

## 54.º CONSEJO DIRECTIVO

### 67.ª SESIÓN DEL COMITÉ REGIONAL DE LA OMS PARA LAS AMÉRICAS

Washington, D.C., EUA, del 28 de septiembre al 2 de octubre del 2015

---

*Punto 7.5 del orden del día provisional*

CD54/INF/5  
10 de julio del 2015  
Original: español

#### C. PLAN DE ACCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

##### Antecedentes

1. En el presente informe se consideran los avances logrados en cuanto a seguridad vial en la Región de las Américas desde octubre del 2011 hasta diciembre del 2014, en seguimiento de la resolución CD51.R6 del 51.º Consejo Directivo de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) (1, 2).

##### Actualización sobre el progreso alcanzado

2. Este informe de progreso está basado en el informe mundial de seguridad vial (3), con información complementaria recibida de las oficinas en los países.

3. Se ha incrementado el número de países que cuentan con un organismo responsable de la coordinación de las medidas de promoción de la seguridad vial. Además de los 25 países que se encontraban en la línea de base, hay dos países más (Colombia y Paraguay) que, en este período, establecieron un organismo de seguridad vial.

4. Ha aumentado el número de países que aprueban leyes que fijan el nivel de alcohol en la sangre para conductores en  $\leq 0,05$  g/dl (concentración de alcohol en la sangre). El número de países que había fijado este límite era de 10 y ahora ha pasado a 15. Chile es ejemplo de uno de los países que redujeron el límite a un máximo de 0,03 g/dl.

5. En comparación con la línea de base, dos países, México y Panamá, aprobaron leyes sobre la velocidad, con límites en las zonas urbanas de  $\leq 50$  km/h, y con la posibilidad de que las autoridades locales puedan establecer límites más bajos.

6. Se destaca un importante progreso en los países debido a la aprobación de leyes sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos: de 20 países que se encontraban en la línea de base, ahora llegan a 32. Algunos ejemplos

---

de los países que mejoraron sus leyes son: Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Paraguay, San Vicente y las Granadinas, y Venezuela.

7. Ha habido progreso en la aprobación de leyes sobre el uso obligatorio del casco para todos los ocupantes de motocicletas: de 12 países en la línea de base en el 2011, actualmente son 30; entre ellos, las leyes mejoraron en Argentina, Bolivia y Nicaragua.

8. Argentina, Cuba, Ecuador, Perú y Uruguay mejoraron las leyes en cuanto al uso obligatorio de los sistemas de retención infantil.

9. Ha habido mejoras en las políticas nacionales para promover el transporte público seguro en Argentina, Cuba, Guatemala, Jamaica, Panamá, Perú y Uruguay.

10. Los países que promueven la atención prehospitalaria para las víctimas de traumatismos resultantes del tránsito eran 22 en la línea de base, a los que ahora se suman tres países más: El Salvador, Jamaica y Perú, con lo cual la cifra llega a 25.

11. No se observaron progresos en la mejora de la calidad de los datos sobre las víctimas de traumatismos resultantes del tránsito. Las subregiones Andina, Mesoamérica y Cono Sur tienen altos porcentajes de muertes clasificadas como “otras causas o no especificadas” (48%, 34% y 20%, respectivamente). Es evidente que hay una necesidad urgente de mejorar los registros y la clasificación de las muertes debidas al tránsito en estas subregiones.

12. La atención a la movilidad y seguridad de los usuarios no es uniforme en todas las subregiones. Como ejemplo, apenas 14 países tienen políticas de separación de espacios seguros para ciclistas en la infraestructura vial en algunas ciudades.

13. Para medir si hay progresos en el tema de revisión técnica de toda la flota vehicular, no hay información disponible en la base de datos de la OPS y tampoco en la base de datos de otra institución regional.

14. La mayoría de los países cuentan con programas de control del cumplimiento de lo que ha sido aprobado en las leyes referentes a los factores de riesgo y el uso de equipos protectores, pero muy pocos países valoran como eficaces los niveles de aplicación de las leyes.

### **Acción necesaria para mejorar la situación**

15. Se reiteran las recomendaciones para que los países establezcan comités consultivos u organismos nacionales que coordinen la seguridad vial, proporcionándoles la autoridad necesaria y los recursos para promover, implementar y asegurar el cumplimiento de las leyes y medidas de seguridad vial aprobadas (4).

16. Es necesario que los Estados Miembros consideren el establecimiento de un sistema nacional de vigilancia o fortalezcan los existentes para mejorar la calidad de los datos sobre los grupos y zonas de mayor riesgo de traumatismos causados por el tránsito (4), las revisiones de las flotas vehiculares e implementación de los marcos legales, entre otros.

17. Es importante que los Estados Miembros aseguren que las leyes y los reglamentos establezcan claramente cómo se llevará a cabo su implementación, cumplimiento y seguimiento, y se defina cuál es la entidad responsable (5).

### **Intervención del Consejo Directivo**

18. Se solicita al Consejo Directivo que tome nota del presente informe de progreso y formule las recomendaciones que considere pertinentes.

### **Referencias**

1. Organización Panamericana de la Salud. Plan de acción de seguridad vial [internet]. 51.º Consejo Directivo de la OPS, 63.ª sesión del Comité Regional de la OMS para las Américas; del 26 al 30 de septiembre del 2011; Washington (DC), Estados Unidos. Washington (DC): OPS 2011 (documento CD51/7, Rev. 1) [consultado el 27 de febrero del 2015]. Disponible en: [http://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=14660&Itemid=](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=14660&Itemid=)
2. Organización Panamericana de la Salud. Plan de acción de seguridad vial [internet]. 51.º Consejo Directivo de la OPS, 63.ª sesión del Comité Regional de la OMS para las Américas; del 26 al 30 de septiembre del 2011; Washington (DC), Estados Unidos. Washington (DC): OPS 2011 (resolución CD51.R6) [consultado el 27 de febrero del 2015]. Disponible en: [http://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=15085&Itemid=](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=15085&Itemid=)
3. World Health Organization. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action [Internet]. Geneva: WHO; 2013 [consultado el 27 de febrero del 2015]. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/)
4. Organización Panamericana de la Salud. Datos sobre la seguridad vial en la región de las Américas, 2013 [Internet]. Washington (DC): OPS; 2013 [consultado el 27 de febrero del 2015]. Disponible en: <http://www.paho.org/seguridadvial>

5. Organización Mundial de la Salud. Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: manual de prácticas y recursos para los países [Internet]. Ginebra: OMS; 2014 [consultado el 27 de febrero del 2015]. Disponible en:  
[http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128039/1/9789243505107\\_spa.pdf?ua=1&ua=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128039/1/9789243505107_spa.pdf?ua=1&ua=1)

---