



Organización
Mundial de la Salud

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023

Resumen



Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023

Resumen

Este informe ha sido posible gracias a la financiación de
Bloomberg Philanthropies

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023: resumen [Global status report on road safety 2023: summary]

ISBN 978-92-4-010057-2 (versión electrónica)

ISBN 978-92-4-010058-9 (versión impresa)

© Organización Mundial de la Salud 2024

Algunos derechos reservados. Esta obra está disponible en virtud de la licencia 3.0 OIG Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual de Creative Commons (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>).

Con arreglo a las condiciones de la licencia, se permite copiar, redistribuir y adaptar la obra para fines no comerciales, siempre que se cite correctamente, como se indica a continuación. En ningún uso que se haga de esta obra debe darse a entender que la OMS refrenda una organización, productos o servicios específicos. No está permitido utilizar el logotipo de la OMS. En caso de adaptación, debe concederse a la obra resultante la misma licencia o una licencia equivalente de Creative Commons. Si la obra se traduce, debe añadirse la siguiente nota de descargo junto con la forma de cita propuesta: «La presente traducción no es obra de la Organización Mundial de la Salud (OMS). La OMS no se hace responsable del contenido ni de la exactitud de la traducción. La edición original en inglés será el texto auténtico y vinculante».

Toda mediación relativa a las controversias que se deriven con respecto a la licencia se llevará a cabo de conformidad con el Reglamento de Mediación de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (<https://www.wipo.int/amc/es/mediation/rules>).

Forma de cita propuesta. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023: resumen [Global status report on road safety 2023: summary]. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2024. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

Catalogación (CIP). Puede consultarse en <https://iris.who.int/?locale-attribute=es&>.

Ventas, derechos y licencias. Para comprar publicaciones de la OMS, véase <https://www.who.int/publications/book-orders>. Para presentar solicitudes de uso comercial y consultas sobre derechos y licencias, véase <https://www.who.int/es/copyright>.

Materiales de terceros. Si se desea reutilizar material contenido en esta obra que sea propiedad de terceros, por ejemplo cuadros, figuras o imágenes, corresponde al usuario determinar si se necesita autorización para tal reutilización y obtener la autorización del titular del derecho de autor. Recae exclusivamente sobre el usuario el riesgo de que se deriven reclamaciones de la infracción de los derechos de uso de un elemento que sea propiedad de terceros.

Notas de descargo generales. Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la OMS, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites. Las líneas discontinuas en los mapas representan de manera aproximada fronteras respecto de las cuales puede que no haya pleno acuerdo.

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la OMS los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogos. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan letra inicial mayúscula.

La OMS ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la OMS podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

Diseño y maquetación de Inis Communication

Este resumen se basa en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*, en el que se presentan las conclusiones derivadas de los progresos realizados durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Las conclusiones del informe se extrajeron principalmente de una encuesta realizada a los Estados Miembros y de una revisión de la legislación en la materia. Además, en el informe se incorporan las estimaciones de mortalidad elaboradas por la División de Datos, Análisis y Cumplimiento en pro del Impacto (DDI) de la OMS para el año 2021.



La carga mundial de mortalidad causada por el tránsito

Las muertes causadas por el tránsito disminuyeron ligeramente, hasta 1,19 millones, en 2021, **lo que supone una reducción del 5%** en las cifras totales y del 16% en las muertes por cada 100 000 habitantes desde 2010.

Se estima que el tránsito causó 1,19 millones de muertes en 2021, una disminución del 5% desde 2010 (figura 1). La tasa mundial de mortalidad se situó en 15 personas por cada 100 000 habitantes en 2021, lo que implica un descenso del 16% desde 2010. Esta ligera reducción se ha producido a pesar de que el parque mundial de vehículos de motor se ha duplicado con creces, se han ampliado considerablemente las redes viarias y la población mundial ha aumentado en más de 1000 millones de personas. No obstante, no se alcanzó el objetivo de reducir la mortalidad en un 50% enunciado en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y, a este ritmo, el mundo no logrará alcanzar la meta de una reducción del 50% establecida en los Objetivos Mundiales de Desarrollo Sostenible.

Figura 1. Número de víctimas mortales causadas por el tránsito, estimación de la OMS entre 2000 y 2021

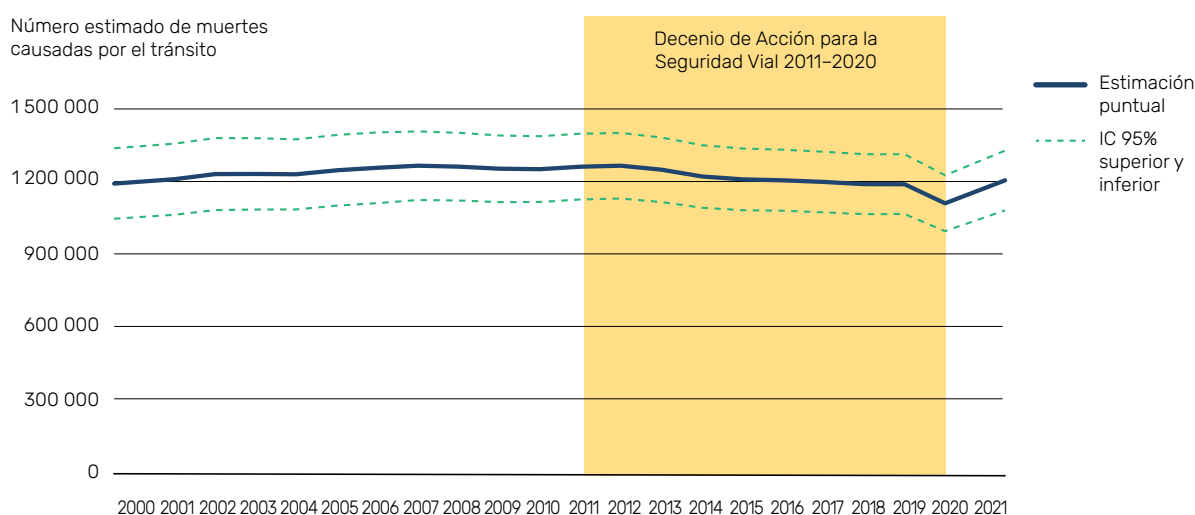
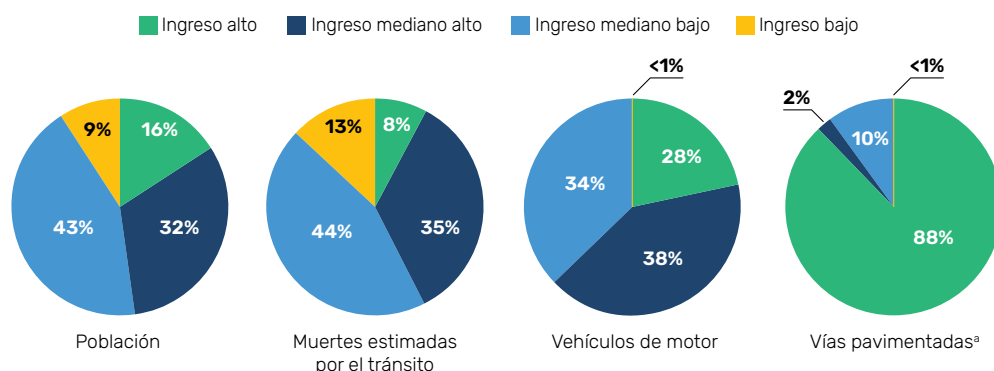


Figura 2. Proporción de la población mundial, muertes causadas por el tránsito, vías interurbanas pavimentadas y vehículos de motor matriculados, por nivel de ingreso de los países, 2021



^a Se excluyen las autopistas

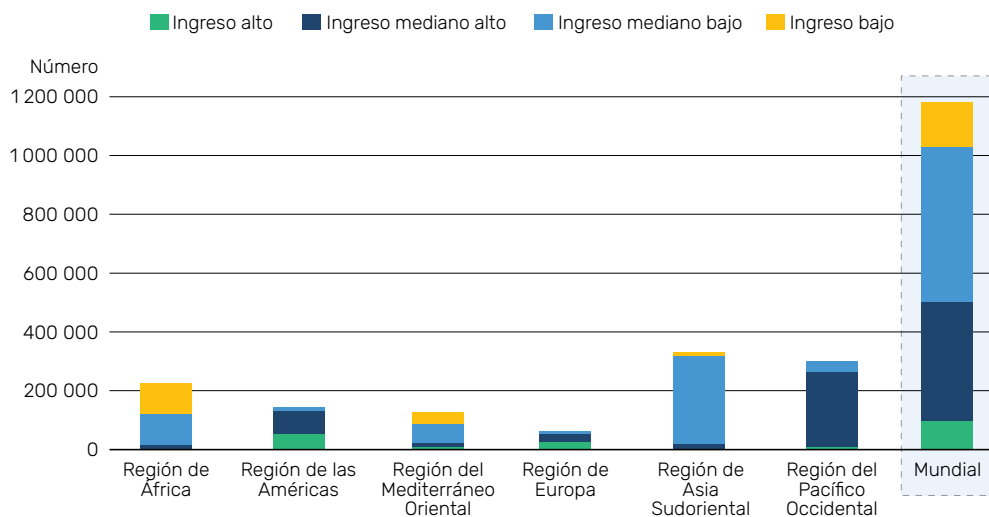
Las muertes y los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un gran reto para la salud y el desarrollo a escala mundial. Según los datos de 2019 sobre la distribución por edades de la mortalidad por todas las causas, las colisiones viales siguen siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 9 años, y la duodécima causa de muerte si se tienen en cuenta todas las edades.

Dos tercios de los 1,19 millones de fallecidos en las vías de circulación son personas en edad laboral, lo que causa enormes perjuicios sanitarios, sociales y económicos en todas las sociedades.

Nueve de cada 10 muertes se producen en países de ingreso bajo y mediano.¹ Además, en estos países se registra un número desproporcionadamente elevado de muertes si tenemos en cuenta el tamaño de sus flotas de vehículos y de sus redes viarias. Por ejemplo, el riesgo de muerte por habitante es tres veces superior en los países de ingreso bajo que en los de ingreso alto, a pesar de que los primeros solo poseen el 1% del parque automovilístico (figura 2).

El mayor número de muertes se produce en la Región de Asia Sudoriental de la OMS, con el 28% de las muertes mundiales. La Región del Pacífico Occidental representa el 25% y la Región de África, el 19%. El 12% corresponde a la Región de las Américas, el 11% a la Región del Mediterráneo Oriental y el 5% a la Región de Europa (figura 3). Las tasas de mortalidad por población son casi tres veces más altas en la Región de África de la OMS, que tiene las tasas más elevadas (19 por 100 000 habitantes), que en la Región de Europa, cuyas tasas son las más bajas (7 por 100 000 habitantes).

Figura 3. Número de víctimas mortales causadas por el tránsito, por región de la OMS y nivel de ingreso de los países, 2021



¹ Los términos «país» y «nacional» utilizados en el texto de esta publicación deben entenderse referidos a países, territorios y zonas, así como a instituciones, datos e información nacionales y locales.

Avances y obstáculos

- En el periodo comprendido entre 2010 y 2021, **10 países redujeron el número de muertes en un 50%** y otros 35, entre un 30% y un 49%.

Más de la mitad de los Estados Miembros de las Naciones Unidas redujeron las muertes causadas por el tránsito entre 2010 y 2021, incluidos —por primera vez— países de ingreso bajo. Además de los 10 países que alcanzaron el objetivo del 50%, 15 lograron reducciones de entre el 40% y el 49%; 20 lograron reducciones de entre el 30% y el 39%; 33 lograron reducciones de entre el 20% y el 29%; 19 lograron reducciones de entre el 10% y el 19%; y 11 países lograron reducciones de entre el 2% y el 9%. Estos avances permiten albergar esperanzas de que el objetivo de reducir en un 50% las muertes causadas por el tránsito en un periodo de 10 años sea realmente alcanzable.

Esas reducciones se observan en cuatro regiones, y oscilan entre una disminución del 36% en la Región de Europa, del 0,1% en la Región de las Américas, del 2% en la Región del Sudeste Asiático (a pesar de que la Región del Sudeste Asiático registra las tasas y cifras de mortalidad más elevadas en conjunto) y del 16% en la Región del Pacífico Occidental. En cambio, el número de muertes en la Región de África aumentó un 17% y en la Región del Mediterráneo Oriental, menos del 1%.



El número de vehículos de motor se duplicó con creces entre 2010 y 2021, hasta superar los 1000 millones. Los vehículos ligeros de cuatro ruedas representan el 85% del parque automovilístico, mientras que el número de vehículos de dos y tres ruedas casi se ha triplicado. A pesar de ello, la tasa mundial de víctimas mortales por cada 100 000 vehículos descendió un 41%.

Aproximadamente la mitad de las víctimas mortales son peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de otros vehículos de dos o tres ruedas. Las comparaciones con el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* revelan cambios significativos en la proporción total de muertes causadas por el tránsito por tipo de usuario, con un aumento del 30% entre los usuarios de vehículos de motor de dos y tres ruedas y una disminución del 19% entre los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas. Sin embargo, el 80% de las vías de tránsito del mundo no cumplen las normas básicas de seguridad para peatones o ciclistas y solo el 0,2% dispone de carriles para las bicicletas, lo que expone a estos usuarios vulnerables a un grave peligro.

Medidas para reducir las muertes y las lesiones

Desarrollo de sistemas de transporte multimodal

- La inmensa mayoría de las personas se consideran peatones y usuarios del transporte público, pero **apenas una cuarta parte de los países cuentan con políticas** de fomento de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

La creciente población mundial, cada vez más urbana, hará que el aumento de la demanda de movilidad desborde los sistemas de transporte en los próximos años, sobre todo los que dependen fundamentalmente del vehículo privado.

En el Plan Mundial para el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2021-2030 se aboga por una combinación segura, eficiente y sostenible de modos de transporte que beneficie a todos los usuarios y garantice su seguridad, y los datos de las encuestas realizadas para este informe indican que la inmensa mayoría de las personas se consideran peatones y usuarios del transporte público. A pesar de ello, muy pocos países han evaluado sistemáticamente la planificación del transporte multimodal como parte de sus estrategias de seguridad vial, y solo una cuarta parte cuenta con políticas de fomento de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

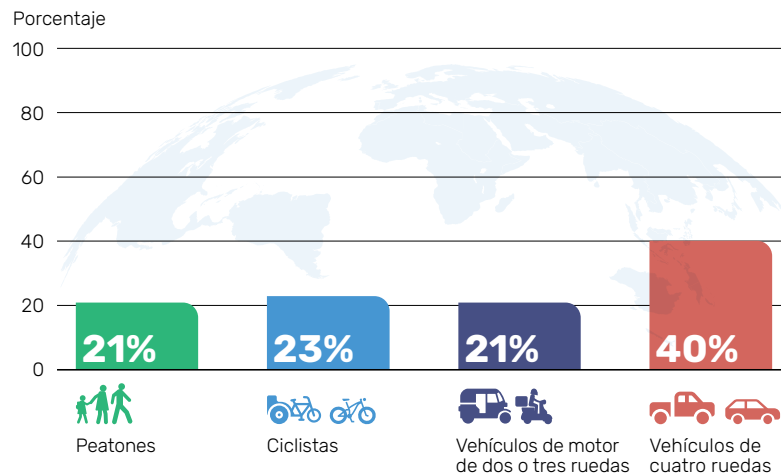
Refuerzo de la seguridad de las infraestructuras viarias

- Casi el 80% de las vías de tránsito no cumplen las normas básicas de seguridad para los peatones o los ciclistas, y solo el 0,2% dispone de carriles para bicicletas.**

Una infraestructura vial segura es clave para la seguridad. Esta infraestructura debe estar diseñada y gestionada de forma que se eliminen o reduzcan los riesgos para todos los usuarios de las vías de tránsito. A pesar de ello, los resultados de la encuesta realizada para este informe indican que (en los casos auditados) la mayoría de las vías siguen construyéndose para el creciente parque automovilístico y casi el 80% de las vías evaluadas no cumplen un nivel mínimo de seguridad para los peatones y los ciclistas (figura 4). Como se ha indicado, solo el 0,2% de la longitud total de todas las vías evaluadas incluye carriles para bicicletas.



Figura 4. Proporción de vías asfaltadas con una calificación de seguridad de tres estrellas o superior,^a por grupo de usuarios (500 000 km evaluados, en todo el mundo), 2021



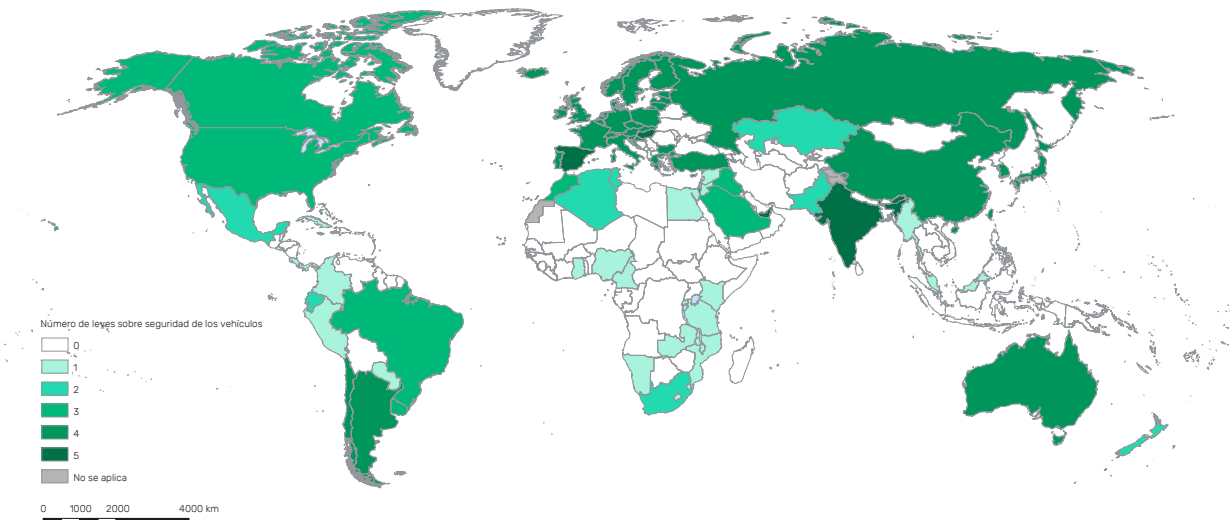
^a De una calificación posible de cinco estrellas.

Vehículos más seguros

Únicamente 35 países cuentan con una legislación que obligue a cumplir las cinco áreas fundamentales del equipamiento de seguridad de los vehículos de cuatro ruedas, y 77 países carecen de legislación sobre normas de seguridad para vehículos de cuatro ruedas.

Es probable que el parque automovilístico mundial se haya duplicado llegado el año 2030. A pesar de este crecimiento, se fabrican y venden muchos vehículos nuevos que no cumplen las normas mínimas de seguridad. Únicamente 35 países cuentan con una legislación que obligue a cumplir las cinco áreas fundamentales del equipamiento de seguridad de los vehículos de cuatro ruedas, y 77 países carecen de legislación sobre normas de seguridad para vehículos de cuatro ruedas (figura 5).

Figura 5. Países con legislación sobre normas «básicas» de seguridad para vehículos de cuatro ruedas, 2022








Avances en la legislación y el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito

Desde 2018, en 29 países, cuya población total asciende a 1100 millones de personas, **se modificaron las leyes sobre uno o más factores de riesgo clave** para ajustarse a las mejores prácticas de la OMS.

Si bien en el enfoque de sistemas seguros para la seguridad vial se hace hincapié en la importancia de que el diseño de los sistemas sea intuitivo y facilite un uso seguro de las vías, es fundamental que existan leyes que regulen los comportamientos de los usuarios para prevenir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito. Se calcula que la conducción bajo los efectos del alcohol está relacionada con aproximadamente el 10% de las colisiones mortales de tránsito, y hasta el 50% de los conductores admite exceder los límites de velocidad.

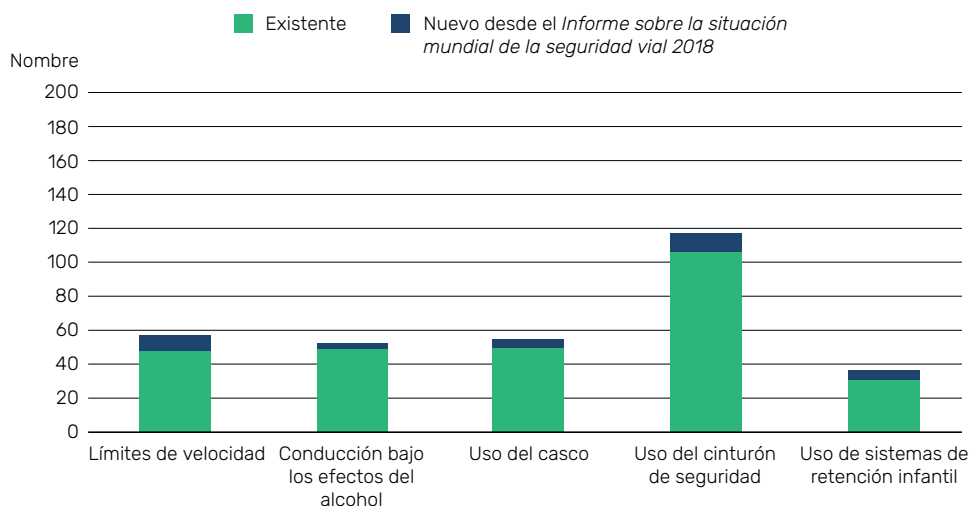
La adopción y aplicación de leyes que regulen estos comportamientos puede reducir en gran medida el riesgo de muertes y lesiones. Por ejemplo, el uso de cascos de calidad divide por más de seis el riesgo de muerte y reduce hasta un 74% el riesgo de lesiones cerebrales. Si bien muchos países disponen de leyes de estas características, estas no siempre se ajustan a las mejores prácticas de la OMS y no se aplican de forma uniforme mediante reglamentos, ni se exige su cumplimiento. En el cuadro 1 se compara la legislación vigente con los criterios de mejores prácticas de la OMS.

Cuadro 1. Criterios de mejores prácticas de la OMS para legislar sobre los cinco factores de riesgo clave

Factor de riesgo	Criterios de mejores prácticas de la OMS
 Exceso de velocidad	Existe legislación nacional: el límite en los cascos urbanos se fija en 50 km/h o menos, y las autoridades locales pueden limitarlo todavía más.
 Conducción bajo los efectos del alcohol	Existe legislación nacional: los niveles de alcoholemia se definen por la tasa de alcoholemia. Los límites de alcoholemia para la población general al volante son $\leq 0,05$ g/dl y para los conductores noveles $\leq 0,02$ g/dl.
 Uso del casco en motocicletas	Existe legislación nacional que cubre a todos los motociclistas, en todos los tipos de vías de tránsito y todos los tipos de motor, y el casco debe estar abrochado y cumplir unas normas.
 Uso del cinturón de seguridad	Existe legislación nacional aplicable a todos los asientos de los vehículos.
 Uso de los sistemas de retención infantil	Existe legislación nacional: los niños de hasta 10 años o 135 cm de estatura deben utilizar un sistema de retención infantil que cumpla unas normas; además se prohíbe que los niños de una determinada edad/estatura vayan sentados en los asientos delanteros.

En la mayoría de los países del mundo, la adopción de legislación en la materia sigue siendo una prioridad, ya que solo un pequeño porcentaje de ellos cuenta con leyes que se ajusten a las mejores prácticas de la OMS en relación con los principales riesgos conductuales (figura 6). Al margen de la legislación relativa a los cinturones de seguridad (que existe en más de la mitad de los países), la inmensa mayoría de los países carece de leyes en las que se reflejen las mejores prácticas de la OMS sobre el uso de sistemas de retención infantil, cascos de motocicleta, y sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y los límites de velocidad.

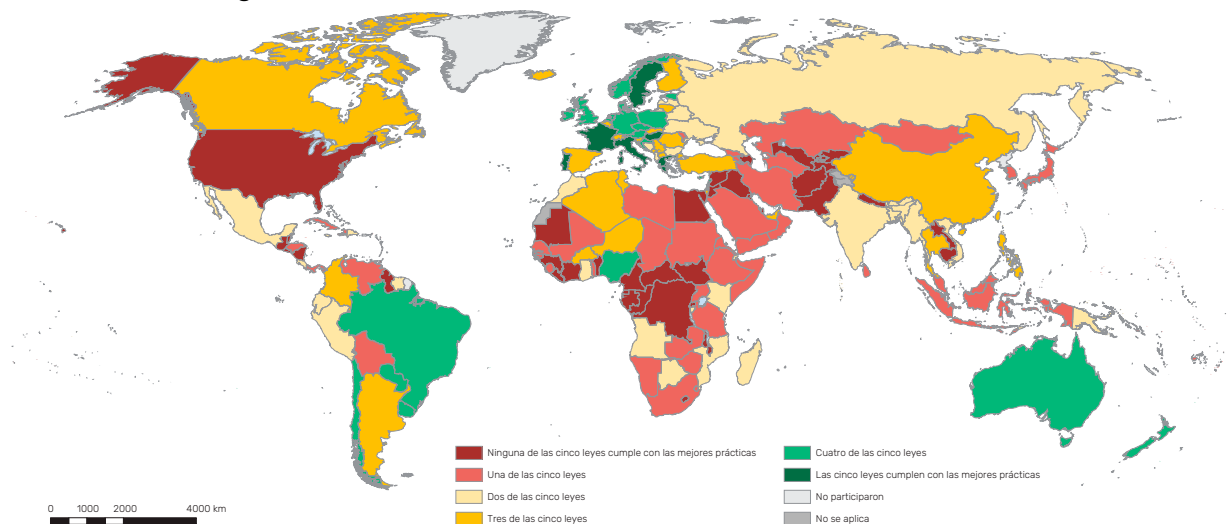
Figura 6. Número de países con leyes que cumplen los criterios de las mejores prácticas de la OMS sobre los cinco factores de riesgo clave, 2022



En los últimos años se han registrado algunas mejoras modestas para armonizar estas leyes con las mejores prácticas de la OMS, y 29 países han modificado su legislación sobre los factores de riesgo para alinearla con las mejores prácticas de la OMS desde el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018*.

En la actualidad, solo siete países disponen de legislación acorde con las mejores prácticas de la OMS en relación con los cinco factores de riesgo: exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, uso del casco en motocicletas, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil. En 20 países existen leyes que recogen las mejores prácticas de la OMS en cuatro de los cinco factores de riesgo; en 27 existen leyes sobre tres de los cinco factores de riesgo; en 35 existen leyes sobre dos de los cinco factores de riesgo; en 51 existen leyes sobre uno de ellos, y en 54 países no existen leyes que cumplan los criterios de las mejores prácticas de la OMS para ninguno de los factores de riesgo clave (figura 7).

Figura 7. Países con leyes que recogen las mejores prácticas de la OMS sobre uno o más de los cinco factores de riesgo clave, 2022



Fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial

La experiencia del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 puso de manifiesto la importancia de responder a las dificultades derivadas de la aplicación. Para ello, es imprescindible elaborar una estrategia, garantizar la financiación y la coordinación intersectorial y gestionar los sistemas de datos en aras del seguimiento y la evaluación.

Ciento setenta y un países afirman contar con organismos nacionales responsables de la seguridad vial, de los cuales 81 afirman que dicho organismo dispone de financiación. En cuanto a las estrategias nacionales de seguridad vial, 117 países afirman disponer de una, si bien solo 16 están plenamente financiadas.

Persisten diferencias significativas entre las cifras de víctimas mortales notificadas por los países y las estimadas por la OMS. En todas las ediciones anteriores del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* se han destacado las diferencias entre las muertes estimadas y las notificadas. Para esta edición del informe, se observan diferencias en 120 países entre las cifras de mortalidad notificadas y las estimadas. En algunos casos, las cifras estimadas son 10 veces superiores y, en un caso, 49 veces superiores.



Perspectivas de futuro

Las muertes causadas por el tránsito se redujeron ligeramente a 1,19 millones en 2021, una caída del 5% desde 2010. Más de la mitad de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, incluidos los países de ingreso bajo, notificaron una disminución de la mortalidad. Esta ligera reducción del número de víctimas mortales se produjo a pesar de que el parque mundial de vehículos de motor se ha más que duplicado, las redes viarias se han ampliado considerablemente y la población mundial ha crecido en más de mil millones de personas. No obstante, el descenso de las muertes dista mucho de estar a la altura del objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes causadas por el tránsito para 2030.

Algunos de los mayores logros se han conseguido en los lugares donde se ha generalizado el enfoque de los sistemas seguros, que sitúa a las personas y la seguridad en el centro de los sistemas de movilidad. En la Región de Europa se concentra el mayor número de países que adoptaron este enfoque y se registró la mayor reducción de fallecimientos. Le siguió la Región del Pacífico Occidental, tanto en el número de países que adoptaron aspectos del enfoque de los sistemas seguros como en la reducción de la mortalidad. En 10 países se logró reducir a la mitad el número de muertes entre 2010 y 2021, y estos ejemplos demuestran que es posible alcanzar objetivos ambiciosos de reducción de la mortalidad si existe la voluntad política necesaria y se adoptan las medidas adecuadas.

Organización Mundial de la Salud

The Department of Social Determinants of Health, Safety and Mobility Unit

20, Avenue Appia

1211 Ginebra 27

Suiza

Teléfono: +41227912881

<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

