las normativas sobre sistemas de retención infantil. En efecto, si su existencia es la nota casi común en los países de renta elevada (el 88% las tienen), la proporción desciende hasta el 43% o el 30% en los países de renta media o baja respectivamente.

Finalmente, son también importantes las diferencias en la regulación del uso del casco en las motocicletas, no tanto por lo que se refiere a la obligatoriedad de su uso sino muchas veces en lo que atañe a los niveles de homologación.

De todos modos la existencia de legislación no presupone su cumplimiento, que al fin y al cabo depende de la capacidad de control de las autoridades de tránsito y de la cultura ciudadana frente a los riesgos. La OMS advierte del extraordinario esfuerzo a realizar para aumentar el grado de control de la normativa, ya que existen aún muchos países donde, a pesar de haber regulación, no se aplican las medidas mínimas de control de los límites establecidos en la ley. Esto es especialmente destacable en el caso de los controles de velocidad, de alcohol o los sistemas de retención infantil, en el que el número de países que no los aplican o lo hacen deficientemente superan ampliamente el número de países que sí lo hacen.



En definitiva, pues, el reto de la seguridad vial a nivel mundial es hoy descomunal y el desarrollo de estrategias en esta materia necesita objetivos claros y precisos a la vez que financiación y responsabilidades bien definidas dentro de los países. Actualmente, la mayoría de países tienen una autoridad competente en la materia, si bien en muchos casos esta responsabilidad no va acompañada de dotación financiera. Además, no todos los países tienen una estrategia de seguridad vial definida, ni tampoco esta estrategia se fija en términos de objetivos mensurables, realistas, alcanzables y sujetos a calendario.

Se ha comprobado que la fijación de objetivos ha sido una estrategia de éxito en los países más desarrollados. Expandir esta cultura a los países que no la tienen y, por supuesto, involucrar en la seguridad vial todos los agentes implicados en la movilidad, tanto el sector institucional como el sector privado, es el reto de esta década por la Organización Mundial de la Salud que queda claramente recogido y estructurado en el [Plan Mundial para la Década de la Acción para la Seguridad Vial 2011-2020](#) que a instancias de las Naciones Unidas elaboró esta organización.