

Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas seguros en las Américas

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud

OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

23 de Julio de 2024

Agradecimientos

Recolección de Información:

Global

- Financiamiento: Filantropía de Bloomberg
- SAM: incluyendo la Coordinación
- Grupo Consultivo de Expertos
- Personal Administrativo

Regional

- Autoridades
- Punto Focal de Datos en la Región
- Personal administrativo
- Centro Colaborador de UCSF: John Brown

País

- Oficinas de OPS en los países
- 32 países participantes → PFDN
- Instituciones y profesionales participantes

Análisis e integración del Reporte Regional:

Global

- Financiamiento: Filantropía de Bloomberg
- Apoyo y revisión técnica de SAM: Nhan Tran, María Seguí, Kacem laych, Matthew Taylor

Regional

- Autoridades: Anselm Hennis, Silvana Luciani,
- Personal administrativo: Sonia Ortiz, Jenny Elizabeth Vallejo
- Coordinadora Regional: Alessandra Senisse
- Grupo de trabajo regional: Jacobo Antona Makoshi, Elisa Hidalgo Solórzano, Rubén Ledesma, Husam Muslin, Fernando Poo, Alessandra Senisse, Jeremías Tosi, José Arturo Valdés Méndez
- Integración de experiencias: Roy Rojas Vargas
- Apoyo técnico:
 - Análisis de datos (Dolores Ondarsuhu, Ramón Martínez, Thiago Hernandes)
 - Revisores técnicos internos (Melissa Campos Zamora, Anselm Hennis, Ignacio Ibarra, Silvana Luciani, Óscar Mujica, Antonio Sanhueza) y externos (Martha Híjar)
- Comunicación Social (Arantxa Cayón, María Migliora, Caren Guerrero)
- Publicaciones (Beatriz Fernández, Phillip Dingwall, entre otros)

Experiencias de País

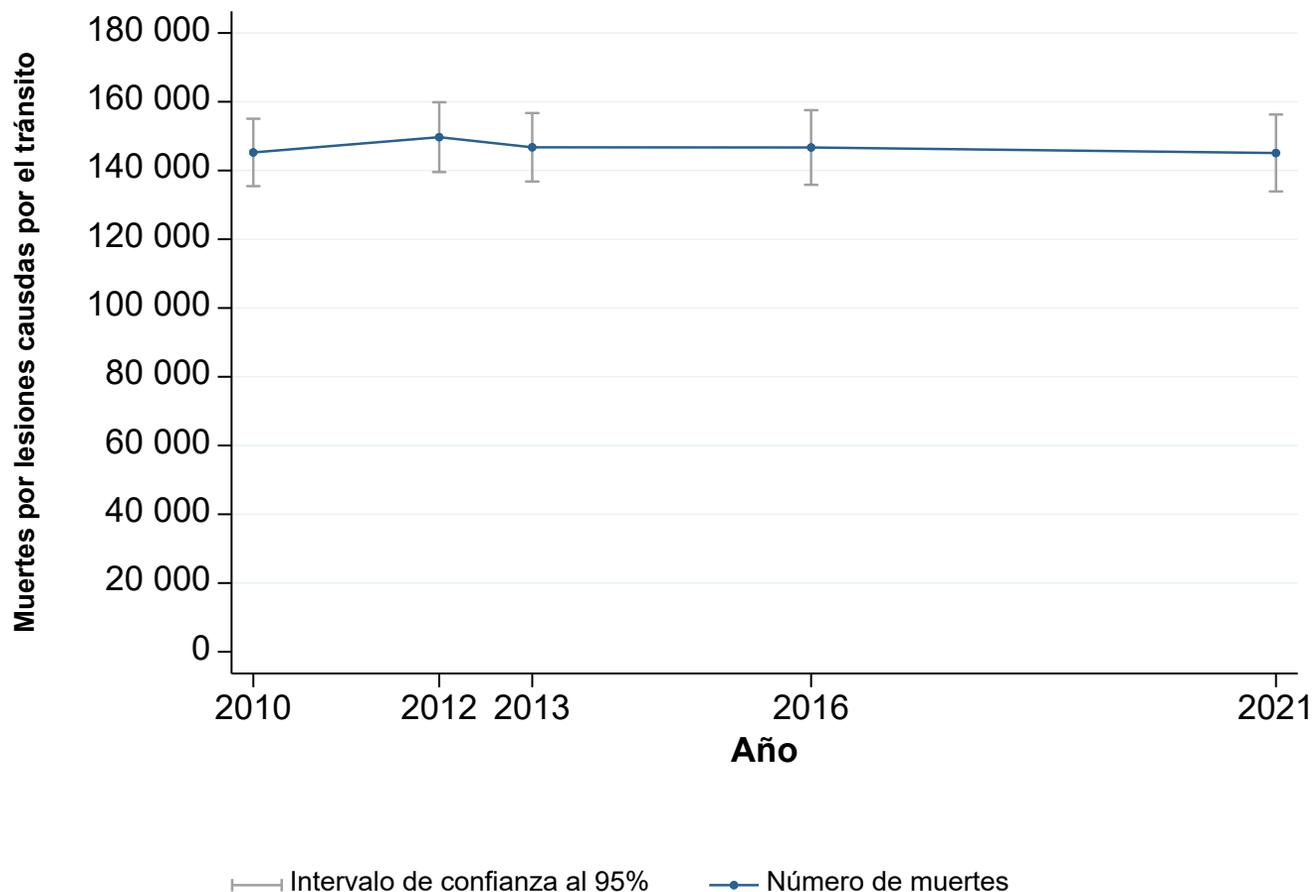
- Rosa Urania Abreu, Michelle Harris, Alondra Izaguirre, Cristina Lozano, Sara Gutiérrez Ocampo, Sara Moraga, Víctor Pavarino Filho

Orden de la presentación

1. **Las características del problema**
2. Avances y retos
3. Oportunidades
4. Reflexiones finales

Alto e inaceptable el número de muertes

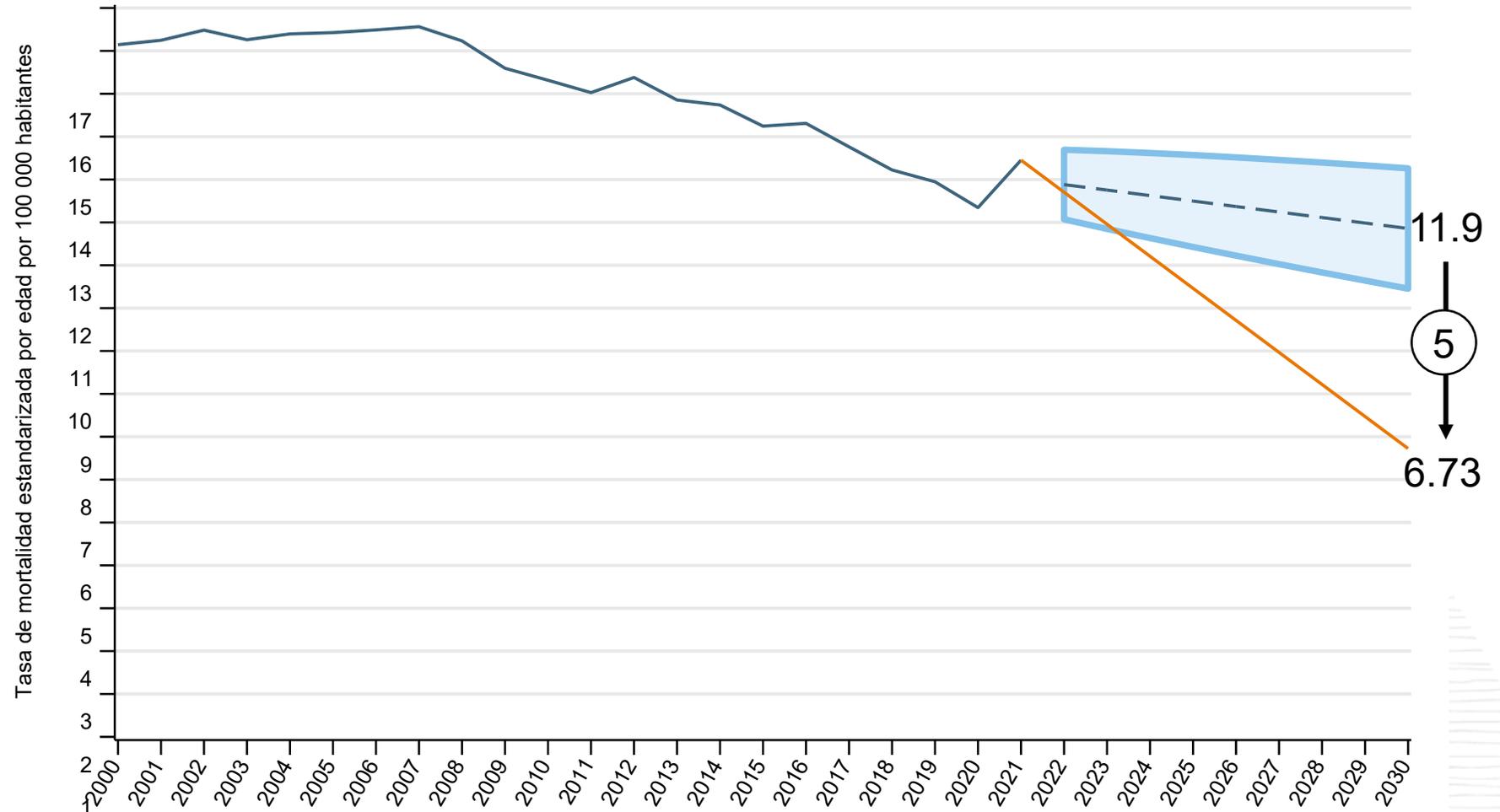
- **145 090** personas fallecieron en 2021 en el tránsito
- Representa **12%** de las defunciones en el mundo
- La Región **no alcanzó la meta** del primer decenio de acción



De seguir así...

Proyección de la tasa de mortalidad en las Américas y la meta del Segundo Decenio de Acción 2021-2030

- Datos Históricos
- - Proyección con la tendencia 2000-2021
- Meta del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030



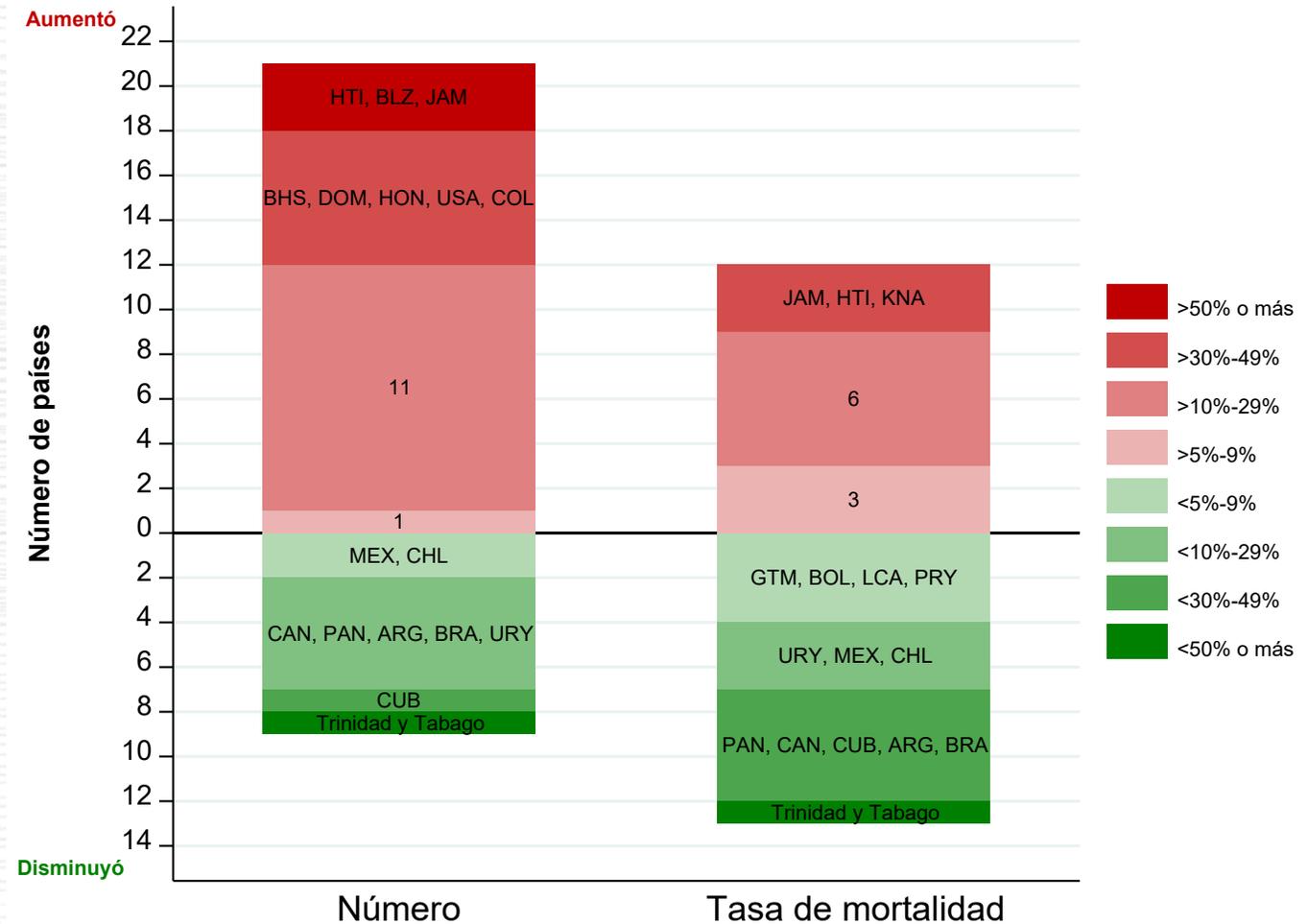
Lo que esconde la cifra agregada

Número de muertos:

- 7 países avanzaron
- 19 retrocedieron

Tasa de mortalidad:

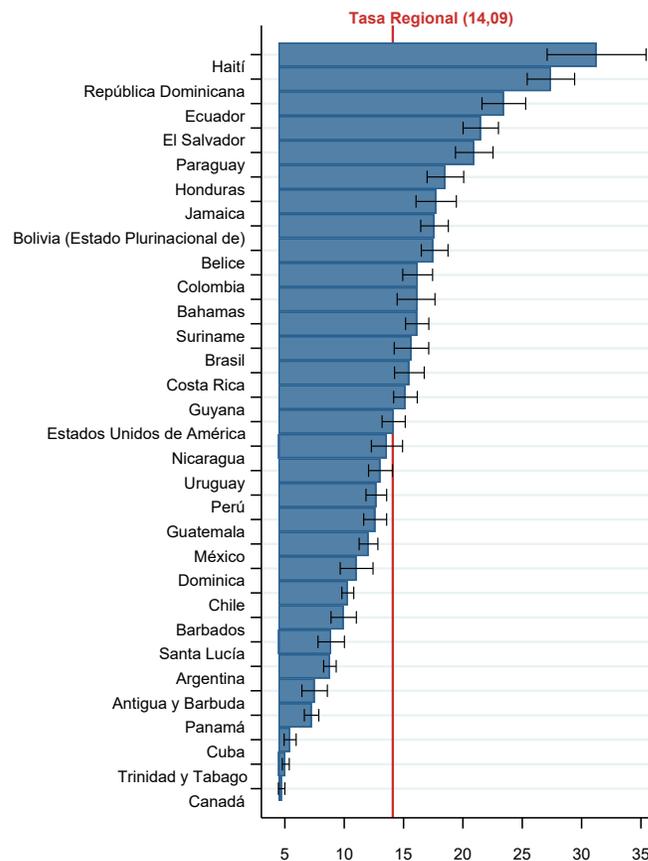
- 9 países avanzaron
- 9 retrocedieron



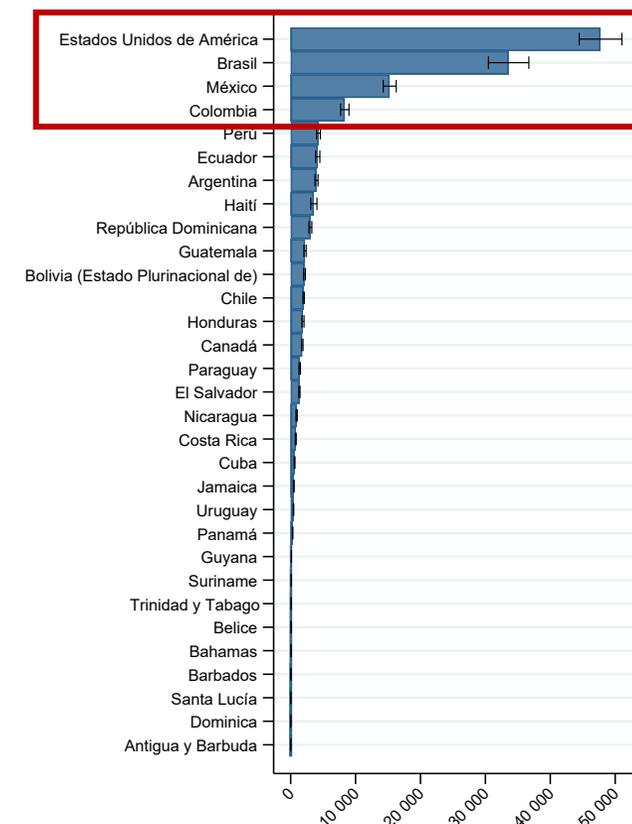
Diferencia importante en el riesgo

- La diferencia entre la tasa de mortalidad de Haití (31.3) y Canadá (4.7) es de siete veces
- En **4 países** se concentra el **72%** del total de muertes ocurridas en la Región

Tasa de mortalidad por 100 000 habitantes



Número de muertes



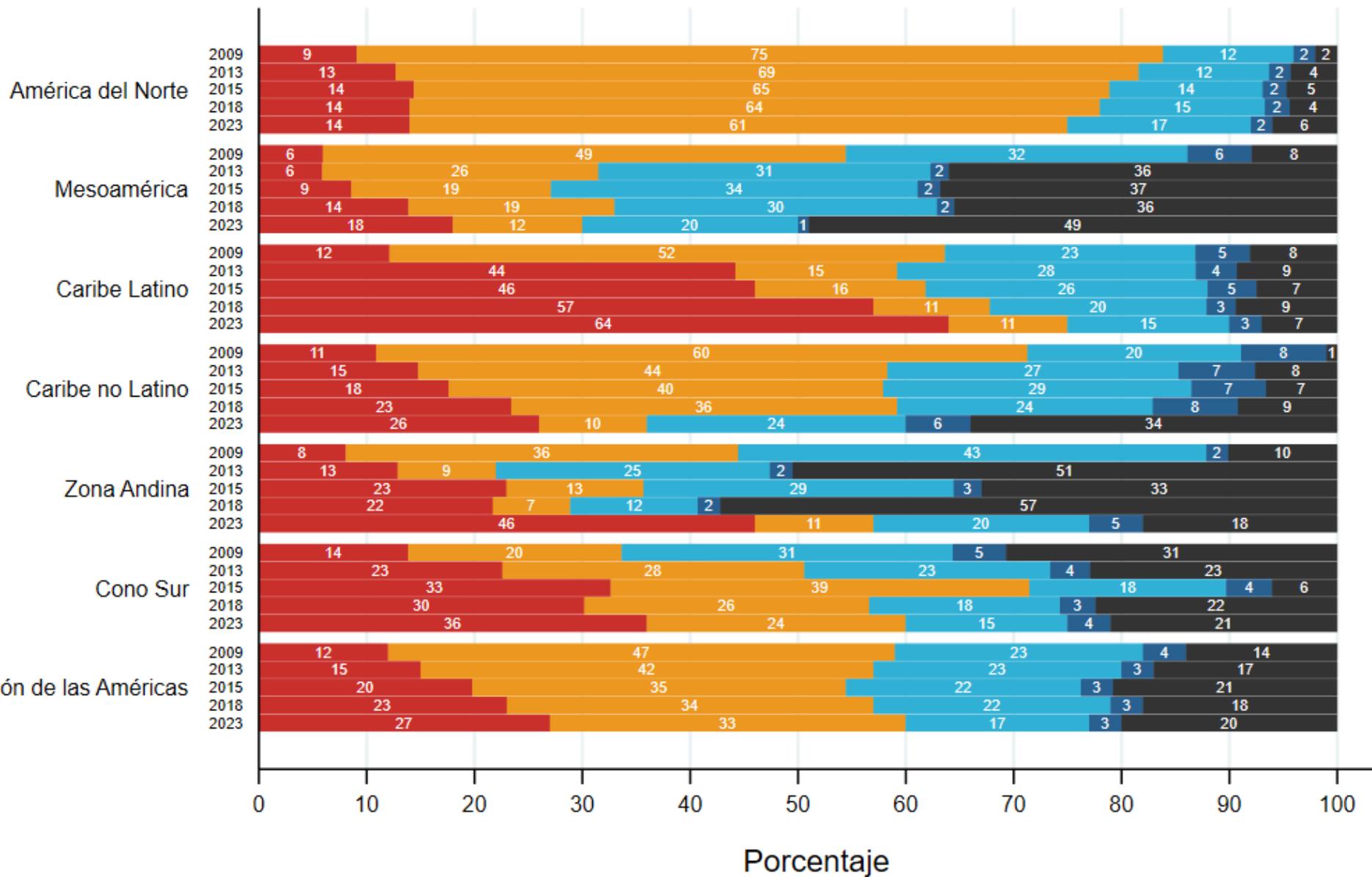
↓ Automovilistas

↑ Motociclistas

Incrementó de 12 a 27%



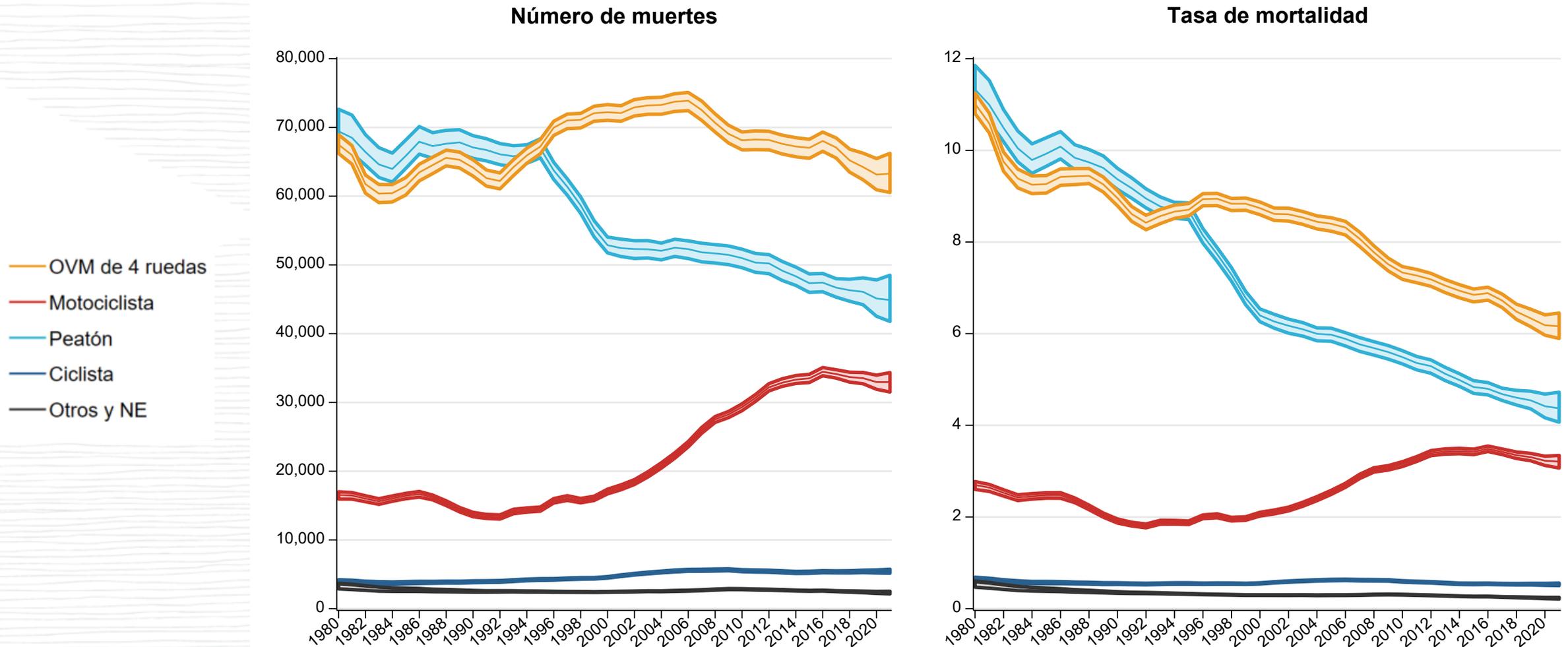
Región de las Américas



Motociclista Ocupante de vehículo de motor de 4 o más ruedas Peaton Ciclista Otros y no especificados

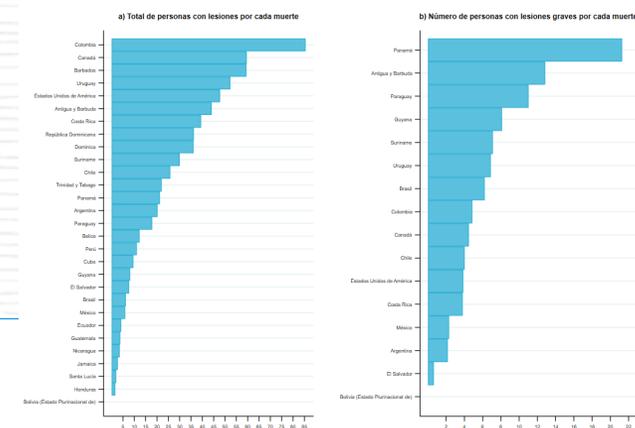


Transición de las muertes en el tránsito



El alto número de lesiones no fatales

- En promedio, por cada defunción hay al menos **28** personas lesionadas y al menos **4.4** son lesiones graves
 - **4.1 millones** sufren lesiones no fatales y al menos **638 mil** lesiones graves
- **Pero:**
 - Sólo 28 países reportan, 16 lesiones graves (en 4 es el mismo)
 - Definición no homologada
 - Variaciones importantes: 1.6 – 86; y 0.6 - 21
 - Potencial subestimación



Orden de la presentación

✓ Las características del problema

2. El informe de los avances y retos

3. Oportunidades

4. Reflexiones finales

DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY
2021 - 2030



WHO ROAD SAFETY DATA APP



OR



Para apoyar la reflexión nacional

Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas

Argentina



Población en miles 2021	45,277	22,415	22,862	Ingreso medio alto	Región de las Américas	Seleccione el país
	Total	Hombres	Mujeres	Grupo de ingreso	Región de OMS	Argentina

EPIDEMIOLOGÍA DE LESIONES EN LA CARRETERA

Defunciones reportadas, 2021

3,863
Defunciones reportadas

Distribución por sexo, 2021

Maculino	79.0%
Femenino	20.0%
No especificado	1.0%

Defunciones reportadas por edad, 2021

Unspecified	11.0%
70+ years	6.0%
60-69 years	6.0%
45-59 years	15.0%
30-44 years	25.0%
18-29 years	29.0%
15-17 years	4.0%
5-14 years	3.0%
0-4 years	1.0%

Defunciones por tipo de usuario, 2021

Motociclista	46.3%
Pasajeros vehículos 4 ruedas	13.6%
Pedatón	10.9%
Otros usuarios	3.8%
Ciclistas	3.4%
Transporte carga pesada	2.5%
Usuario no especificado	1.1%
Transporte de pasajeros	0.4%
Patinete eléctrico	0.0%

Total de lesiones no fatales

80,523
Número de lesiones no fatales

Lesiones no fatales por personas

177.8
Tasa de lesiones no fatales por 100 000 habitantes

Total de lesiones no fatales graves

8 659

Lesiones no fatales graves por personas

10.12

GESTION INSTITUCIONAL

Organismo coordinador

Existencia de un organismo coordinador nacional	Sí
Financiamiento de actividades del organismo coordinador	Sí, cumple con el financiamiento de todas las actividades
Financiamiento gubernamental de las funciones del organismo coordinador	Sí, cumple con el financiamiento de todas las funciones
Fuentes de financiamiento	Más de una fuente de financiamiento
Funciones del organismo coordinador	Realiza las 6 funciones clave
Ubicación del organismo coordinador	No reportó
Uso de financiamiento en la gestión de la seguridad vial	No

Estrategia nacional de seguridad vial

- ✓ Sí, a nivel subnacional
- ✓ Sí, totalmente financiadas

Existencia de estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial en el país

Existencia de estrategias nacionales o subnacionales que impacten directamente a la seguridad vial en el país

Financiamiento para las estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial en el país

Metas y objetivos de la estrategia nacional de seguridad vial

- Disminución de la conducción distraída
- Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad de la ONU en los nuevos vehículos automotores
- Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial para todos los usuarios en carreteras
- Garantizar periodos de descanso a conductores profesionales

Para apoyar la reflexión nacional

Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas

Colombia

Población en miles 2021	51,517	25,415	26,101	Ingreso medio alto	Región de las Américas	Seleccione el país
	Total	Hombres	Mujeres	Grupo de ingreso	Región de OMS	Colombia

EPIDEMIOLOGÍA DE LESIONES EN LA CARRETERA		GESTIÓN INSTITUCIONAL	
Defunciones reportadas, 2021	Distribución por sexo, 2021	Organismo coordinador	Existencia de un organismo coordinador nacional
7,238	Masculino 82.5% Femenino 17.4% No especificado 0.1%	Organismo coordinador	Existencia de un organismo coordinador nacional
Defunciones reportadas por edad, 2021	Defunciones por tipo de usuario, 2021	Financiamiento de actividades del organismo coordinador	Financiamiento gubernamental de las funciones del organismo coordinador
Unspecified 0.0% 70+ years 9.2% 60-69 years 9.5% 45-59 years 18.0% 30-44 years 26.0% 18-29 years 30.7% 15-17 years 3.6% 5-14 years 2.2% 0-4 years 0.8%	Motociclista 59.7% Peatón 21.5% Ciclistas 6.5% Pasajeros vehículos 4 ruedas 4.2% Transporte carga pesada 2.5% Transporte de pasajeros 1.3% Otros usuarios 0.7% Patinete eléctrico 0.0% Usuario no especificado 0.0%	Fuentes de financiamiento	Fuentes de financiamiento
Total de lesiones no fatales	Lesiones no fatales por personas	Funciones del organismo coordinador	Funciones del organismo coordinador
713,389	1,385	Ubicación del organismo coordinador	Ubicación del organismo coordinador
	Tasa de lesiones no fatales por 100 000 habitantes	Uso de financiamiento en la gestión de la seguridad vial	Uso de financiamiento en la gestión de la seguridad vial
		Estrategia nacional de seguridad vial	Estrategia nacional de seguridad vial
Total de lesiones no fatales graves	Lesiones no fatales graves por personas	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial
10,562	78.71	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales que impacten directamente a la seguridad vial en el país	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales que impacten directamente a la seguridad vial en el país
		Financiamiento para las estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial	Financiamiento para las estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial
		Metas y objetivos de la estrategia nacional de seguridad vial	Metas y objetivos de la estrategia nacional de seguridad vial
		Disminución de la conducción distraída	Disminución de la conducción distraída
		Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad automotora	Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad automotora
		Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial	Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial
		Garantizar periodos de descanso a conductores profesionales	Garantizar periodos de descanso a conductores profesionales

Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas		Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas		Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas		Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas		Perfil Nacional de Seguridad Vial en las Américas	
Belice	Bolivia	El Salvador	Guatemala	Honduras	Jamaica	Paraguay	República Dominicana		

EPIDEMIOLOGÍA DE LESIONES EN LA CARRETERA		GESTIÓN INSTITUCIONAL	
Defunciones reportadas, 2021	Distribución por sexo, 2021	Organismo coordinador	Existencia de un organismo coordinador nacional
1,396	Masculino 86.1% Femenino 13.9% No especificado 0.0%	Organismo coordinador	Existencia de un organismo coordinador nacional
Defunciones reportadas por edad, 2021	Defunciones por tipo de usuario, 2021	Financiamiento de actividades del organismo coordinador	Financiamiento gubernamental de las funciones del organismo coordinador
Unspecified 6.5% 70+ years 4.9% 60-69 years 7.7% 45-59 years 17.3% 30-44 years 27.7% 18-29 years 31.7% 15-17 years 4.2% 5-14 years 3.3% 0-4 years 1.0%	Motociclista 60.9% Peatón 16.3% Pasajeros vehículos 4 ruedas 10.0% Otros usuarios 7.9% Transporte carga pesada 1.0% Ciclistas 0.6% Transporte de pasajeros 0.1% Patinete eléctrico 0.0% Usuario no especificado 0.0%	Fuentes de financiamiento	Fuentes de financiamiento
Total de lesiones no fatales	Lesiones no fatales por personas	Funciones del organismo coordinador	Funciones del organismo coordinador
25,149	375.1	Ubicación del organismo coordinador	Ubicación del organismo coordinador
	Tasa de lesiones no fatales por 100 000 habitantes	Uso de financiamiento en la gestión de la seguridad vial	Uso de financiamiento en la gestión de la seguridad vial
		Estrategia nacional de seguridad vial	Estrategia nacional de seguridad vial
Total de lesiones no fatales graves	Lesiones no fatales graves por personas	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial
15,505	231.3	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales que impacten directamente a la seguridad vial en el país	Existencia de estrategias nacionales o subnacionales que impacten directamente a la seguridad vial en el país
	Tasa de lesiones no fatales graves por 100 000 habitantes	Financiamiento para las estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial	Financiamiento para las estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial
		Metas y objetivos de la estrategia nacional de seguridad vial	Metas y objetivos de la estrategia nacional de seguridad vial
		Disminución de la conducción distraída	Disminución de la conducción distraída
		Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad automotora	Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad automotora
		Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial	Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial
		Garantizar periodos de descanso a conductores profesionales	Garantizar periodos de descanso a conductores profesionales

INFRAESTRUCTURA		INFRAESTRUCTURA	
Mobilidad sostenible	Promoción de acceso conveniente al transporte público	Mobilidad sostenible	Promoción de acceso conveniente al transporte público
Estándares técnicos de diseño o operaciones que reconocen la importancia del uso del suelo como un factor que incide en el uso mixto de medios de transporte	Estrategias para promover alternativas al uso de vehículos individuales motorizados	Estándares técnicos de diseño o operaciones que reconocen la importancia del uso del suelo como un factor que incide en el uso mixto de medios de transporte	Estrategias para promover alternativas al uso de vehículos individuales motorizados
Políticas para promover caminar en lugar de usar auto	Políticas para promover el uso de bicicleta en lugar del auto	Políticas para promover caminar en lugar de usar auto	Políticas para promover el uso de bicicleta en lugar del auto

Para el monitoreo del avance Regional

OPS



Monitoreo de las 12 metas mundiales de desempeño en la esfera de la seguridad vial en las Américas

Elija la categoría de grupo de países a mostrar: Elija las metas a mostrar: Nota: Los indicadores sin valores indican que en el momento de ésta evaluación no es posible determinar los países que cumplen el indicador.

Meta	Indicador	
1 Para 2030, todos los países habrán establecido un plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial con objetivos definidos en el tiempo.	1.1 Publicación de un plan de acción nacional que prevé objetivos temporales actualizados periódicamente para reducir el número de víctimas mortales y heridos.	20
	1.2 Presencia de una agencia nacional líder que coordine, supervise, evalúe y aplique el plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial.	30
2 Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.	2.1 Ratificación o adhesión o asentimiento a uno o más instrumentos jurídicos básicos de Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial (de siete)	24
	2.1.1 Convención de 1949 sobre la circulación vehicular	22
	2.1.2 Convención de 1968 sobre la circulación vehicular	11
	2.1.3 Convención de 1968 sobre la señalización vial	7

15 experiencias, distintas etapas de éxito

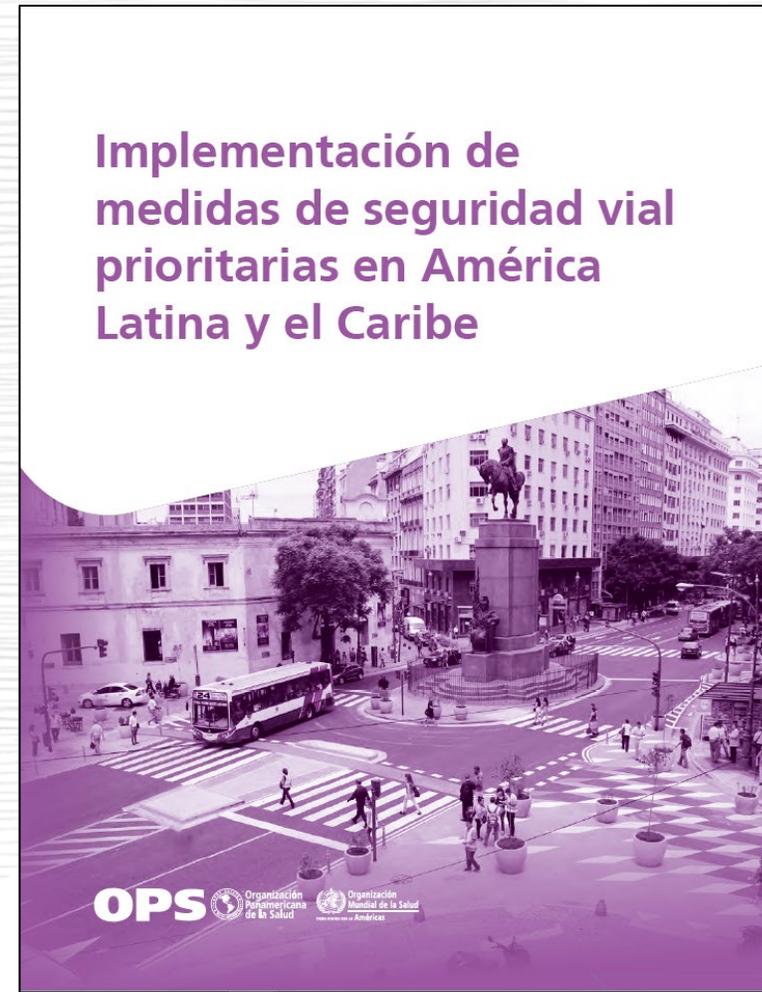
- **Trinidad y Tabago:** mejora de la seguridad vial
- **República Dominicana:** fortalecimiento del registro de la mortalidad
- **Brasil:** proyecto con el UNRSF para la prevención de siniestros de tránsito en carreteras federales mediante un mejor sistema de datos viales
- **Programa Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI:** consolidación al interior de la SEGIB
- **Honduras:** Desarrollo de hoja de ruta para fortalecer el control policial y otras iniciativas con el compromiso renovado por avanzar en seguridad vial
- **Colombia:** metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial
- **Canadá y Dominica:** evaluación por estrellas (iRAP)
- **México:** sistemas de bicicletas pública de Ciudad de México (Ecobici)
- **Argentina:** calles completas y reducción del exceso de velocidad en Av. Libertador en CABA
- **Colombia:** Ratificación de la Ley 2290 del 2023 de la Corte Constitucional para la Adhesión al Acuerdo de 1958 sobre seguridad vehicular
- **Brasil:** Programa BIGRS en Fortaleza, implementando acciones normativas, educativas y de control policial con reducción del 40% en número de fallecidos
- **Trinidad y Tabago, Paraguay, Costa Rica, Belice, Jamaica:** ECCSA
- **Panamá:** Ley del Buen Samaritano
- **Argentina:** Atención Integral a Víctimas, post-emergencia
- **Belice:** Programa de capacitación de emergencias psicológicas
- **Argentina, Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Paraguay:** implementación del BEC

Documentación de experiencias

Buenas prácticas
de seguridad vial
en las Américas:
datos e historias
para la acción



Implementación de
medidas de seguridad vial
prioritarias en América
Latina y el Caribe



Gestión de la Seguridad Vial

Algunos datos clave

30 Países cuentan con un organismo coordinador de seguridad vial



14 Organismos coordinadores cumplen funciones esenciales recomendadas



31 Países comunicaron tener un registro nacional de vehículos



20 Países indicaron tener una estrategia nacional de seguridad vial

29 Países indicaron tener un sistema de información que registra siniestros viales



Evolución: Gestión de la seguridad vial

2023

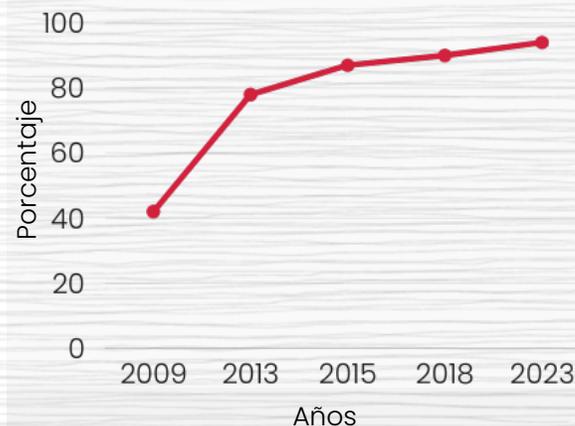
44%

14 de 32 países tienen organismos que cumplen funciones esenciales

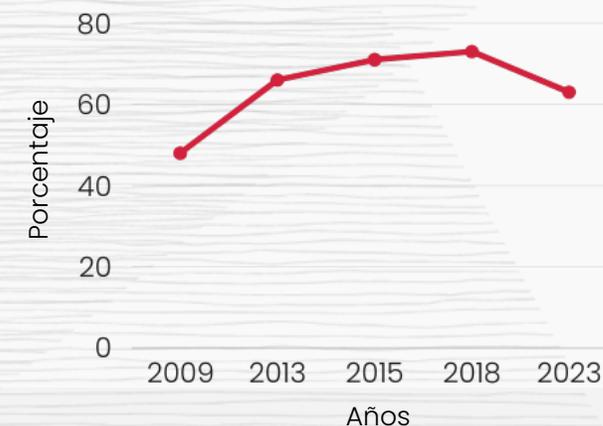
34%

11 de 32 países cuentan con financiamiento para la gestión de la seguridad vial

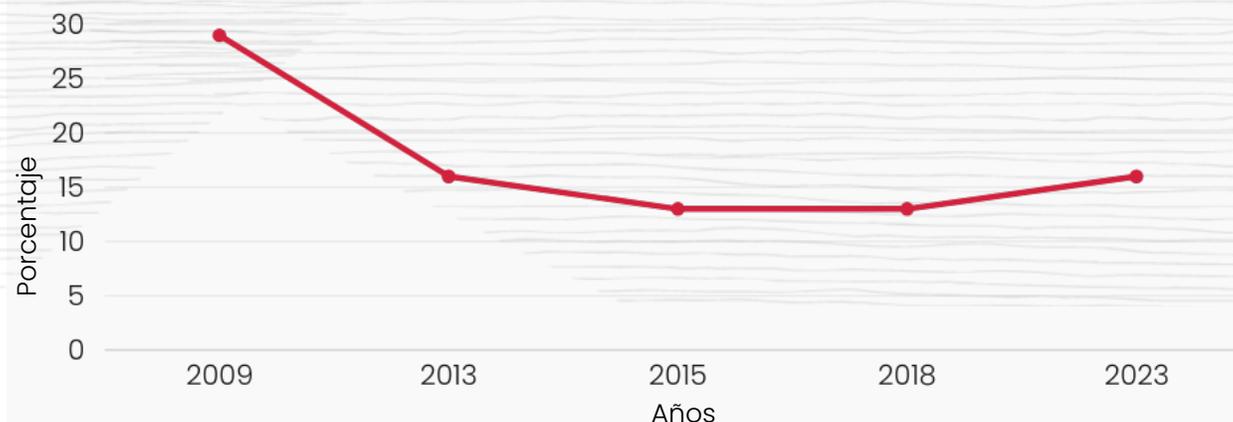
Porcentaje de países con **organismo coordinador** durante el periodo 2009-2023



Porcentaje de países con **estrategias nacionales** durante el periodo 2009-2023



Porcentaje de países con **financiamiento para aplicar estrategia nacional** durante el periodo 2009-2023



Metas y objetivos de las estrategias nacionales de seguridad vial durante el 2023

75%

24 de 32 países tienen metas para la promoción del uso de casco en motocicleta

72%

23 de 32 países tienen metas para la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol

66%

21 de 32 países tienen metas para la promoción del uso de cinturón de seguridad

63%

20 de 32 países tienen metas para la reducción del número de muertos por siniestros viales

53%

17 de 32 países tienen metas dirigidas para la aplicación de límites de velocidad

41%

13 de 32 países tienen metas para la reducción del número de heridos graves por siniestros viales

Movilidad sostenible, segura y saludable

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

#UniversalHealth

	Promoción de acceso conveniente al transporte público	Estándares que reconozcan importancia uso del suelo como factor que incide en uso mixto de medios de transporte	Estrategias para promover alternativas al uso de vehículos individuales motorizados	Políticas para promover caminar en lugar de usar auto	Políticas para promover el uso de bicicleta en lugar del auto
Antigua y Barbuda	No informó				
Argentina					
Bahamas	No	Sí			
Barbados		No	No informó	No informó	No informó
Belice		No informó			
Bolivia					No
Brasil	Sí, nacional				Sí, nacional
Islas Vírgenes Británicas			No	No	No
Canadá	Subnacional		Subnacional	Subnacional	Subnacional
Chile			Sí, nacional	Sí, nacional	
Colombia					
Costa Rica					
Cuba					
Dominica					
República Dominicana					
Ecuador					
El Salvador					
Guatemala					
Guyana					
<i>Haití</i>					
Honduras					
Jamaica					
México					
Nicaragua					
Panamá					
Paraguay					
Perú					
Santa Lucía					
Suriname					
Trinidad y Tabago					
Estados Unidos					
Uruguay					
TOTAL	13	14	5	5	7

Infraestructura segura

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

#UniversalHealth

	Estándares técnicos para vías nuevas que toman en cuenta seguridad de todos los usuarios	Enfoque sistemático para evaluar/auditar vías nuevas	Planes para mejorar vías existentes que tomen en cuenta seguridad de todos los usuarios	Enfoque sistemático para evaluar/auditar las vías existentes
Antigua y Barbuda				
Argentina				↓
Bahamas				↓
Barbados				↓
Belice				↓
Bolivia				↓
Brasil	↑			
Islas Vírgenes Británicas				
Canadá		↑		
Chile	↑			
Colombia			↑	↑
→ Costa Rica	↑	↑		↑
Cuba	↑	↑		
→ Dominica	↑	↑	↑	
República Dominicana	↑		↓	
Ecuador	↑		↑	↓
El Salvador	↑			
Guatemala			↓	
Guyana				
Haití				
Honduras			↓	
Jamaica	↑			↓
México		↑		↓
Nicaragua				
Panamá	↑			
Paraguay				↓
Perú		↑	↓	↑
Santa Lucía				
Suriname				
→ Trinidad y Tabago		↑	↑	↑
Estados Unidos	↑			↑
Uruguay	↑			↑
TOTAL	20	13	10	9

Vehículos seguros

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

#UniversalHealth

	Impacto frontal	Impacto lateral	Control de Estabilidad Electrónico	Protección de peatones	Sistema de frenado avanzado de emergencia	Cinturón de seguridad	Anclajes de cinturón de seguridad	Sistemas de retención infantil	Ley sobre sistemas de seguridad de vehículos de 2-3 ruedas nuevos	Frenos ABS en motos (cc125 o más)	Luces de circulación diurna
Antigua y Barbuda											
Argentina			↑	↑				↑		* ↑ *	
Bahamas						↑					
Barbados						↑		↑			
Belice											
Bolivia											
→ Brasil		↑	↑	↑							
Islas Vírgenes Británicas											
Canadá											
Chile	↑	↑	↑			↑		↑		↑	
Colombia						↑		↑			
→ Costa Rica	↑					↑		↑			
Cuba						↑		↑			
Dominica											
República Dominicana											
Ecuador								↑			
El Salvador						↑		↑			
Guatemala											
Guyana											
<i>Haití</i>											
Honduras											
Jamaica	↑	↑				↑		↑			
México	↑	↑									
Nicaragua											
Panamá						↑					
Paraguay						↑		↑			
Perú						↑		↑			
Santa Lucía											
Suriname											
→ Trinidad y Tabago	↑	↑				↑					
Estados Unidos											
Uruguay	↑		↑							↑	
TOTAL	9	8	7	2	5	20	10	17	8	2	10

Evidencia útil para toma de decisiones

BID
Banco Interamericano de Desarrollo

Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor

Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR)

Alejandro Furas
Juan Ramos
Kavi Bhalla
Nicolás Garrido
Edgar Zamora (editor)

División de Transporte

NOTA TÉCNICA N°
IDB-TN-01785

Noviembre 2019

Effects of vehicle safety design on road traffic deaths, injuries, and public health burden in the Latin American region: a modelling study

Kavi Bhalla, Kevin Gleason

Summary
Background The Sustainable Development Goals (SDGs), which aim to halve global traffic deaths by 2020, will not be met by most low-income and middle-income countries (LMICs). In Latin America and the Caribbean (LAC) region, traffic deaths have remained stable at a high-level despite strong progress in other health domains. We evaluated the effects of road safety interventions in LAC and estimated the benefits that vehicle design improvements would have in this region.

Methods In our study done in October, 2018, we used a counterfactual analysis to assess the reduction in deaths and disability-adjusted life years (DALYs) lost if eight proven vehicle safety technologies were made more widely available in LAC countries. We estimated: (1) country-level incidence of traffic injuries, (2) the effectiveness of technologies through a systematic literature review, (3) the prevalence of car safety technologies, and (4) the lives saved and DALYs averted if all cars had these technologies. We characterised uncertainty in estimates by reporting the sensitivity of the results to alternative modelling assumptions.

Findings Increasing availability of electronic stability control, which includes antilock-brake systems, would have the largest benefits in the LAC region, estimated at 19.4% (sensitivity analysis range 8.6–31.1) fewer deaths and 17.0% (5.7–29.2) fewer DALYs. Increasing use of seatbelts would reduce deaths by 12.1% (9.1–15.5) and DALYs by 12.6% (9.4–16.3). Optimisation for side-impacts would result in 6.3% (3.1–6.5) fewer deaths, and improvements to vehicle front-end design would result in 6.0% (2.2–10.4) fewer deaths. The overall effect of improved vehicle design in the region would be 28.1% (12.8–39.2) fewer deaths, and 29.1% (13.5–39.8) fewer DALYs. Other safety technologies modelled, including airbag (front and side), side door beam, and side structure and padding, have smaller benefits.

Interpretation Regulating and encouraging the use of proven vehicle safety technologies in LMICs would have large gains and needs to be prioritised in the SDG-agenda for 2030.

Funding Inter-American Development Bank.

Copyright © 2020 The Author(s). Published by Elsevier Ltd. This is an Open Access article under the CC BY-NC-ND 4.0 license.

Lancet Glob Health 2020; 8:e193-208
See Comment page 246
Department of Public Health Sciences, University of Chicago, Chicago, IL, USA (K Bhalla PhD);
C Gleason BA)
Correspondence to: Dr Kavi Bhalla, Department of Public Health Sciences, University of Chicago, Chicago, IL 60637, USA.
kavibhalla@gmail.com

Estimated potential death and disability averted with vehicle safety interventions, Association of Southeast Asian Nations

Jacobo Antona-Makoshi,* Husam Muslim,* Marko Medojevic,* Sandra Watanabe,* María Seguí-Gómez* & Kavi Bhalla*

Objective To evaluate road safety in member countries of the Association of Southeast Asian Nations and estimate the benefits that vehicle safety interventions would have in this group of countries.

Methods We used a counterfactual analysis to assess the reduction in traffic deaths and disability-adjusted life years (DALYs) lost if eight proven vehicle safety technologies and motorcycle helmets were entirely in use in countries of the Association of Southeast Asian Nations. We modelled each technology using country-level incidence estimations of traffic injuries, and the prevalence and effectiveness of the technology to calculate the reduction in deaths and DALYs if the technology was fitted in the entire vehicle fleet.

Findings The availability of electronic stability control, including the antilock braking systems, would provide the most benefits for all road users with estimates of 23.2% (sensitivity analysis range: 9.7–27.8) fewer deaths and 21.1% (9.5–28.1) fewer DALYs. Increased use of seatbelts was estimated to prevent 11.3% (8.11–14.9) of deaths and 10.3% (8.2–14.4) of DALYs. Appropriate and correct use of motorcycle helmets could result in 8.0% (3.3–12.9) fewer deaths and 8.9% (4.2–12.5) fewer DALYs.

Conclusion Our findings show the potential of improved vehicle safety design and personal protective devices (seatbelts and helmets) to reduce traffic deaths and disabilities in the Association of Southeast Asian Nations. These improvements can be achieved by vehicle design regulations and creating consumer demand for safer vehicles and motorcycle helmets through mechanisms such as new car assessment programmes and other initiatives.

Abstracts in العربية, 中文, Français, Русский and Español at the end of each article.

ESTIMACIÓN DEL EFECTO EN LA CARGA DE LESIONES POR TRÁNSITO EN 10 PAÍSES DE LAS AMÉRICAS DE LA INTRODUCCIÓN DE DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PROBADA

Informe Borrador

Reporting Period: 10 November 2022 - 31 March 2023

Prepared by:
Jacobo Antona-Makoshi

Submitted: 20 February 2023

Uso seguro de las vías

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

#UniversalHealth

32 Países

Exceso de Velocidad Alcohol y Conducción Cinturón de Seguridad SRI Casco en motociclistas

Legislaciones integrales

País	Exceso de Velocidad	Alcohol y Conducción	Cinturón de Seguridad	SRI	Casco en motociclistas
Antigua y Barbuda			*	*	
Argentina				↑	
Bahamas	↑				
Barbados					
Belice				*	
Bolivia				*	
Brasil				↑	
Islas Vírgenes Británicas					
Canadá					↓
Chile	↑				↓
Colombia	↑			*	
Costa Rica		*	*		
Cuba				*	
Dominica	*			*	
República Dominicana			↓		
Ecuador			↓		↓
El Salvador					
Granada					
Guatemala				*	
Guyana					*
Haití					
Honduras				*	
Jamaica					
México	↑		*	↑↑	*
Nicaragua				↓	
Panamá				*	
Paraguay	*	*	*		
Perú	↑				
San Cristóbal y Nieves					
Santa Lucía				*	
San Vicente y las Granadinas					
Suriname		↑			
Trinidad y Tabago					
Estados Unidos					
Uruguay	*		*		
Venezuela					
Adecuadas	9 (5+)	8 (1+)	21 (2+)	5 (3+)	7
Integrales	2 (2+)	3 (2+)	3 (1+)	0	0 (-3)

- No participó en el informe
- No tiene legislación
- Cuenta con legislación no adecuada
- Cuenta con legislación adecuada pero aplicación ≤8
- Cuenta con legislación adecuada y con aplicación ≥8

Nota: Brasil, Haití, Panamá y Estados Unidos decidieron no reportar el nivel de aplicación de la legislación para 2023.

Respuesta post-siniestro

	Ley nacional de acceso universal a la AE	Ley que exige a atender cualquier emergencia	Acceso gratuito a servicios públicos de asistencia psicológica	Legislación que garantice la atención médica de rehabilitación gratuita	Oficina / organismo ministerial líder	Evaluación nacional de emergencias
Antigua y Barbuda	No sabe/contestó	No	No	No	Nacional	
Argentina		Sí	Sí	Sí, sin excepciones	Subnacional	
Bahamas	Garantiza el acceso sin pago antes de recibir atención					No específico
Barbados	Acceso universal, atención gratuita o protección financiera			No específico		No
Belice	Existen leyes, pero paciente debe pagar AE antes					↑ ECCSA*
Bolivia						
Brasil						
Islas Vírgenes Británicas				Sí, con algunas excepciones	No específico	
Canadá			No específico			
Chile						
Colombia						
Costa Rica						↑ ECCSA
Cuba						
Dominica	No existen leyes					
República Dominicana						
Ecuador						
El Salvador						
Guatemala					No	
Guyana						
Haití	Existen leyes, atención depende de capacidad de pago					
Honduras						
Jamaica						↑ ECCSA*
México	Existen leyes, paciente debe pagar antes AE					
Nicaragua						
Panamá						
Paraguay						↑ ECCSA
Perú						
Santa Lucía						
Suriname						
Trinidad y Tabago						↑ ECCSA
Estados Unidos						↑ Sí
Uruguay						↑
TOTAL	6 y 16	17	18	12 + 6	25	5 y 2

	Número telefónico único de emergencias	% de lesiones graves transportados en ambulancia	Certificación oficial para prehospitalario	Meta de tiempo de respuesta en minutos	Tiempo de respuesta Minutos	% de LCT
Antigua y Barbuda	Único #, cobertura nacional					
Argentina	Múltiples #, cobertura nacional					
Bahamas	Múltiples # sin cobertura nacional					
Barbados	↑	96% o más	Sí			
Belice		<25%	No específico			
Bolivia		Datos no disponibles	No			
Brasil		76%-95%				
Islas Vírgenes Británicas					15	75%-100%
Canadá			↑			
Chile		51%-75%		Sí		
Colombia	↑					
Costa Rica					13.06	NE
Cuba					28	75%-100%
Dominica					15 (sub)	75%-100%
República Dominicana	↑				19	75%-100%
Ecuador		25%-50%			9.48	NE
El Salvador					15	75%-100%
Guatemala					30	50%-74%
Guyana					9.875	NE
Haití						
Honduras					35	NE
Jamaica			↑		15(urbano), 20(rural)	NE
México				Sí, en CDMX		
Nicaragua						
Panamá						
Paraguay					45	NE
Perú						
Santa Lucía						
Suriname					25	50%-74%
Trinidad y Tabago					21.01	75%-100%
Estados Unidos					8.3	75%-100%
Uruguay			↑		10 (sub)	50%-74%
TOTAL	13	11	11	2	6	

Personal de enfermería

Personal Médico

Especialización en atención de emergencias / traumatológica

Especialidad en Medicina de urgencias

Especialidad en Cirugía traumatológica

Registros de trauma

Antigua y Barbuda	No	No	No	No específico
Argentina	↑	Sí	Sí, ↑	Sí, un registro nacional ↑
Bahamas			No específico	
Barbados				
Belice		No específico	↑	Sí, algunas instalaciones dispersas
Bolivia			↑	
Brasil				↑
Islas Vírgenes Británicas				
Canadá				Sí, registros subnacionales
Chile				
Colombia	No específico			
Costa Rica				
Cuba				
Dominica				↑
República Dominicana			↑	
Ecuador				
El Salvador	↑	↑		
Guatemala				
Guyana			↑	↑
Haití				
Honduras				
Jamaica			↑	
México				
Nicaragua				
Panamá				
Paraguay	↑			
Perú				
Santa Lucía				
Suriname				
Trinidad y Tabago			↑	
Estados Unidos				
Uruguay	↑			

TOTAL

14

23

19

15

Lanzamiento de Publicación



Nueva publicación de la OPS busca apoyar a los países a fortalecer la atención de emergencias para salvar vidas en las carreteras

18 May 2023



Improving emergency services can help prevent up to 50% of deaths caused by road traffic injuries, which claim more than 150,000 lives in the Americas each year.

Washington, DC, May 18, 2023 (PAHO)- A publication released today by the Pan American Health Organization (PAHO) seeks to help countries in the Americas strengthen emergency trauma

Fortalecer la atención de emergencias traumatológicas en la Región de las Américas



OPS Organización Panamericana de la Salud Organización Mundial de la Salud

¡Gracias por el apoyo!



ECCSA Paraguay, Mayo 2022



Lanzamiento ECCSA Paraguay, Mayo 2023



BEC Paraguay, Mayo 2023



Taller para acelerar el impacto en SV, Honduras Marzo 2023



ECCSA Costa Rica, Noviembre 2022



BEC-TOT, Costa Rica Febrero 2023



ECCSA Belice, Junio 2023



BEC Argentina, Agosto 2023



BCC Belize, Marzo 2024



BECs Costa Rica 2023



ECCSA Jamaica, Sep 2023



BEC-ToT, México Sept. 2023



BEC, Durango Abril 2024



BEC Costa Rica, Marzo 2024

Orden de la presentación

- ✓ Las características del problema
- ✓ Avances y retos

3. Oportunidades

4. Reflexiones finales

Proyecto regional financiado por UNRSF

- **Título:** “Fortalecimiento de los sistemas de atención de emergencias en las Américas”
- **7 países participantes:** Belice, Bolivia, Costa Rica, Honduras, Jamaica, México y Paraguay
- El viernes pasado ¡**llegaron los recursos del UNRSF!**
- OPS recibió confirmación del UNRSF para ser **PUNO**

Oportunidades para avanzar en la Región

- **Iniciativa Global de Seguridad Vial de Bloomberg: 5 países**
 - Este taller apoyado por GHAI y GRSP
 - JHU-IIRU (CC): Exposición a factores protectores y de riesgo conductuales.
 - Apoyando a Jamaica en este tema
- **UNRSF: apoyando esfuerzos locales en Jamaica y Brasil**

Reuniones de alto nivel próximas

- XXIX Cumbre de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) en noviembre 2024
 - Programa Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI
 - ✓ Red regional de Responsables de Organismos coordinadores de Seguridad Vial
 - ✓ Invitación de otros países interesados de la Región
 - ✓ Fortalecimiento de los sistemas de datos en la Región
- Quinta Reunión Ministerial en Marruecos (febrero 2025)

Orden de la presentación

- ✓ Las características del problema
- ✓ Avances y retos
- ✓ Oportunidades

4. Reflexiones finales

Reflexiones finales

- No podemos hacer **lo mismo esperando un resultado distinto**: acelerar implementación de recomendaciones del Plan Mundial
- La **creación de sinergias** entre múltiples sectores involucrados y actores interesados tiene el **potencial de ser más efectiva** para avanzar
- Es del **interés de la OPS/OMS continuar apoyando los esfuerzos** en los países de la Región

¡Muchas gracias!

Ricardo Pérez Núñez

Asesor, Seguridad Vial y Prevención de Lesiones no Intencionales
Departamento de Enfermedades No-transmisibles y Salud Mental

pereznric@paho.org

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS
Américas

#UniversalHealth