

Salvar cinc milions de vides a les carreteres del món, repte de la OMS en l'horitzó 2020

La tendència a la moderació de les conseqüències dels accidents de trànsit no és, desafortunadament, el panorama a escala global.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) acaba de presentar [el seu informe quadriennal sobre seguretat viària al món](#) i les seves conclusions són, si més no, esfereïdores des de la perspectiva d'un país com Espanya, on l'accidentalitat a les vies públiques ha disminuït amb intensitat els darrers anys.



La tendència a la moderació de les conseqüències dels accidents de trànsit no és, desafortunadament, el panorama a escala global. L'OMS estima que l'any 2012 el nombre de víctimes mortals derivades del trànsit va superar el 1.240.000, i els ferits en aquests mateixos accidents podria haver arribat als cinquanta milions de persones. En un any, el nombre de morts en accidents de trànsit podria deixar gairebé despoblada una ciutat com Barcelona i el nombre de ferits equivaldria a tota la població d'Espanya.

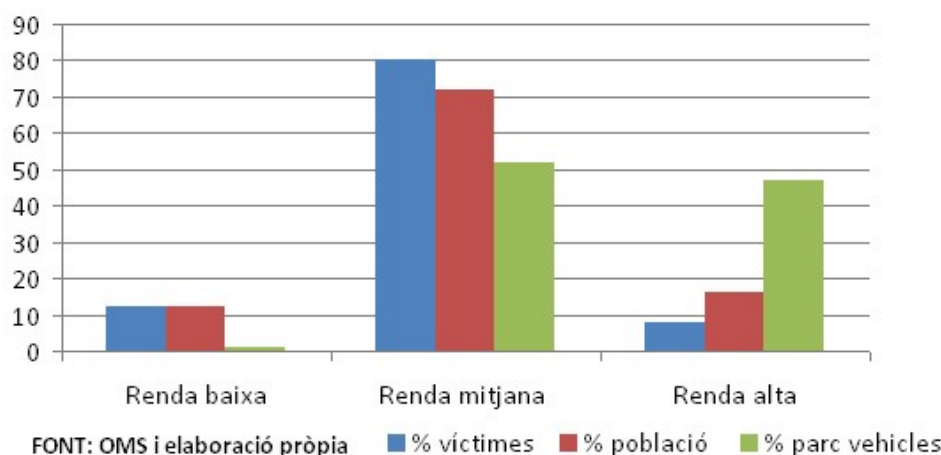
Dins la magnitud de la xifra, la circumstància més positiva és que el nombre de víctimes es manté relativament estable els darrers anys, malgrat la motorització creixent de les societats menys desenvolupades. Aquest balanç relativament favorable

quedaria explicat per la progressiva actuació de les autoritats nacionals en polítiques de seguretat viària, per bé que el camí recorregut és encara curt. Només 28 països, que representen al voltant del 7% de la població mundial, han pres mesures integrals en els cinc factors de risc identificats per l'OMS, en concret: control de velocitat, conducció sota efectes de l'alcohol, ús del cinturó de seguretat, utilització del casc i de sistemes de retenció infantil. Per això, l'OMS estima que una actuació decidida en favor de polítiques de seguretat viària pot arribar a estalviar cinc milions de vides en l'horitzó 2020.

Les principals xifres de la sinistralitat viària a escala mundial

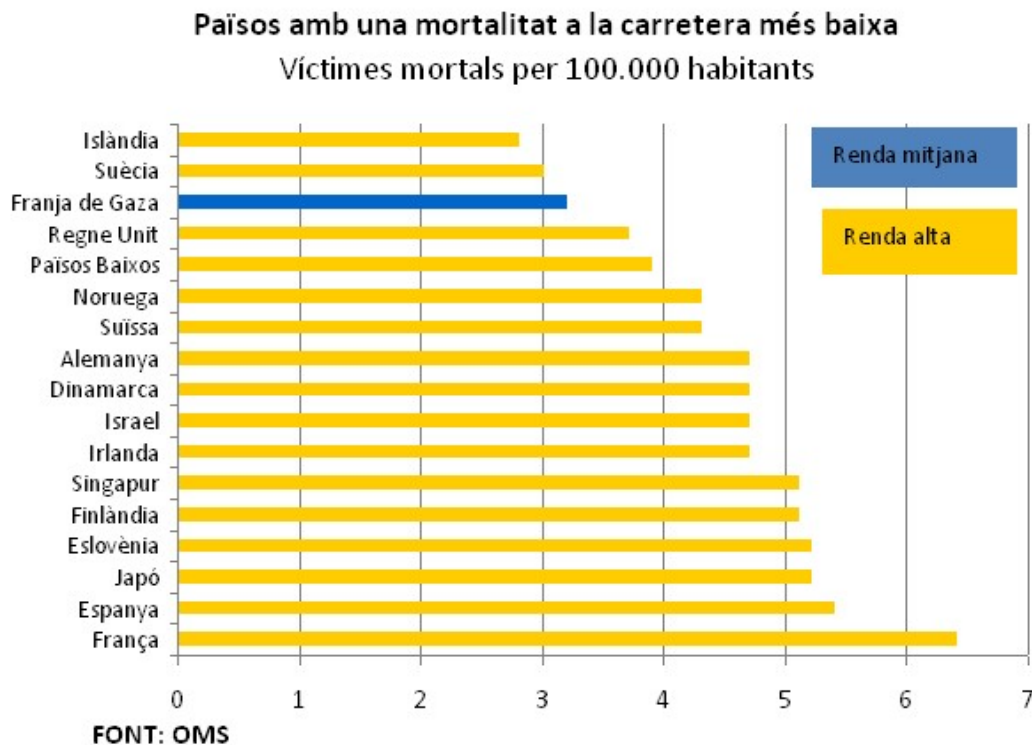
La sinistralitat vial presenta una enorme asimetria segons el nivell de renda i motorització dels països. De fet, el 80% de les morts es concentren als països de renda mitjana, malgrat que apleguen el 72% de la població i només el 52% del parc de vehicles. Aquestes proporcions contrasten amb les dels països més desenvolupats, on només es registren el 8% de les víctimes mortals, amb un 16% de la població i un 47% del parc de vehicles.

Asimetria en la mortalitat a les carreteres segons la renda dels països



Per tant, la sinistralitat viària no sembla tan associada a la taxa de motorització com a altres variables associades al sistema de mobilitat. Així, la cultura de la seguretat vial entre institucions i ciutadans, la qualitat de les infraestructures, el nivell de seguretat dels vehicles i també, per descomptat, la manca de regulació o de control en els factors de risc a la carretera incideixen decisivament en les taxes de mortalitat

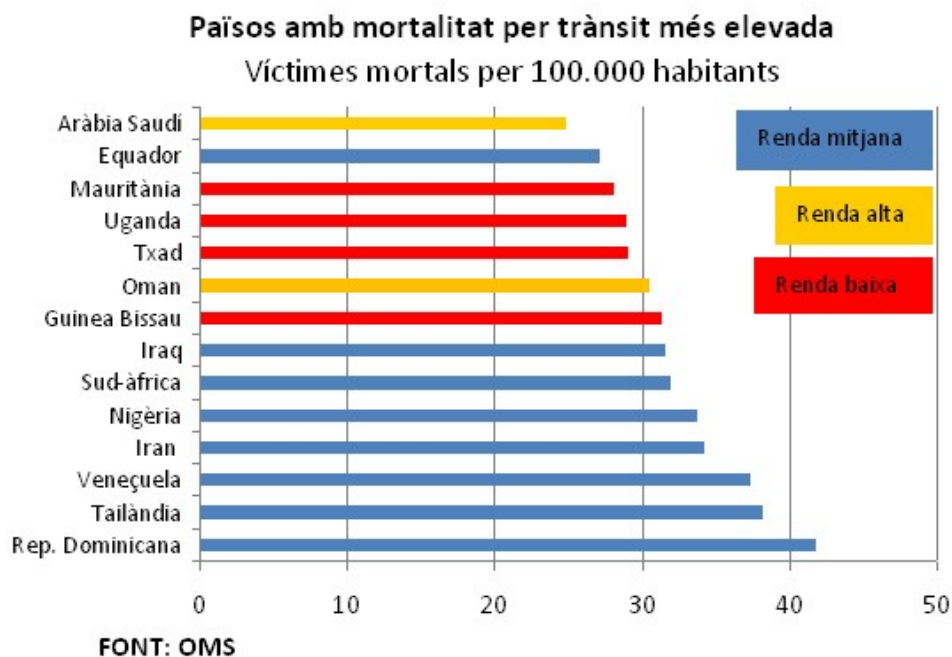
associades al trànsit, i aquestes altres circumstàncies van indefectiblement associades al nivell de desenvolupament econòmic del país. D'aquí que, mentre als països de renda alta la taxa mitjana de mortalitat se situa en 10,3 víctimes per 100.000 habitants, als països de renda mitjana s'eleva fins al 20,1, gairebé dos punts per sobre dels països menys avançats.



Malgrat tot, també es donen diferències significatives entre països de nivell de renda similars. Dins el món més desenvolupat, és a dir, en el conjunt de països que l'OMS defineix com de renda alta, taxes inferiors a 4 víctimes mortals per cent mil habitants com a Suècia, Regne Unit, Països Baixos o Islàndia coexisteixen amb ratis de mortalitat notables o molt elevats. Així en països com Portugal, Croàcia, Grècia la mortalitat supera el nivell 10, mentre que en altres, fonamentalment països d'Orient Mitjà, les cotes s'enfilen fins a valors propers a 30. En aquest sentit, doncs, no és el grau de desenvolupament econòmic en sentit estricte, mesurat en termes de renda per càpita, el que acaba determinat el grau de seguretat viària, sinó més aviat el grau de desenvolupament de la cultura de la seguretat, entès no només per la regulació del trànsit i el seu control sinó també per tot allò que fa referència a l'entorn de la mobilitat, des de l'actitud ciutadana fins a l'estat de les infraestructures o la seguretat dels vehicles.

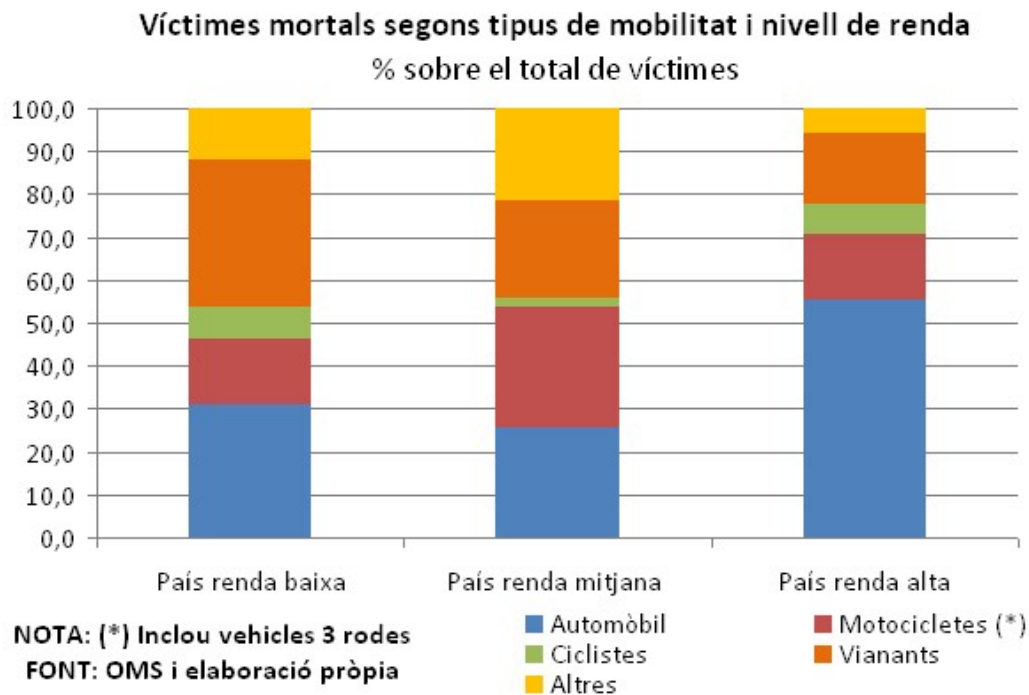
Aquests factors de cultura de la mobilitat i condicions de l'entorn expliquen també les situacions dramàtiques de determinats països. Entre els més castigats per la mortalitat a la carretera destaquen la República Dominicana, Tailàndia i Veneçuela, amb ratis propers i fins i tot superiors a les 40 víctimes mortals per 100.000 habitants, seguits a continuació per països com Iran, Iraq, Nigèria i Sud-àfrica. Tots països amb economies molt asimètriques des d'un punt de vista de generació i distribució de la renda, amb fortes desigualtats socials que moltes vegades donen un model de mobilitat complex, més enllà del paper de les institucions reguladores del trànsit viari.

En aquest sentit, a molts d'aquests països destaca la proporció elevada de víctimes que no són ocupants dels vehicles motoritzats, per la qual cosa la sinistralitat a la carretera apareix més com a resultat de l'acció dels vehicles motoritzats sobre el seu entorn immediat, fonamentalment vianants i ciclistes. Les xifres són concloents al respecte.



En efecte, als països de renda més baixa els usuaris més vulnerables, és a dir, vianants, ciclistes i motociclistes, suposen pràcticament el 57% de les víctimes. Aquesta proporció cau fins al 53% en el cas dels països de renda mitjana i fins al 39% en els de renda més alta. La vulnerabilitat varia de manera espectacular, amb tota probabilitat amb la intervenció altra vegada d'aspectes claus de cultura de la mobilitat i

de regulació. Des de la no obligatorietat del casc a les motocicletes o la baixa exigència en el compliment de la llei si és que existeix, els caos circulatoris a les grans urbs o la manca de prevenció dels riscos en què incorren vianants a la vora de les carreteres a determinats països poc desenvolupats són explicacions d'aquestes diferències.

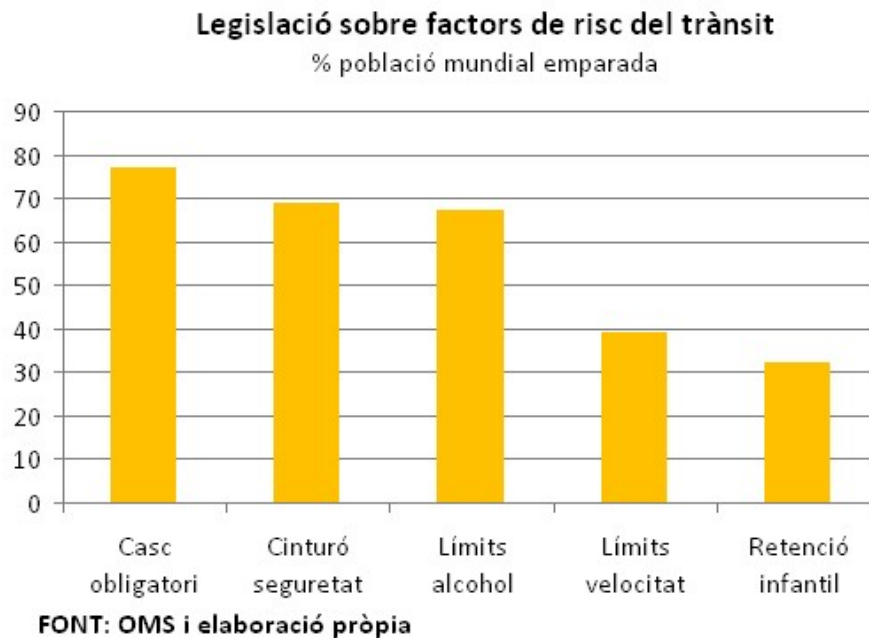


La cultura de la seguretat viària: progrés desigual

El camí per recórrer cap a la millora del balanç de la sinistralitat a les carreteres és llarg i complex i segons l'Organització Mundial de la Salut el progrés en la implantació de mesures per mitigar els riscos principals de la carretera no només és lent sinó que, almenys a determinats territoris, és clarament insuficient.

Aquest progrés lent es posa de manifest en les dificultats que existeixen per implantar i fer efectiva una legislació de prevenció dels principals factors de risc del trànsit. Així l'OMS estima que els darrers anys la proporció de la població mundial que ha quedat emparada per una legislació en matèria de control de velocitat, conducció sota efectes de l'alcohol, ús del cinturó de seguretat, utilització del casc i de sistemes de retenció infantil, no ha crescut com ho hauria d'haver fet per assolir els objectius de les Nacions Unides en matèria de seguretat viària. De fet, només 28 països que apleguen el 7% de

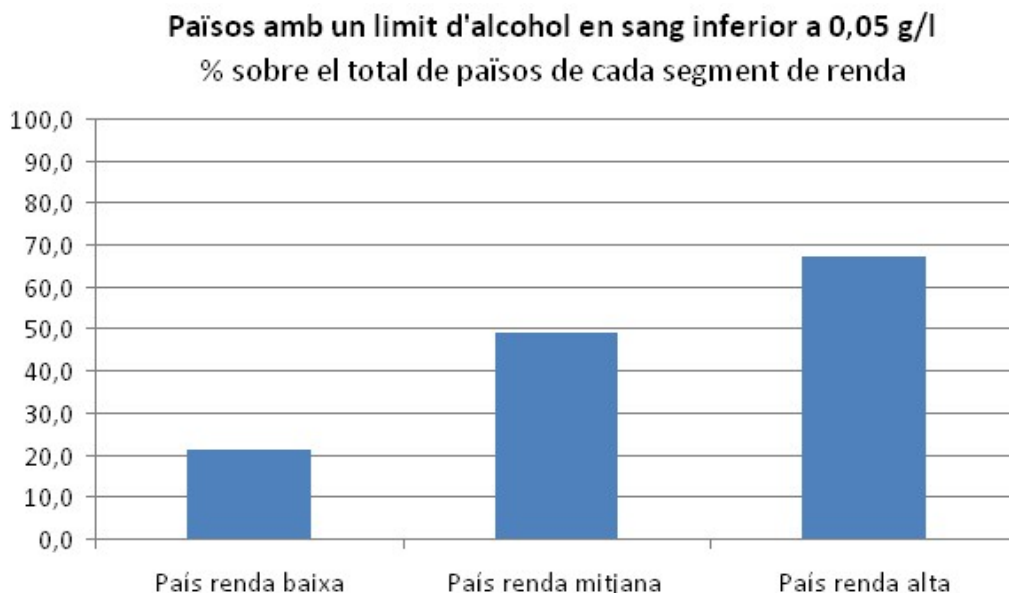
la població mundial tenen una legislació integral que reguli aquests cinc factors de risc fonamental.



D'altra banda, també varien sensiblement les proporcions de població mundial efectivament emparades per la legislació en cadascun d'aquests diferents factors de risc. Així, mentre la legislació relativa a l'obligatorietat del casc, l'ús dels cinturons de seguretat o a la prohibició de la conducció sota els efectes de l'alcohol ve a cobrir al voltant del 70% de la població mundial, les mesures de control de velocitat només afecten poc menys del 40% de la població. Menys comunes, finalment, són les normatives reguladores dels sistemes de retenció infantil, ja que únicament són vigents per a poc més del 30% de la població mundial.

A més, la regulació contemplada en la normativa té graus diferents d'abast segons els països. Així, en matèria de límits de velocitat si bé resulta comú l'establiment d'estàndards diferenciats segons el tipus de carretera, ja no resulta tan habitual l'establiment de límits determinats per a zones urbanes. L'OMS assenyala que el límit de 50 km/h per a les zones urbanes només afecta al 47% de la població mundial, la qual cosa posa en evidència el risc elevat en què incorren els usuaris més vulnerables de la via pública a determinades zones urbanes del món.

De manera similar, la situació relativa canvia en l'àmbit dels límits d'alcohol en sang on els límits de tolerància varien moderadament o fins i tot no estan regulats en absolut (a 34 països no hi ha regulació al respecte). En qualsevol cas, vuitanta-nou països en total, que representen les dues terceres parts de la població, tenen els límits de contingut alcohòlic en sang fixats en els 0,05 grams, xifra alineada amb el que es consideren les bones pràctiques en la matèria. Amb tot, aquest límit és molt més freqüent als països amb un major grau de desenvolupament que als de renda més baixa. De fet, en aquest segment, el 79% dels països o no tenen límit legal o és superior a aquesta xifra.



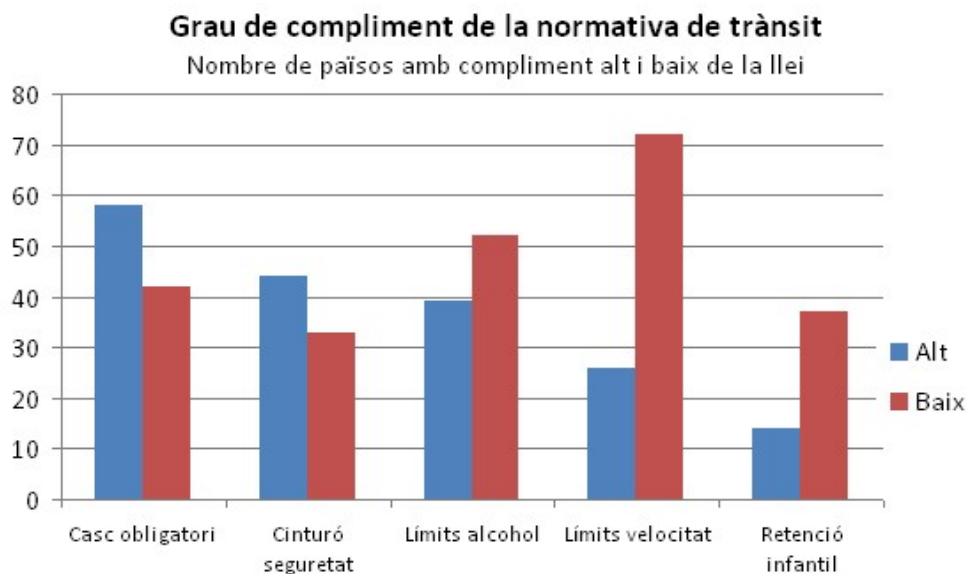
FONT: OMS i elaboració pròpia

Pel que fa a l'ús del cinturó de seguretat resulta també rellevant la diversitat de regulació, en particular en allò que fa referència a l'obligatorietat del seu ús per als passatgers dels seients del darrere, ja que no s'exigeix encara a una cinquantena de països que representen una tercera part de la població mundial.

Més notables són les diferències en les normatives sobre sistemes de retenció infantil. En efecte, si la seva existència és la nota gairebé comuna als països de renda elevada (el 88% en tenen), la proporció cau fins al 43% o el 30% als països de renda mitjana o baixa respectivament.

Finalment, són també importants les diferències en la regulació de l'ús del casc a les motocicletes, no tant pel que fa a l'obligatorietat del seu ús sinó moltes vegades en tot allò que fa referència als nivells d'homologació.

De tota manera l'existència de legislació no en pressuposa el compliment que, al cap i a la fi, depèn de la capacitat de control de les autoritats de trànsit i de la cultura ciutadana davant dels diferents riscos. L'OMS adverteix de l'extraordinari esforç a realitzar per augmentar el grau de control de la normativa, ja que existeixen encara molts països on, malgrat haver-hi regulació, no s'apliquen les mesures mínimes de control dels límits establerts a la llei. Això és especialment remarcable en el cas dels controls de velocitat, d'alcohol o els sistemes de retenció infantil, en què el nombre de països que no els apliquen o ho fan deficientment superen àmpliament el nombre de països que sí que ho fan.



NOTA: L'OMS mesura el compliment de la llei en una escala d'1 a 10. Els països de compliment baix tenen una nota entre 0 i 4. Els de compliment alt, entre 8 i 10.

En definitiva, doncs, el repte de la seguretat viària a escala mundial és avui descomunal i el desenvolupament d'estratègies en aquesta matèria necessita objectius clars i precisos i alhora finançament i responsabilitats ben definides dins els països. A dia d'avui, la majoria de països tenen una autoritat competent en la matèria, per bé que en molts casos aquesta responsabilitat no va acompanyada d'una dotació financera. A més, no tots els països tenen una estratègia de seguretat viària definida,

ni tampoc aquesta estratègia es fixa en termes d'objectius mesurables, realistes, assolibles i subjectes a calendari.

S'ha comprovat que la fixació d'objectius ha estat una estratègia d'èxit als països més desenvolupats. Expandir aquesta cultura als països que no la tenen i, per descomptat, involucrar en la seguretat viària tots els agents implicats en la mobilitat, tant des del sector institucional com del sector privat, és el repte d'aquesta dècada per l'Organització Mundial de la Salut que queda clarament recollit i estructurat en el [Pla Mundial per al Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2011-2020](#) que a instàncies de les Nacions Unides va elaborar aquesta organització.