

Aproximadamente 1,35 millones de personas mueren cada año como resultado de accidentes de tráfico. Si bien la tasa mundial de muertes por accidentes de tránsito es de 17,4 por cada 100.000 habitantes, existe una gran disparidad en relación al nivel de ingresos, ya que las tasas son más altas en los países de ingresos bajos y medios que en los países de ingresos altos (OMS, 2018[29]). La carga de las lesiones de tráfico recae desproporcionadamente en los usuarios vulnerables de la carretera: peatones, ciclistas y motociclistas. Las lesiones por accidente de tránsito costarán a la economía mundial 1,8 billones de dólares (en dólares constantes de 2010) en el período 2015-30, lo que equivale a un impuesto anual del 0,12% sobre el producto interior bruto mundial (Chen et al., 2019[30]). La meta del ODS 3 es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tránsito para el año 2020, mientras que el ODS 11 se relaciona al acceso a sistemas de transporte sostenible para todos, la mejora de la seguridad vial y la expansión del transporte público.

En 2016, los países LAC registraron 17 muertes por cada 100.000 habitantes debido a accidentes de tránsito (Figura 4.26). En Santa Lucía, República Dominicana y Venezuela hubo más de 30 muertes por cada 100.000 habitantes a causa de lesiones por accidentes de tránsito, seguidos Ecuador, El Salvador, Paraguay, Guyana y Belice con más de 20 muertes. En el otro extremo, Barbados, Antigua y Barbuda y Cuba tienen las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito más bajas en la región.

Los cinco factores de riesgo clave en las muertes y lesiones por accidentes de tránsito son la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y la no utilización de cascos de motocicleta, cinturones de seguridad y sistemas de retención para niños (Tabla 4.1). Además, la conducción distraída es una amenaza creciente para la seguridad vial si se tiene en cuenta el uso de la telefonía móvil y otras tecnologías a bordo de los vehículos. El envío de mensajes de texto causa distracción cognitiva y también distracción manual y visual. Incluso hablar por teléfono móvil sin sujetar o navegar por el teléfono puede reducir el rendimiento de la conducción (OMS, 2018[29]). Dado que el teléfono de manos libres y el teléfono de mano producen el mismo riesgo de sufrir distracciones cognitivas, algunas leyes nacionales regulan ambas formas de uso de los teléfonos móviles (Tabla 4.1). Beber y conducir, especialmente con una concentración de alcohol en la sangre superior a 0,05 g/dl (gramos por decilitro), aumenta enormemente el riesgo de una colisión y la posibilidad de que provoque la muerte o lesiones graves. Además, los límites inferiores de alcoholemia (0,02 g/dl) para los jóvenes y los conductores noveles pueden reducir el riesgo de accidentes de tráfico. La aplicación de la ley a través de puntos de control de pruebas de aliento al azar es muy rentable y puede reducir los accidentes relacionados con el alcohol en aproximadamente un 20%.

El uso del cinturón de seguridad puede reducir las muertes entre los pasajeros de los asientos delanteros hasta un 50% y entre los pasajeros de los asientos traseros del coche hasta un 75%. No existe una ley nacional en Antigua y Barbuda, mientras que varios otros países no exigen que todos los ocupantes de un automóvil usen el cinturón de seguridad. Los sistemas de retención infantil, tales como los asientos infantiles para bebés y los asientos elevados para niños mayores, reducen el riesgo de muerte en un accidente en aproximadamente en un 70% para los bebés y hasta un 80% para los niños pequeños. Sin embargo, las leyes nacionales de restricción infantil obligatoria sólo existen en 16 países de LAC.

En los países de ingresos altos, el exceso de velocidad contribuye al 30% de las muertes viales, mientras que en algunos países de ingresos

bajos y medianos, el exceso de velocidad es el principal factor en casi la mitad de los fallecimientos ocurridos en las carreteras. Los límites de velocidad se aplican mediante una ley nacional en todos los países de LAC, excepto en Venezuela. Sin embargo, en varios países los límites de velocidad no se adaptan a nivel local (Tabla 4.1).

El uso correcto del casco de motocicleta puede reducir el riesgo de muerte en casi un 40% y el riesgo de lesiones graves en más de un 70%. Cuando las leyes de cascos de motocicleta se hacen cumplir, los índices de uso de cascos pueden aumentar a más del 90%. Sin embargo, cuatro países no tienen una normativa que obligue al uso del casco. La tasa de uso de cascos de motocicleta es muy baja en República Dominicana, Guatemala y Jamaica, y en las zonas rurales de la mayoría de los países. Sólo Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba y Surinam informan de que el uso de cascos de motocicleta supera el 80% en las zonas rurales.

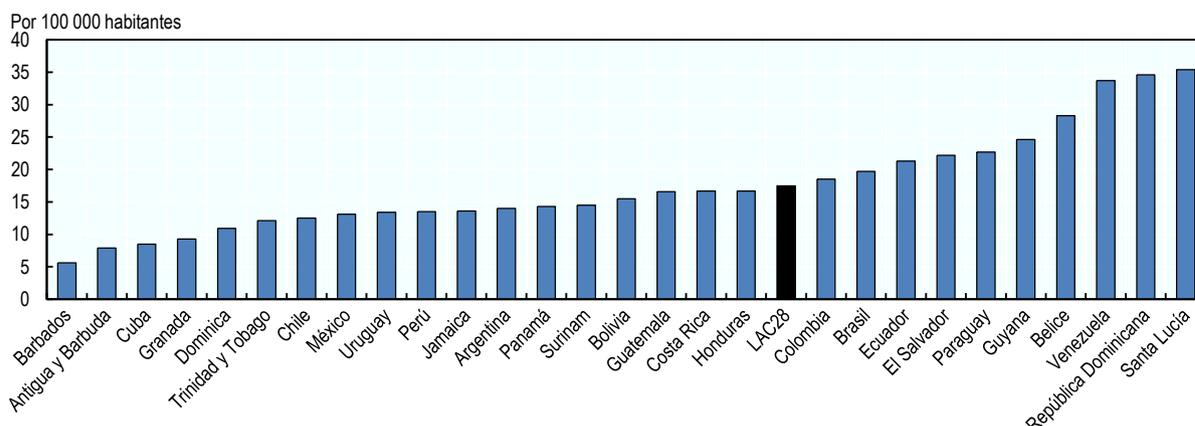
Definición y comparabilidad

Para calcular los datos de mortalidad por lesiones en carretera, los países se clasificaron en cuatro grupos: (1) Países con datos de registro de defunciones completos en al menos el 80%. Para el registro de defunciones de estos países se utilizaron proyecciones del registro de defunciones más reciente, de las defunciones reportadas o de las defunciones reportadas proyectadas. (2) Países con otras fuentes de información sobre la causa de muerte. Para estos países se utilizó un método de regresión para proyectar hacia adelante el año más reciente para el que se disponía de una estimación del total de muertes por accidentes de tránsito. (3) Países con una población inferior a 150.000 habitantes y que no disponían de datos de registro de defunciones elegibles. Para estos países se utilizaron directamente las muertes reportadas en la encuesta, sin ajustes. (4) Países sin datos de registro de defunciones elegibles. Para estos países se utilizó un modelo de regresión binomial negativa. Para más información sobre este proceso, véase el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (OMS, 2018[31]).

Referencias

- [30] Chen, S. et al. (2019), "The global macroeconomic burden of road injuries: estimates and projections for 166 countries", *The Lancet Planetary Health*, Vol. 3/9, pp. e390-e398, [http://dx.doi.org/10.1016/S2542-5196\(19\)30170-6](http://dx.doi.org/10.1016/S2542-5196(19)30170-6).
- [29] OMS (2018), *Accidentes de tránsito*, Organización Mundial de Salud, <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
- [31] OMS (2018), *The Global Status Report on Road Safety*, Organización Mundial de Salud, <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>.

Figura 4.26. Tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, 2016



Fuente: Observatorio Global de Salud, OMS 2018.

StatLink  <https://stat.link/1oyq34>

Tabla 4.1. Existencia de una legislación nacional sobre los cinco principales factores de riesgo de muerte por accidente de tráfico, 2016 o el último año disponible

| País | Conducir bajo efectos de alcohol | | Cinturón de seguridad | | Retención de niños | Límite de velocidad | | | Casco de motocicleta | | Uso del teléfono móvil |
|----------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------|---------------|----------------------|--|--|
| | Ley nacional | Muertes de tránsito por alcohol (%) | Ley nacional | Aplicabilidad a todos los ocupantes | Ley nacional | Leyes nacionales o locales | Rural (km/h) | Urbano (km/h) | Ley nacional | Tasa de uso de casco de moto (% conductores / % pasajeros) | Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles o de manos libres |
| Antigua y Barbuda | Sí | 17,95 | No | | No | Nacional | 64 | 32 | No | | No |
| Argentina | Sí | 18,13 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 110 | 60 | Sí | 65/44 | Sí |
| Barbados | Sí | 17,06 | Sí | Sí | Sí | Nacional | 80 | 80 | Sí | | Sí |
| Belice | Sí | 20,70 | Sí | No | No | Nacional | 88 | 40 | Sí | | No |
| Bolivia | Sí | 20,84 | Sí | No | No | Ambos | 80 | 40 | Sí | 52/3 | No |
| Brasil | Sí | 19,52 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 80 | 60 | Sí | 83/80 | Sí |
| Chile | Sí | 16,68 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 100 | 60 | Sí | 99/98 | Sí |
| Colombia | Sí | 20,34 | Sí | Sí | No | Ambos | 120 | 80 | Sí | 96/80 | Sí |
| Costa Rica | Sí | 19,69 | Sí | Sí | Sí | Nacional | 60 | 50 | Sí | 98/92 | Sí |
| Cuba | Sí | 18,82 | Sí | Sí | No | Nacional | 90 | 50 | Sí | 95/90 | Sí |
| Dominica | Sí | 18,97 | Sí | Sí | No | Ninguno | | | No | | No |
| República Dominicana | Sí | 20,75 | Sí | Sí | Sí | Nacional | 60 | 60 | Sí | 27/2 | Sí |
| Ecuador | Sí | 20,34 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 120 | 60 | Sí | 90/12-52 | Sí |
| El Salvador | Sí | 20,75 | Sí | No | Sí | Nacional | 90 | 50 | Sí | | Sí |
| Granada | Sí | 20,26 | Sí | No | No | Nacional | 64 | 32 | Sí | | No |
| Guatemala | Sí | 21,68 | Sí | No | No | Ambos | 80 | 60 | Sí | 36/11 | Sí |
| Guyana | Sí | 20,84 | Sí | No | Sí | Nacional | 64 | 64 | No | 50/20 | Sí |
| Honduras | Sí | 21,92 | Sí | Sí | No | Nacional | | | Sí | | Sí |
| Jamaica | Sí | 19,11 | Sí | Sí | Sí | Nacional | 80 | 48 | Sí | 6/2 | No |
| México | Sí | 20,39 | Sí | | No | Ambos | 20-90 | 20-70 | No | 83/55 | No |
| Panamá | Sí | 19,23 | Sí | Sí | No | Nacional | 100 | 80 | Sí | | Sí |
| Paraguay | Sí | 20,49 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 110 | 50 | Sí | | Sí |
| Perú | Sí | 20,34 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 60 | 60 | Sí | 70/8 | Sí |
| Santa Lucía | Sí | 19,85 | Sí | No | No | Nacional | 24 | 24 | Sí | | Sí |
| Surinam | Sí | 20,26 | Sí | Sí | Sí | Nacional | 80 | 40 | Sí | 95/92 | Sí |
| Trinidad y Tobago | Sí | 18,49 | Sí | No | Sí | Nacional | 80 | 50 | Sí | | Sí |
| Uruguay | Sí | 18,32 | Sí | Sí | Sí | Ambos | 90 | 45 | Sí | 80/71 | Sí |
| Venezuela | Sí | 19,85 | Sí | Sí | Sí | Ninguno | | | Sí | | Sí |
| LAC28 | | 19,70 | | | | | 82,25 | 53,125 | | | |

Nota: Regulación de los límites de velocidad en 2015 (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2015).

Fuente: Informe de la OMS sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, CONAPRA 2015 para México.



From:
Health at a Glance: Latin America and the Caribbean 2020

Access the complete publication at:

<https://doi.org/10.1787/6089164f-en>

Please cite this chapter as:

OECD/The World Bank (2020), "Seguridad vial", in *Health at a Glance: Latin America and the Caribbean 2020*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/bf548bad-es>

El presente trabajo se publica bajo la responsabilidad del Secretario General de la OCDE. Las opiniones expresadas y los argumentos utilizados en el mismo no reflejan necesariamente el punto de vista oficial de los países miembros de la OCDE.

This document, as well as any data and map included herein, are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area. Extracts from publications may be subject to additional disclaimers, which are set out in the complete version of the publication, available at the link provided.

The use of this work, whether digital or print, is governed by the Terms and Conditions to be found at <http://www.oecd.org/termsandconditions>.