

# INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN DE LAS AMÉRICAS



Organización  
Panamericana  
de la Salud



Organización  
Mundial de la Salud  
OFICINA REGIONAL PARA LAS  
Américas



# Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas



Organización  
Panamericana  
de la Salud



Organización  
Mundial de la Salud  
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

Enfermedades no Transmisibles y Salud Mental

Washington, D.C. 2015

Se publica también en inglés (2015) con el título:  
Report on Road Safety in the Region of the Americas  
978-92-75-11853-5

## Catalogación en la Fuente, Biblioteca Sede de la OPS

\*\*\*\*\*

Organización Panamericana de la Salud.

Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC : OPS, 2015.

1. Accidentes de Tránsito – prevención & control. 2. Accidentes de Tránsito – mortalidad.
3. Accidentes de Tránsito – estadística & datos numéricos . 4. Legislación Sanitaria. 5. Américas. I. Título.

ISBN 978-92-75-31853-9

(Clasificación NLM: WA 275)

La Organización Panamericana de la Salud dará consideración a las solicitudes de autorización para reproducir o traducir, íntegramente o en parte, alguna de sus publicaciones. Las solicitudes deberán dirigirse a la Unidad de Comunicación (CMU), Organización Panamericana de la Salud, Washington, D.C., EE. UU. ([www.paho.org/publications/copyright-forms](http://www.paho.org/publications/copyright-forms)). El Departamento de Enfermedades No Transmisibles y Salud Mental/Unidad de Factores de Riesgo; Dra. Eugênia Rodrigues, Asesora Regional en Seguridad Vial, [rodrigem@paho.org](mailto:rodrigem@paho.org) podrá proporcionar información sobre cambios introducidos en la obra, planes de reedición, y reimpressiones y traducciones ya disponibles.

© Organización Panamericana de la Salud, 2015. Todos los derechos reservados.

Las publicaciones de la Organización Panamericana de la Salud están acogidas a la protección prevista por las disposiciones sobre reproducción de originales del Protocolo 2 de la Convención Universal sobre Derecho de Autor. Reservados todos los derechos.

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la Secretaría de la Organización Panamericana de la Salud, 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.

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

La Organización Panamericana de la Salud 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 Organización Panamericana de la Salud podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

Fotografía de portada y contraportada: E. Rodrigues © Organización Panamericana de la Salud

# Índice

|   |     |
|---|-----|
| <b>Agradecimientos</b> .....  | iv  |
| <b>Prefacio</b> .....   | v   |
| <b>Introducción</b> .....   | vii |
| Metodología .....   | ix  |
| <b>Sección 1: Seguridad vial en la Región de las Américas:<br/>    situación actual</b> .....   | 1   |
| Variaciones de las tasas de mortalidad calculadas entre países y subregiones .....  | 3   |
| Casi la mitad de todas las muertes relacionadas con el tránsito ocurren entre motociclistas,<br>peatones y ciclistas .....                      | 5   |
| Mayor motorización .....  | 7   |
| <b>Section 2: Prevención de lesiones relacionadas con el tránsito:<br/>    progreso en la Región</b> .....                                      | 9   |
| La disminución de la velocidad protege a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito<br>contra las lesiones y la muerte .....              | 11  |
| Unas leyes estrictas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol protegen<br>a 42% de la población de la Región .....                      | 13  |
| La legislación sobre el casco para motociclistas está mejorando en la Región,<br>pero es necesario aumentar los esfuerzos en este sentido ..... | 15  |
| El progreso de la legislación sobre el cinturón de seguridad se ha estancado .....  | 17  |
| Muchos países han promulgado leyes para proteger a los niños .....  | 19  |
| Es necesario contar con políticas de transporte más estrictas para proteger a los usuarios<br>vulnerables de las vías de tránsito .....         | 20  |
| En la mayoría de los países se prohíbe el uso de los teléfonos celulares mientras se conduce .....  | 21  |
| <b>Conclusiones y recomendaciones</b> .....   | 22  |
| <b>Referencias</b> .....  | 23  |
| <b>Perfiles de países</b> .....   | 25  |
| <b>Anexo estadístico</b> .....  | 59  |

# Agradecimientos

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) reconoce y agradece las contribuciones de las siguientes personas al *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas*:

Eugênia María S. Rodrigues coordinó y supervisó la preparación de este informe. Astrid Arca y Alessandra Senisse Pajares fueron las coordinadoras regionales de datos. Reconocemos asimismo las contribuciones inestimables de Janet Khoddami, Ramón Martínez, Oscar Mujica, Antonio Sanhueza, y Mary Clare Patterson por su contribución en el proceso de revisión. La gestión de dato y el análisis estadístico fueron supervisados por Kacem Laych y Sergio R. Muñoz.

Este informe fue redactado por Ann M. Dellinger, del Equipo de Prevención de Lesiones por Vehículos Automotores de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos (CDC), y por Alison Harvey, consultora de la Organización Mundial de la Salud.

Kacem Laych, Víctor Pavarino, Margie Peden, David Sleet, Tami Toroyan y Andrés Villaveces también hicieron valiosos aportes.

La recopilación de datos en los países fue posible gracias a la ayuda de:

- los Representantes y el personal de la OPS/OMS en los países
- los coordinadores nacionales de datos (ver la lista en el cuadro A1 del Anexo Estadístico que figura al final de este documento)
- las personas que respondieron a las encuestas y los asistentes a las reuniones de consenso celebradas en los países
- los funcionarios gubernamentales que autorizaron la inclusión de datos nacionales en este informe regional.

Por último, la Organización Panamericana de la Salud agradece a *Bloomberg Philanthropies* por su generoso apoyo financiero para la elaboración y publicación de este informe.



# Prefacio

En el 2010, los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas ocasionaron aproximadamente 150.000 defunciones. Las muertes y lesiones ocurridas en las colisiones viales tienen una repercusión incalculable sobre las familias y las comunidades de todo el continente americano. Los usuarios particularmente vulnerables — peatones, motociclistas y ciclistas— son las víctimas fatales más frecuentes en todas las subregiones del continente, con excepción de América del Norte, donde los ocupantes de los automóviles constituyen el grupo predominante.

En el 2011, los Estados Miembros de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) aprobaron el *Plan de Acción de Seguridad Vial*, que ayudará los países de la Región a alcanzar las metas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 y a reducir el número de muertes en las vías de tránsito.

Este *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas*, es un esfuerzo conjunto de la OPS y la Organización Mundial de la Salud (OMS), se fundamenta en la información recolectada para elaborar el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. De los 35 Estados Miembros de la OPS, 32 —que agrupan a 98,5% de la población de la Región— aportaron datos para elaborar este informe regional.

La recopilación y preparación de los datos por los Estados Miembros participantes permitieron analizar variables que reflejan la magnitud del problema de la seguridad vial en la Región. El análisis de los datos se concentró en la mortalidad por tipo de usuario de las vías de tránsito; los niveles de motorización en los países; la legislación sobre seguridad vial que rige el uso de los cinturones de seguridad, cascos y sistemas de retención infantil ; factores de riesgo como el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol; y políticas de seguridad vial relativas a los medios de transporte no motorizados, como caminar y montar en bicicleta, en todo el continente americano.

Esperamos que esta publicación sirva de referencia para dar seguimiento tanto a los avances obtenidos en el marco del Plan Mundial para el Decenio de Acción y del Plan de Acción de Seguridad Vial de la OPS. Nuestra intención es que este informe sirva para mejorar las políticas de seguridad vial en los Estados Miembros y promover entornos seguros para todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente los grupos más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, motociclistas, y las personas de edad avanzada y los niños.

Carissa F. Etienne  
Directora





# Introducción

El transporte cumple una función fundamental en la forma en que vivimos nuestra vida: la manera de trasladarnos al trabajo, la escuela o el mercado determina el nivel de riesgo que enfrentamos a diario en las vías de tránsito. Si bien el uso de la red vial puede ser un recurso valioso para la sociedad, porque permite que las personas se ganen la vida o se mantengan en contacto con familiares y amigos, la exposición a la vialidad también puede conllevar un riesgo de muerte o de traumatismos para todos los usuarios de las vías de tránsito. El nivel de riesgo depende de diversos factores físicos y sociales, como el país de residencia, la edad y el tipo de usuario, la ubicación rural o urbana, la velocidad, el consumo de alcohol y el tipo de vehículo. Mientras más información tengamos sobre estos factores, más fácil será predecir y prevenir las muertes y las lesiones; además, la seguridad podrá promoverse de manera más eficaz.

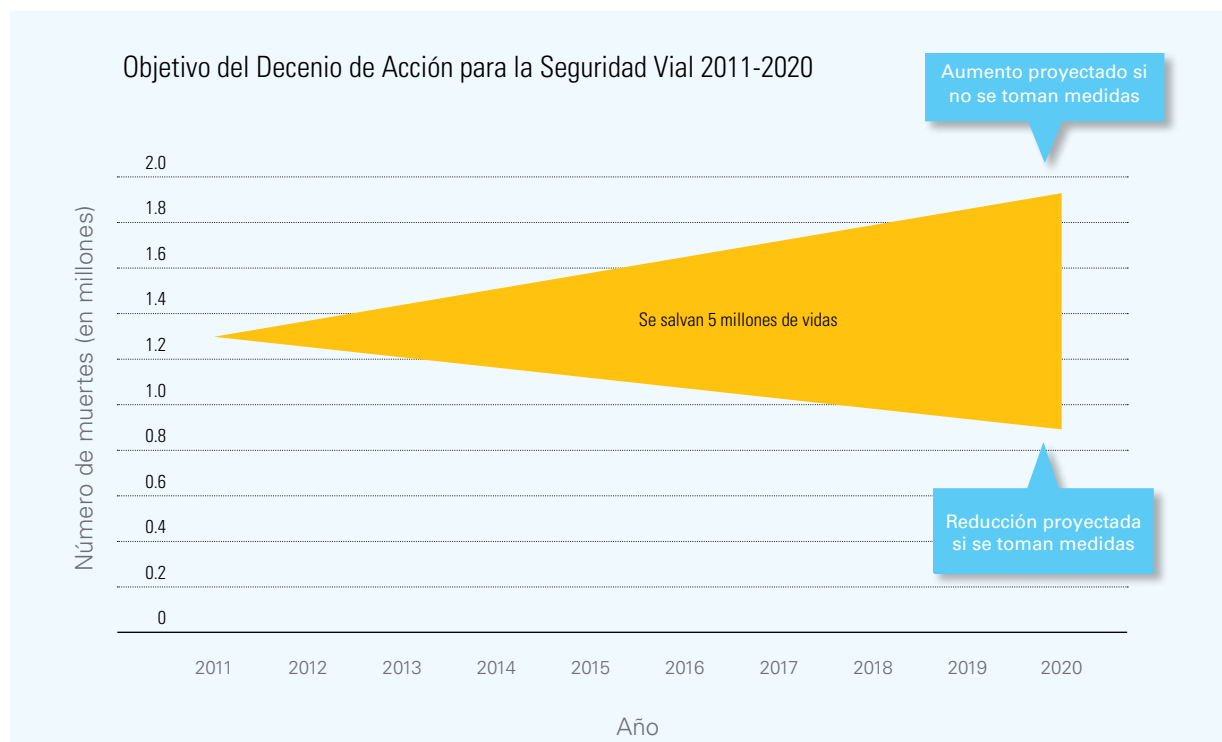
Aunque ya se dispone de herramientas eficaces que podrían responder a la carga sustancial que generan los traumatismos resultantes de las colisiones de tránsito para las comunidades de la Región, la situación puede mejorarse. Por ejemplo, todavía no se han puesto en práctica algunas medidas de prevención conocidas y eficaces; se calcula que a consecuencia de esta falta de acción ocurren 1,24 millones de muertes (1) y de 20 a 50 millones de lesiones por año en el mundo (2), lo que hace de las colisiones viales una de las principales causas de traumatismos y muertes a nivel mundial (véase la figura 1).

El progreso en materia de seguridad vial ha cobrado un impulso muy necesario en los últimos años. A continuación se enumeran algunos de los principales hitos alcanzados a nivel mundial: la publicación, en el 2004, del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (2); la serie de resoluciones sobre seguridad vial aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a partir de la resolución A/RES/58/289 (2004) (3); la Semana Mundial sobre la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, celebradas en el 2007 y el 2013; la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial del 2009; los informes sobre la situación mundial de la seguridad vial publicados en el 2009 y el 2013 (1, 4), y la resolución A/RES/64/255 (2010) (5) de la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobada en marzo del 2010, por la que se estableció el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Apoyándose en estas resoluciones de la Asamblea General y en otros logros importantes, la Organización Panamericana de la Salud anunció en el 2011 el Plan de Acción de Seguridad Vial, en el que se establecieron directrices para sus Estados Miembros (6).

*En la Región de las Américas, los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa de muerte de personas de edades comprendidas entre los 15 y los 24 años.*

En este informe se describe el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas, sobre la base del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* (1) y para esta descripción se ha dividido la Región en seis subregiones cuya población total es de casi 933 millones de personas (véase el cuadro 1). Estas subregiones, y los países que las componen, difieren ampliamente en cuanto a su tamaño, características geográficas y de otro tipo, como la situación de la seguridad vial. En la Región de las Américas, los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa de muerte de personas de edades comprendidas entre los 15 y los 24 años (7).

**Figura 1. Reducción mundial proyectada de muertes por colisiones viales durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011—2020**



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

**Cuadro 1. Países de la Región de las Américas que participaron en el informe, por subregión, población y porcentaje de cada subregión en el total de la población regional, 2009–2010**

| Subregión                 | Países  | Población          | Porcentaje   |
|---------------------------|---|--------------------|--------------|
| América del Norte         | Canadá, Estados Unidos de América   | 344.400.562        | 36,9         |
| Caribe hispanohablante    | Cuba, Puerto Rico, <sup>a,b</sup> República Dominicana  | 24.934.308         | 2,7          |
| Caribe no hispanohablante | Antigua y Barbuda, <sup>b</sup> Bahamas, Barbados, Dominica, Granada, <sup>b</sup> Guyana, Haití, <sup>a</sup> Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Trinidad y Tabago | 16.568.078         | 1,8          |
| Cono Sur                  | Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay   | 262.295.886        | 28,1         |
| Mesoamérica               | Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá   | 155.880.995        | 16,7         |
| Subregión Andina          | Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela (República Bolivariana de)  | 128.745.799        | 13,8         |
| <b>Total</b>              |   | <b>932.825.628</b> | <b>100,0</b> |

**Fuente:** Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población. *World Population Prospects: The 2010 Revision, Highlights and Advance Tables*. Nueva York: Naciones Unidas; 2011.

Nota: Estas son las seis subregiones de la Región de las Américas tal como fueron consideradas en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* de la OMS.

<sup>a</sup> No participó en la encuesta para los informes mundiales y regionales del 2013.

<sup>b</sup> Puerto Rico es Miembro Asociado de la OPS.

# Metodología

En el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* se describe la situación de la seguridad vial en los Estados Miembros de la Organización Mundial de la Salud (OMS); debido a que allí se han determinado cuáles son las brechas en materia de seguridad vial a nivel nacional, el informe sirve de herramienta de seguimiento para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Además del informe mismo sobre la situación mundial, la OMS ha elaborado notas descriptivas regionales, incluida una para la Región de las Américas (1).

Los datos utilizados en este informe para la Región de las Américas se generaron con una metodología diseñada para suministrar el conjunto único de datos que representa mejor la situación de la seguridad vial en cada país (ver figura 2). De los 35 países de la Región, 32 participaron en el informe, lo que equivale a 98,5% de la población de la Región. Dos de ellos son países de ingresos altos (Canadá y los Estados Unidos de América), y el resto son países de ingresos medianos. El análisis estadístico de los datos de los 32 países se llevó a cabo en la OPS y la OMS.

**Figura 2. Diagrama de flujo de la metodología**



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

Además de recopilar y analizar los datos, la OMS hizo un cálculo para determinar el número y la tasa de muertes causadas por el tránsito en el 2010. Los métodos utilizados variaron de acuerdo con la exhaustividad de las estadísticas de los registros civiles de cada país, que se notifican a la OMS anualmente (ver referencia 1, que incluye una explicación detallada). Si los datos de registro de defunciones estaban incompletos, el número de muertes y las tasas de mortalidad se calculaban a partir de una regresión binomial negativa.



**Sección 1:**

**Seguridad vial  
en la Región de las Américas:  
situación actual**

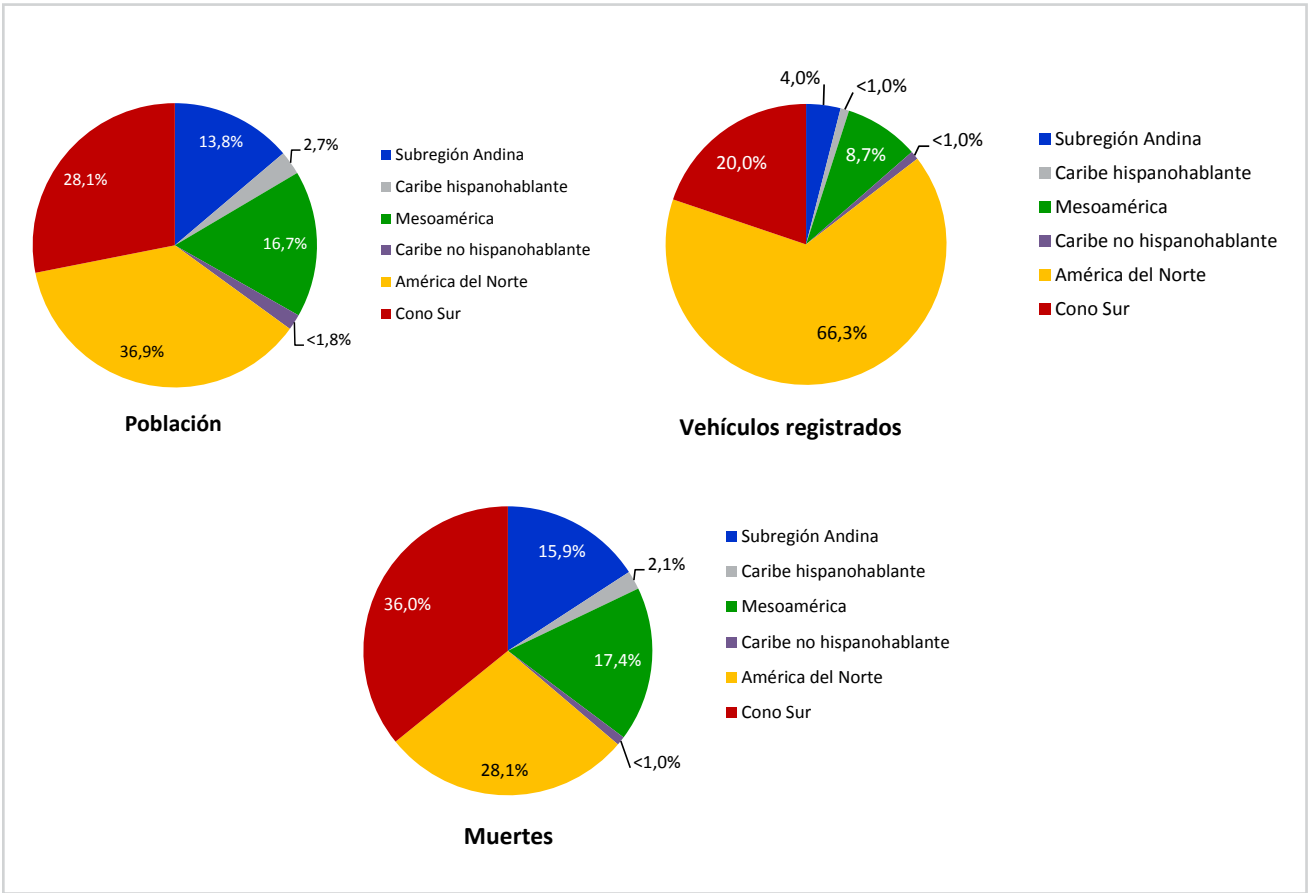


# Seguridad vial en la Región de las Américas: situación actual

En el 2010, las lesiones causadas por el tránsito fueron la causa de casi 150.000 defunciones en la Región de las Américas. No obstante, estas muertes no se distribuyen en forma equitativa entre las subregiones, ni su distribución está correlacionada sistemáticamente con el parque automotor registrado de una subregión (ver figura 3). Las subregiones de los Andes, Mesoamérica y el Cono Sur soportan una carga desproporcionada de las defunciones causadas por lesiones de tránsito en la Región, en relación con su parte del volumen total de vehículos registrados en la Región. Por el contrario, América del Norte cuenta con dos terceras partes de los vehículos registrados de la Región, pero acusa menos de un tercio de las muertes causadas por colisiones viales.

La probabilidad de morir en las vías públicas de cada subregión de las Américas es mucho mayor entre los hombres y este modelo se ha mantenido constante en los últimos años. Los hombres representan 70% de las muertes por colisiones en América del Norte, 79% en Mesoamérica, 80% en la Subregión Andina, 81% en el Caribe no hispanohablante y el Cono Sur y 83% en el Caribe hispanohablante.

**Figura 3. Proporción de población,<sup>a</sup> defunciones<sup>b</sup> y vehículos<sup>b</sup> registrados por subregión, Región de las Américas, 2010**



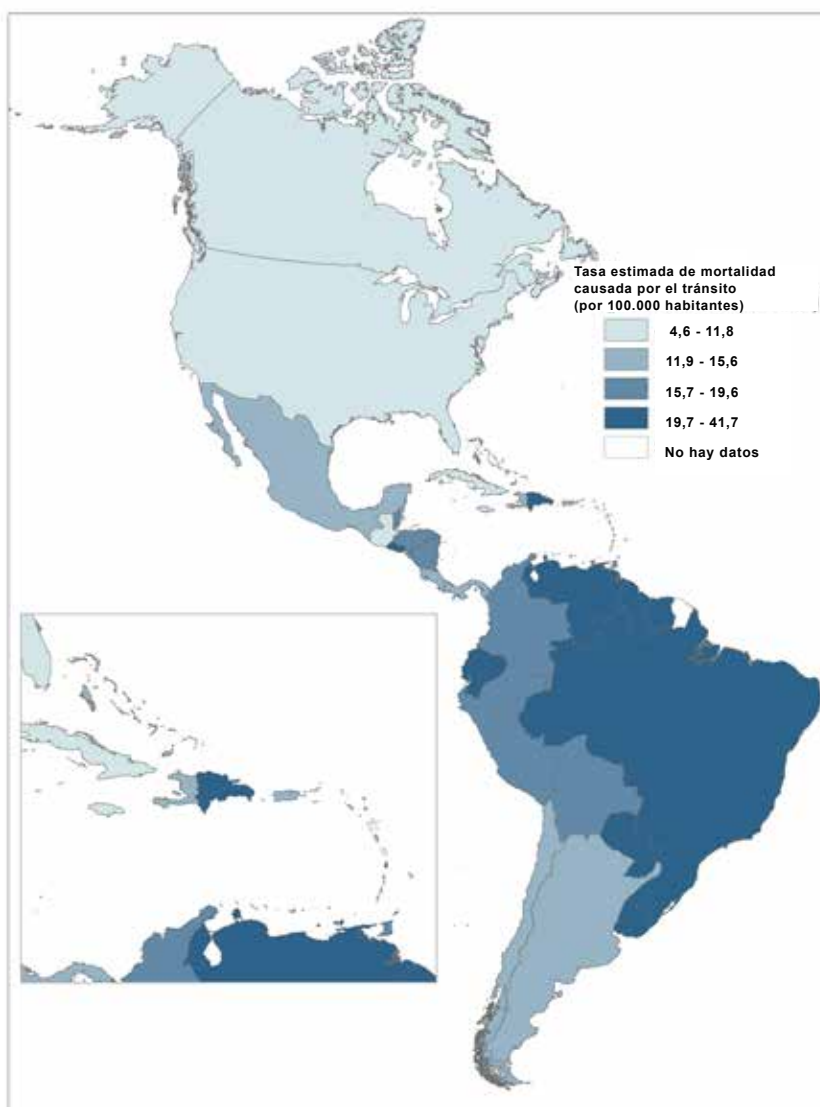
**Fuente:** World Population Prospects: The 2010 Revision, Highlights and Advance Tables y Datos sobre la seguridad vial en la región de las Américas, 2013.  
<sup>a</sup> Proporciones calculadas sobre la base de los datos de World Population Prospects: The 2010 Revision, Highlights and Advance Tables, metodología usada en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/methodology/estimating\\_global\\_road\\_traffic\\_deaths.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1)).  
<sup>b</sup> Notificado por el país.

## Variaciones de las tasas de mortalidad calculadas entre países y subregiones

Las tasas de mortalidad representan el tamaño de la población y, como tales, son un mejor indicador del riesgo que el número de defunciones. Las tasas de muertes causadas por colisiones de tránsito varían mucho entre los países, desde la más alta de 41,7 por 100.000 habitantes a la más baja de 4,6 por 100.000 (ver figura 4). La tasa promedio de muertes en las vías públicas de la Región de las Américas es de 16,1 por 100.000 habitantes; 15 países de la Región registran tasas superiores a la media regional.

Las tasas de mortalidad relacionadas con el tránsito también varían por subregión, desde una alta de 22,2 por 100.000 habitantes en el Caribe hispanohablante a una baja de 11,0 en América del Norte, con tasas de 22,1 en la subregión Andina, 14,5 en Mesoamérica, 14,4 en el Caribe no hispanohablante y 20,3 en el Cono Sur (véase la figura 5).

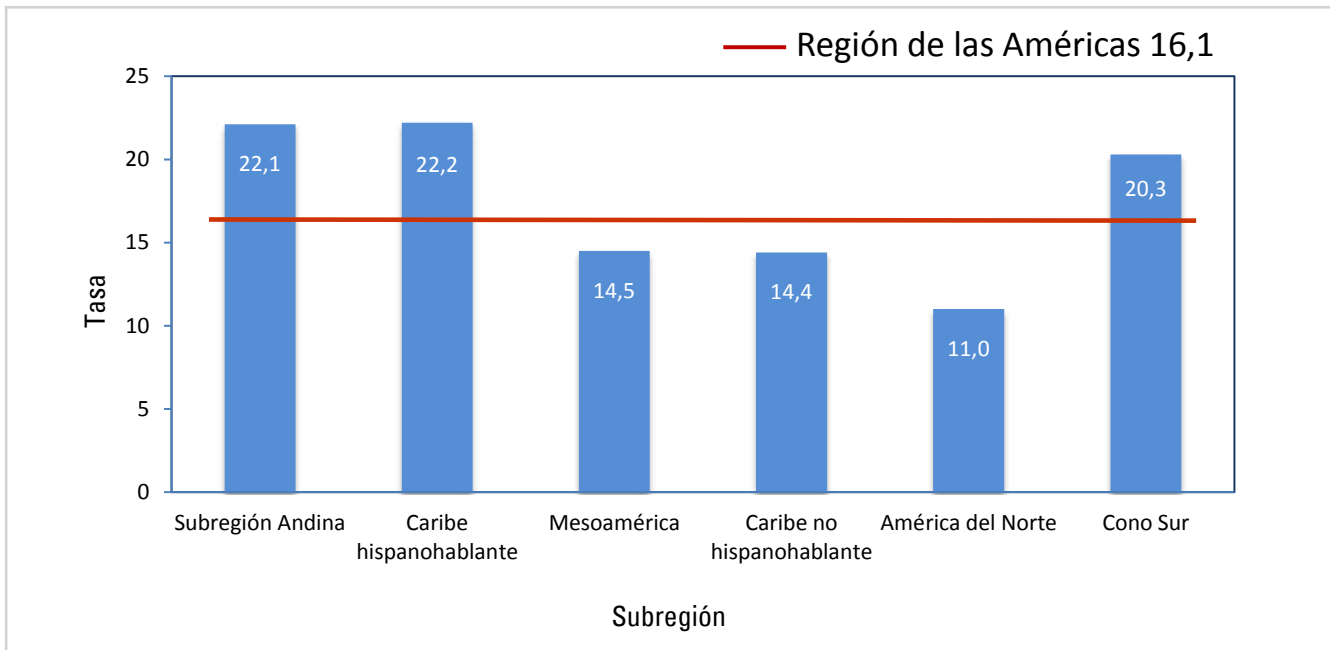
**Figura 4. Cálculo de las tasas de mortalidad debidas a las colisiones de tránsito por 100.000 habitantes, países de la Región de las Américas, 2010**



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)



**Figura 5. Cálculo de las tasas de mortalidad debidas a las colisiones de tránsito por 100.000 habitantes, por subregión,<sup>a</sup> Región de las Américas, 2010**



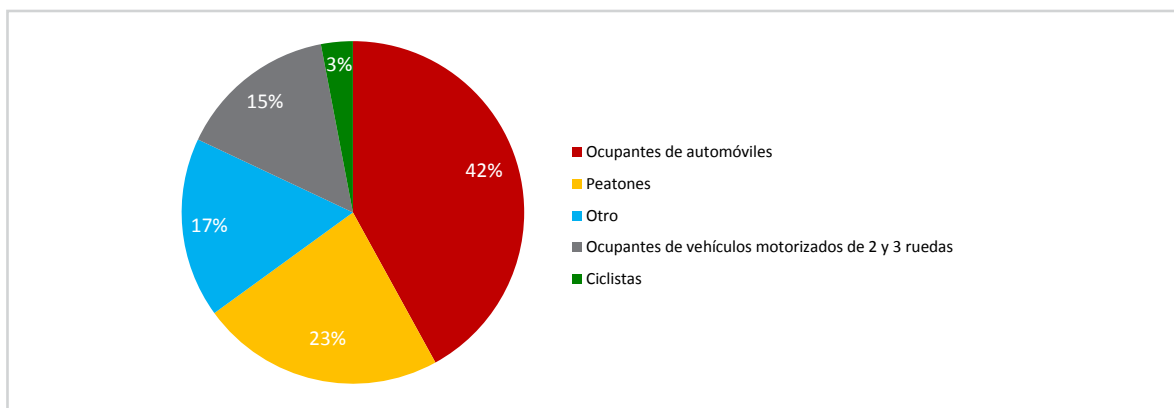
**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)  
<sup>a</sup> Modelado a partir de una regresión binomial negativa ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/methodology/estimating\\_global\\_road\\_traffic\\_deaths.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1)). El cálculo de las defunciones corresponde al 2010.



# Casi la mitad de todas las muertes relacionadas con el tránsito ocurren entre motociclistas, peatones y ciclistas

En la Región de las Américas en general, la proporción más grande de muertes en las vías de tránsito se observa entre los ocupantes de automóviles (42%), seguida de los peatones (23%) y pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas (15%) (figura 6). Como grupo, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito (peatones, ciclistas y pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas) representan 41% de todas las muertes.

Figura 6. Proporción de muertes en las vías de tránsito por tipo de usuario, Región de las Américas, 2010.



Fuente: Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)



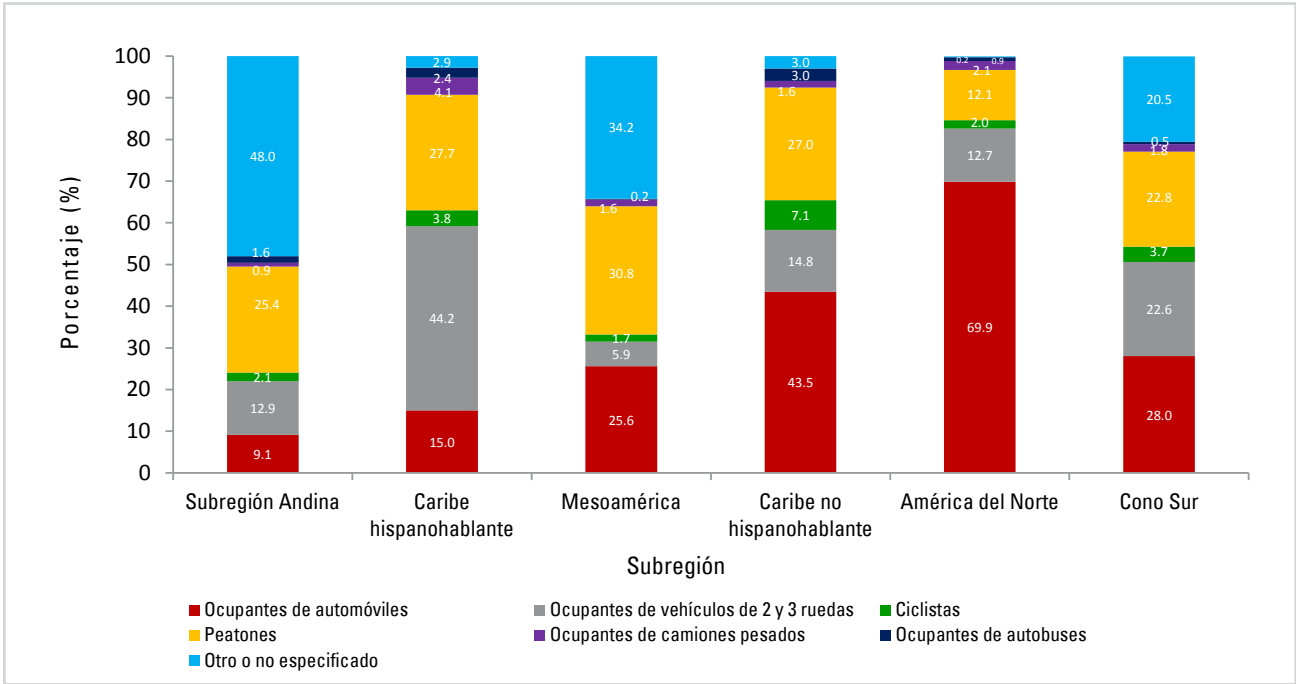


El riesgo que enfrentan los diversos usuarios de las vías de tránsito difiere mucho en las subregiones, lo que refleja en parte las diferencias en la combinación de vehículos que transitan por las vías públicas (figuras 7 y 9). Entre los ocupantes de automóviles se encuentra la mayor proporción de muertes causadas por colisiones viales en el Caribe no hispanohablante (44%), en América del Norte (70%) y en el Cono Sur (28%); los motociclistas representan la mayor proporción de muertes en las vías de tránsito del Caribe hispanohablante (44%). En Mesoamérica y la subregión Andina, la mayor proporción de defunciones ocurre entre los peatones (25% y 31%, respectivamente), aunque la gran proporción de muertes clasificadas como "otro y no especificado" en estas subregiones oculta la verdadera distribución del riesgo entre los usuarios de las vías de tránsito. La proporción de peatones que fallecen en colisiones de tránsito sigue siendo alta en toda la Región, y va desde 12% en América del Norte a 31% en Mesoamérica.

A medida que las motocicletas se convierten en una forma más común de transporte en la Región de las Américas, también están convirtiéndose en una fuente de preocupación cada vez mayor en la Región. Un análisis reciente de los datos de mortalidad de la Región permitió observar que las tasas de mortalidad relacionadas con el uso de motocicletas habían subido de forma considerable en todas las subregiones entre 1998 y el 2010, incluso en las subregiones donde las tasas eran bajas (8).

Casi una quinta parte (17%) de las muertes acaecidas en colisiones viales en la Región de las Américas fue de personas que usaban modalidades distintas o no especificadas de transporte. Los datos de otras partes del mundo arrojan una cifra similar (19%), pero esto sigue indicando una deficiencia importante en las prácticas de recopilación de datos (7). Las subregiones de los Andes, Mesoamérica y el Cono Sur muestran proporciones muy grandes de defunciones de usuarios de las vías públicas clasificadas bajo "otras y no especificadas" (48%, 34% y 20%, respectivamente). Sin duda, hay una necesidad urgente de registrar y clasificar mejor los datos sobre colisiones en las vías públicas de estas subregiones, a fin de orientar las medidas preventivas con mayor eficacia.

**Figura 7. Proporción de muertes en las vías de tránsito notificadas, por tipo de usuario<sup>a</sup> y por subregión, Región de las Américas, 2010**

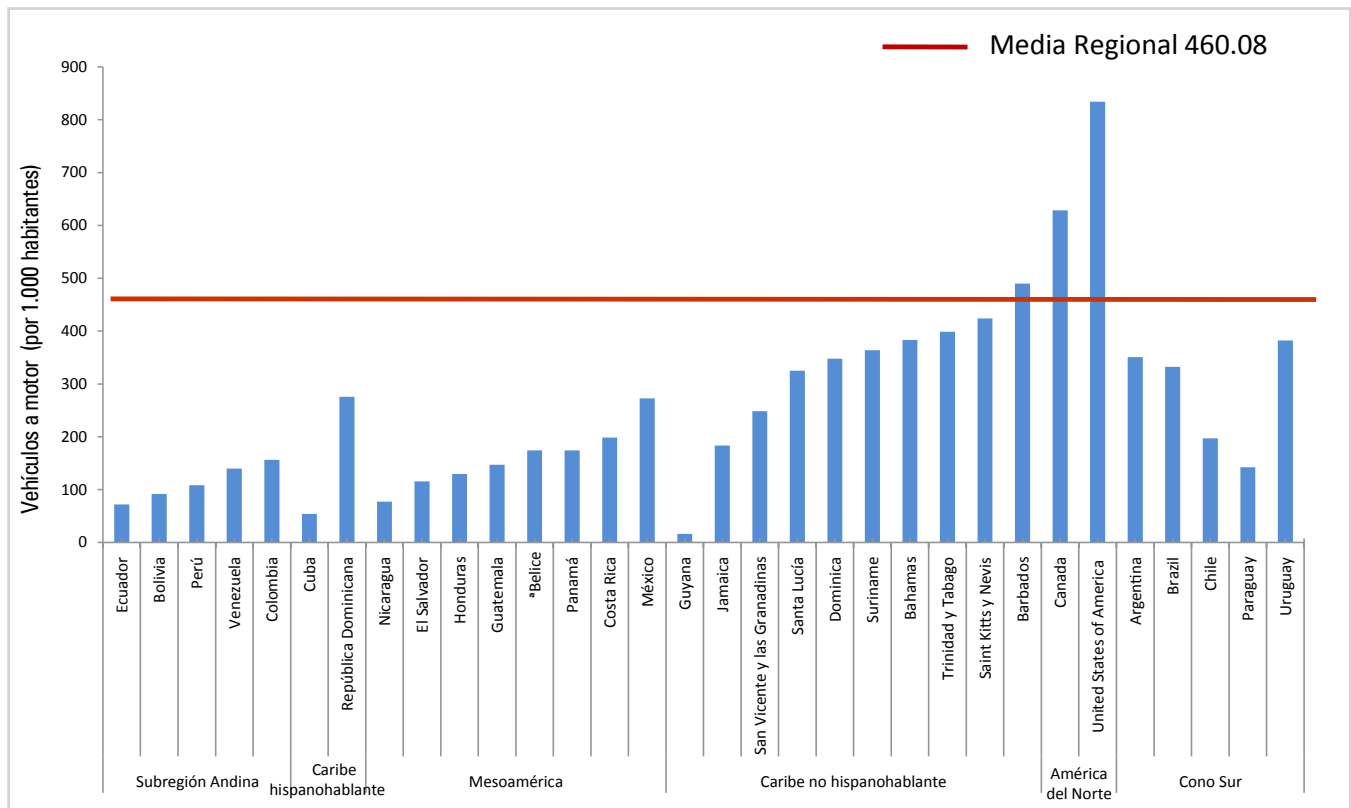


**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)  
<sup>a</sup>Véanse los perfiles de los países para datos similares propios de cada país.

# Mayor motorización

El desarrollo económico de la Región ha dado lugar a un aumento de los niveles de motorización. En otras palabras, la población está pasando de modos de transporte no motorizados —como caminar o montar bicicleta— a modos motorizados, como los vehículos de pasajeros o las motocicletas. En la figura 8 se ilustra la tasa de vehículos registrados por cada 1.000 habitantes por país y subregión. Las tasas más elevadas se observan en la subregión norteamericana, que incluye a Canadá y los Estados Unidos, los dos países de ingresos altos de la Región. Las tasas de motorización en la Región se distribuyen de manera desigual entre todos los países y subregiones.

**Figura 8. Vehículos automotores registrados por 1.000 habitantes, por país y subregión, Región de las Américas, 2010**

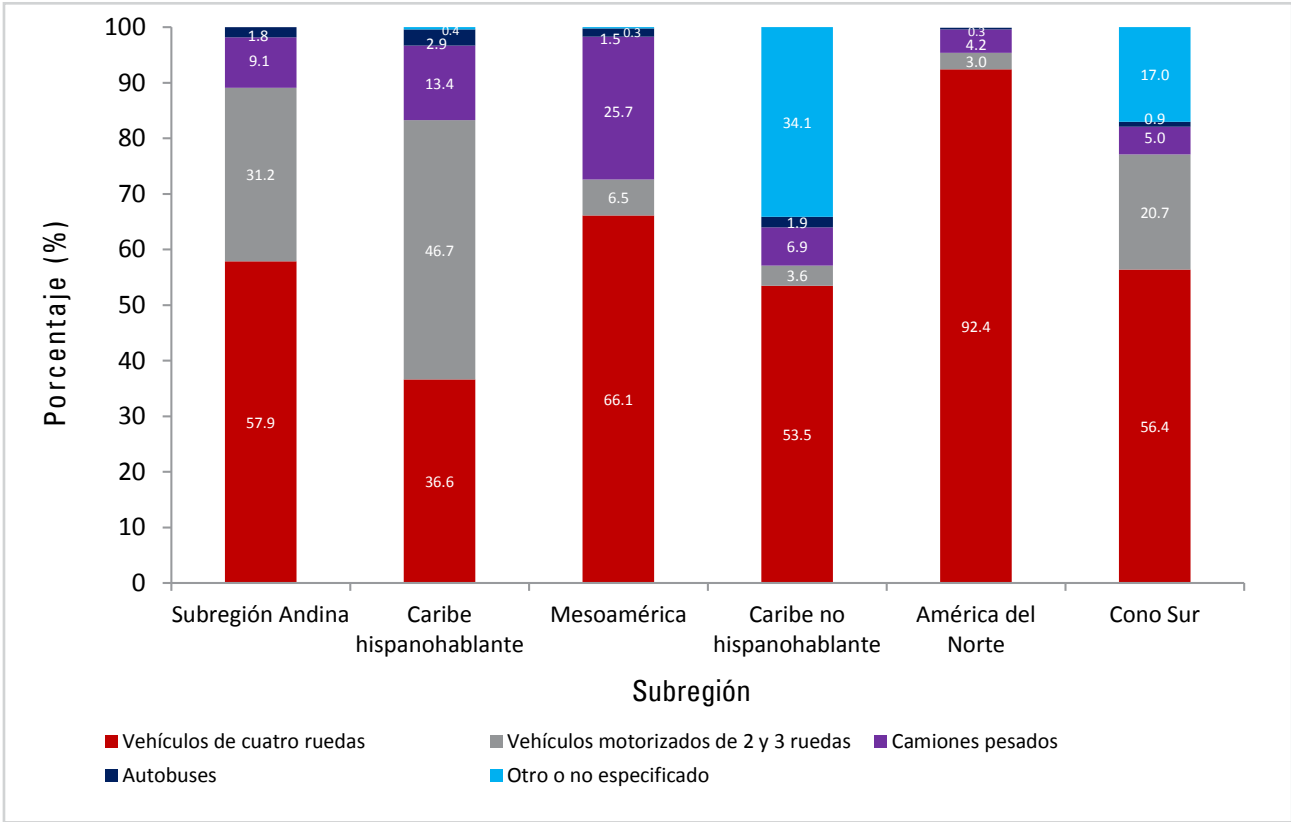


**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

<sup>a</sup> Los datos correspondientes a Belice se obtuvieron de: Organización Panamericana de la Salud. *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud; 2009.

La composición del parque automotor registrado también varía en cada subregión (figura 9). Los automóviles de pasajeros y los vehículos livianos de cuatro ruedas son el tipo de vehículo más común en la Región, ya que representan más de la mitad del parque automotor registrado en todas las subregiones excepto el Caribe hispanohablante, donde los vehículos de dos y tres ruedas son el vehículo motorizado más común (47% del parque). Los vehículos motorizados de dos y tres ruedas constituyen más de una quinta parte de los vehículos registrados en las subregiones Andina (31%), Caribe hispanohablante (47%) y Cono Sur (21%).

**Figura 9. Proporción de vehículos registrados, por tipo de vehículo y por subregión, Región de las Américas, 2010**



Fuente: Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

## **Sección 2:**

# **Prevención de lesiones relacionadas con el tránsito: progreso en la Región**



# Prevención de lesiones relacionadas con el tránsito: progreso en la Región

Uno de las maneras más eficaces de mejorar la seguridad vial es promulgar y hacer cumplir las leyes (1, 2, 9, 10). La encuesta permitió recopilar información acerca de la legislación relativa al control de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, uso del casco, de cinturones de seguridad y sistema de retención infantil. Desde la recopilación de datos para el primer *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, varios países de la Región han fortalecido su legislación o aplicado nuevas leyes en respuesta a los factores de riesgo clave.

A pesar de las mejoras legislativas en muchos países, apenas 2,8% de la población de la Región está protegida por leyes nacionales que abarcan los cinco factores de riesgo y protección fundamentales (vea el cuadro 2 para la definición de los criterios legislativos).

De los países participantes en la encuesta, 84% (27) cuentan hoy en día con un organismo nacional principal a cargo de la seguridad vial, y en 69% (22) se aplican estrategias nacionales o subnacionales sobre la materia. Sólo 12 países informaron tener un presupuesto anual exclusivo para la seguridad vial, lo que indica que pudiera haber una diferencia considerable entre el compromiso de un país con la seguridad vial y su ejecución de medidas preventivas.

*Sólo dos países tienen leyes a nivel nacional que cumplen todos los criterios evaluados para los siguientes factores: el exceso de velocidad, el manejo bajo los efectos del alcohol, requisitos acerca del uso del casco para motociclistas, el uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.*

**Cuadro 2. Definiciones de los criterios de leyes nacionales.**

| Factores                             | Criterios de leyes nacionales  |
|--------------------------------------|--|
| Velocidad                            | Una ley nacional sobre límite de velocidad que establece una velocidad máxima en zonas urbanas de $\leq 50$ km/h y permite a las autoridades locales reducir dichos límites de velocidad donde convenga  |
| Alcohol                              | Una ley nacional sobre conducción bajo los efectos del alcohol basada en la alcoholemia (o equivalente de alcohol etílico en el aliento) que establece un límite de alcoholemia de $\leq 0,05$ g/dl para la población general                    |
| Uso del casco                        | En una ley nacional sobre el uso del casco por los motociclista que cubre a todos los ocupantes, en todos los tipos de vías e independientemente del tipo de motor, y que obliga a que los cascos cumplan con una norma internacional o nacional |
| Uso de cinturones de seguridad       | Una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad que se aplica a todos los ocupantes de automóviles (asientos delanteros y traseros)  |
| Uso de sistema de retención infantil | Una ley nacional que exige el uso de dispositivos de sujeción para niños   |



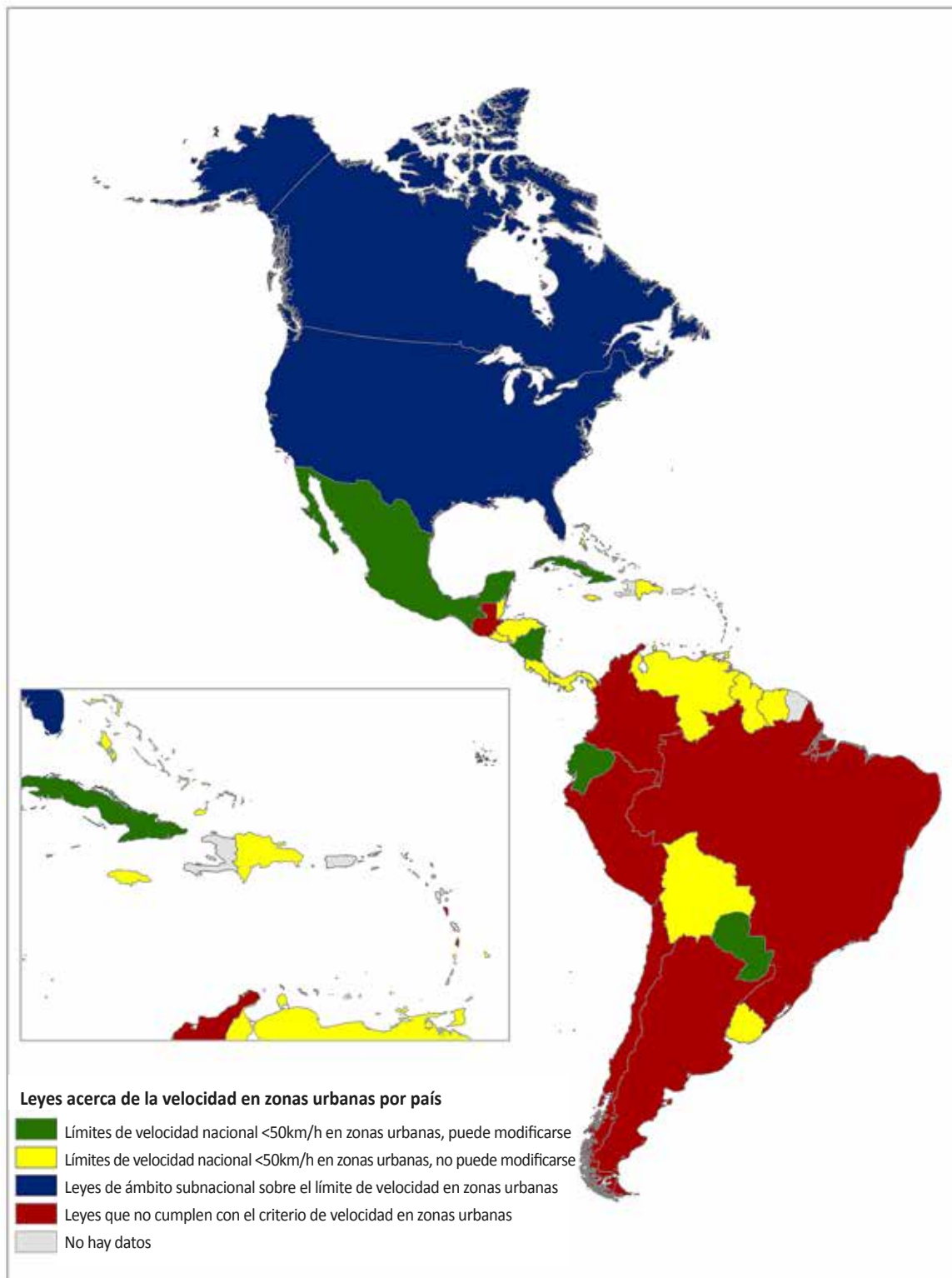
# La disminución de la velocidad protege a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito contra las lesiones y la muerte

La velocidad es un contribuyente importante de las colisiones viales. Conducir a velocidades más bajas reduce la probabilidad de un choque y de muerte o lesión en caso de que este ocurra. En el caso de los peatones, que es un grupo especialmente vulnerable, una velocidad menor significa menos defunciones (11). En los Estados Unidos de América, por ejemplo, se calcula que el exceso de velocidad es un factor en casi un tercio (31%) de todas las colisiones mortales, lo que representa un costo aproximado de US\$40 mil millones anuales (12).

De los 32 países que aportaron datos para este informe, 69% (22) han establecido límites de velocidad a nivel nacional de <50km/h en las zonas urbanas (figura 10). Solo cinco países también permiten a las autoridades locales reducir el límite de velocidad autorizado por la ley, por lo que se considera que tienen una legislación integral con respecto a la velocidad. Las subregiones de Mesoamérica, el Caribe no hispanohablante y el Caribe hispanohablante tienen la proporción más alta de países con límites similares de velocidad en las ciudades. El límite promedio de velocidad en zonas urbanas de la Región es aproximadamente de 43 km/h. La aplicación de los límites de velocidad es una preocupación fundamental: apenas cuatro países calificaron su nivel de cumplimiento de la ley como bueno (8 o más en una escala de 0 a 10).



Figura 10. Situación de las leyes sobre la velocidad en zonas urbanas, Región de las Américas, 2010



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)



# Leyes estrictas acerca del manejo bajo los efectos del alcohol protegen a 42% de la población de la Región

La conducción bajo los efectos del alcohol es un factor clave en las colisiones de tránsito (13); la incapacitación aumenta con la cantidad de alcohol consumida. Los datos han demostrado que si se hace cumplir por los conductores de todo el país el límite de alcoholemia de  $\leq 0,05$  g/dl, disminuirán las colisiones viales y las defunciones (14).

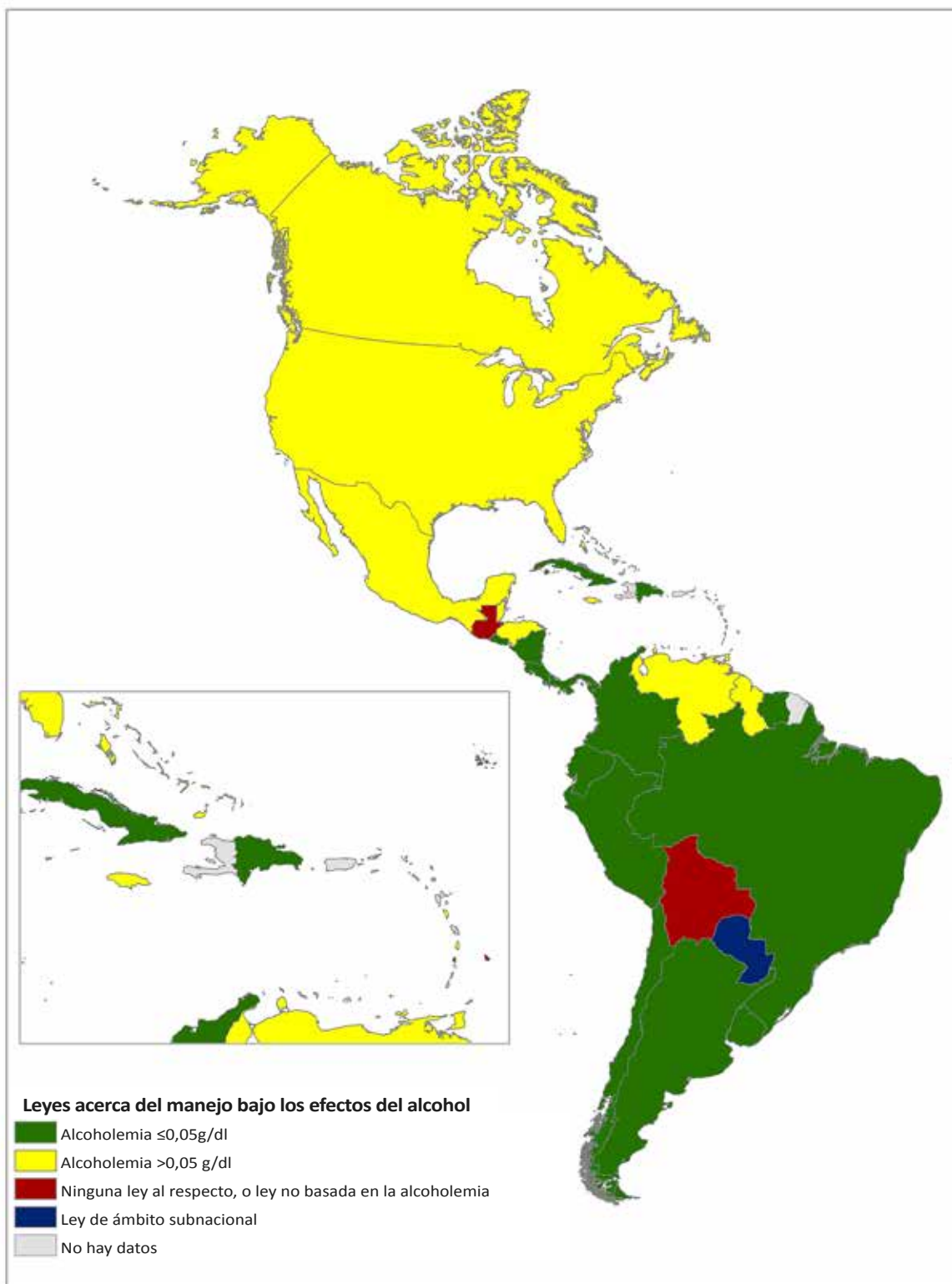
Casi la mitad (14) de los 32 países participantes de la Región de las Américas han fijado límites nacionales de alcoholemia a  $\leq 0,05$  g/dl para toda la población, conforme a lo que dictan las prácticas óptimas. Sin embargo, la adopción de los límites recomendados de alcoholemia varía mucho por subregión (figura 11). Por ejemplo, aunque 42% de la población de la Región está protegida por legislación acerca del manejo bajo los efectos del alcohol, sólo cinco de los 14 países que han aprobado leyes nacionales o subnacionales que establecen límites de alcoholemia califican su cumplimiento de bueno (8 o más en una escala de 0 a 10).

Quince de los países de la Región pudieron aportar valores aproximados de la proporción de muertes en las vías atribuibles a la alcoholemia, con cálculos que van desde  $<10\%$  hasta cerca del 60%. Los datos se basan en diferentes límites de alcoholemia y se recopilan mediante metodologías diferentes, lo que no permite hacer una comparación adecuada que ofrezca una imagen de la influencia del alcohol en las muertes acaecidas en las vías públicas de la Región. Es necesario contar con datos más precisos para mejorar la evaluación del problema y orientar mejor las medidas preventivas.

**“Manejar bajo los efectos del alcohol disminuyen tus reflejos.  
¿Vale la pena tomar el riesgo?”**



Figura 11. Leyes acerca del manejo bajo los efectos del alcohol, Región de las Américas, 2010



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción.* Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)



## Legislación acerca del uso del casco para motociclistas está mejorando en la Región, pero es necesario aumentar los esfuerzos en este sentido

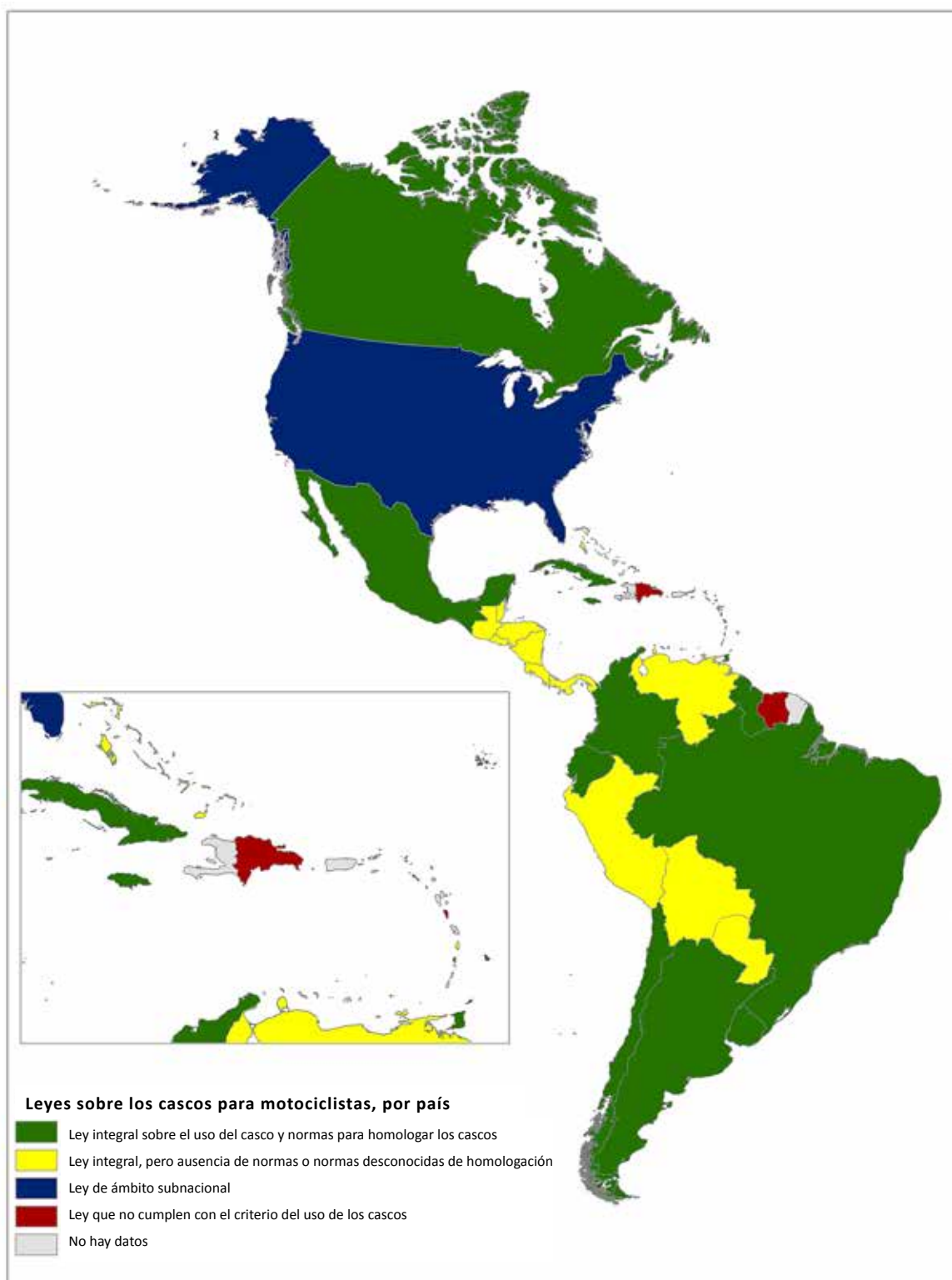
Por cada milla recorrida en un vehículo, los motociclistas tienen una probabilidad casi 30 veces mayor de morir en una colisión con respecto a los pasajeros de un automóvil (15). Se calcula que los cascos tienen una eficacia de 37% para prevenir una lesión mortal a los motociclistas (16) y de 72% para reducir los traumatismos craneoencefálicos (17); pero los cascos deben cumplir ciertas normas de calidad y deben usarse en la forma adecuada para alcanzar esos niveles de eficacia. Por lo general, las tasas más altas de utilización del casco se atribuyen a la existencia de las leyes pertinentes y a su aplicación estricta.

Cerca de 90% de los países participantes en la encuesta (28) ya han aprobado leyes nacionales acerca del uso del casco para motociclistas que se aplican tanto a los conductores de motocicletas como a sus pasajeros en todas las vías, sea cual fuere el tipo de motor; 16 de estos países también estipulan que los cascos deben cumplir con una norma nacional o internacional. Si bien la legislación acerca del uso de los cascos está mejorando en la Región, solo la mitad de los países participantes (15, o 52% de la población de la Región) satisfacen ambos criterios, con lo cual cumplen con la definición de los criterios de legislación acerca de este factor de protección. La ausencia de normas sobre los cascos es notable en las subregiones andina, mesoamericana y del Caribe no hispanohablante (ver la figura 12). Sólo 36% (10) de los países que tienen leyes nacionales acerca del uso de casco para motociclistas notificaron un nivel eficaz de cumplimiento (8 o más en una escala de 0 a 10).

Dieciocho países aportaron datos sobre la proporción de motociclistas que usan cascos, y se obtuvieron ejemplos de cada subregión, excepto del Caribe hispanohablante. El uso del casco entre todos los motociclistas se ubica entre un nivel bajo de 6% en Jamaica a un nivel alto de más de 98% en Canadá, Chile, Costa Rica y Panamá. Los datos de varios países indican que los pasajeros de las motocicletas utilizan mucho menos los cascos que los conductores mismos. Es necesario contar con datos más precisos para mejorar la evaluación del problema y orientar mejor las medidas preventivas.



Figura 12. Leyes acerca del uso de casco para motociclistas y homologación de los cascos, Región de las Américas, 2010



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción.* Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

## El progreso de la legislación acerca del uso del cinturón de seguridad se ha estancado

El cinturón de seguridad es una de las intervenciones más eficaces para la prevención de lesiones a los ocupantes de un automóvil en caso de una colisión. Si se usa en la forma adecuada, el cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte a cerca de la mitad en caso de que ocurra un impacto (18). Para los países con una proporción alta de automóviles y vehículos livianos de cuatro ruedas y que registran muchas defunciones de los ocupantes de automóviles, los cinturones de seguridad son un componente fundamental de toda estrategia de seguridad vial.

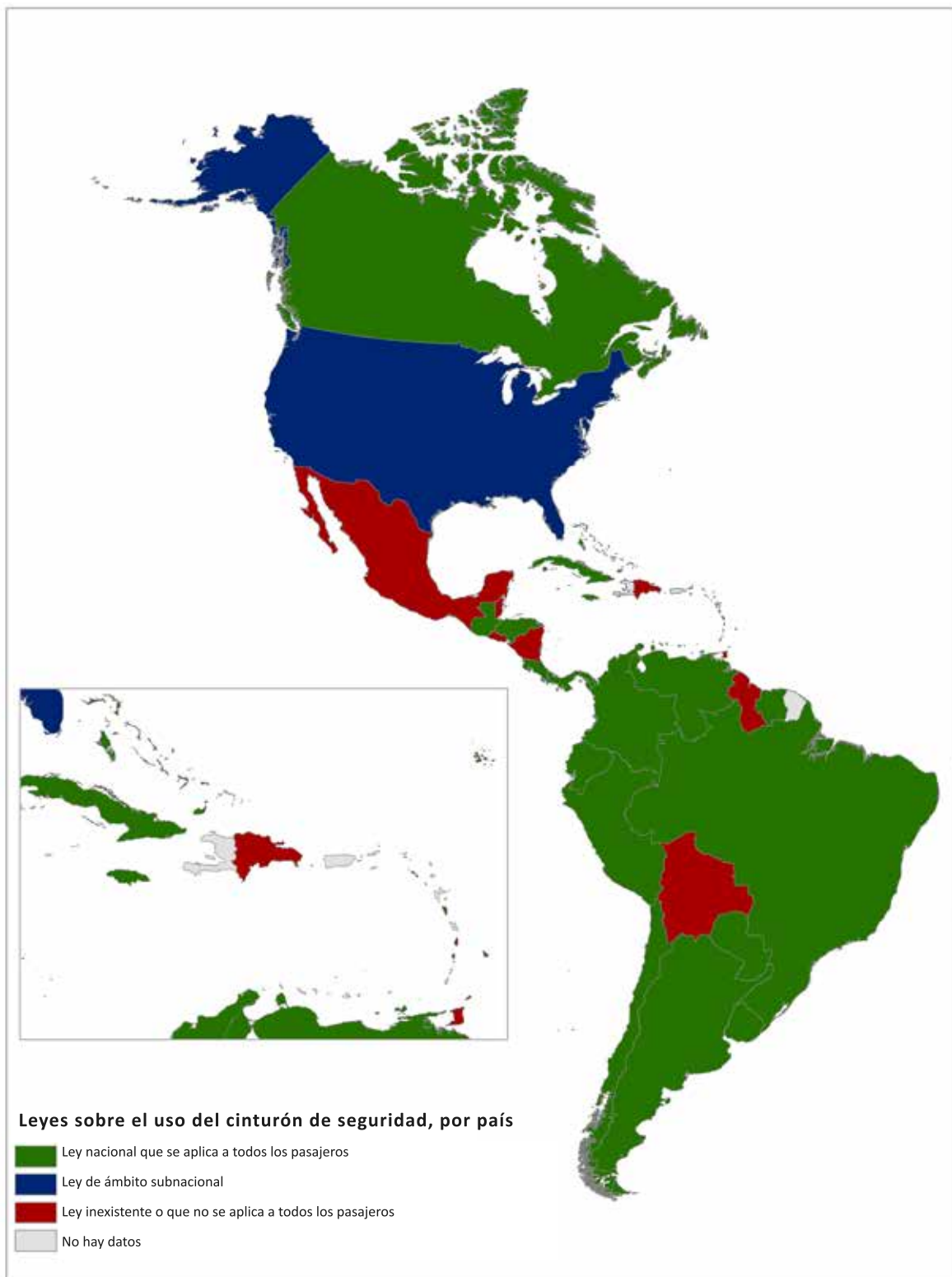
Dos tercios (21) de los países participantes cuentan ahora con leyes nacionales que exigen el uso del cinturón de seguridad para los ocupantes, tanto del asiento delantero como del asiento trasero (figura 13). Siete de los 21 países que han aprobado leyes nacionales sobre el cinturón de seguridad califican su aplicación de la ley como eficaz (8 o más en una escala de 0 a 10).

Sólo 15 países aportaron datos acerca del uso del cinturón de seguridad por los conductores, mientras que un número todavía menor aportó datos acerca del uso de cinturones de seguridad por los pasajeros en el asiento delantero o trasero. El uso del cinturón de seguridad por los conductores se ubicó entre un nivel bajo de 39% en Argentina y un nivel alto de más de 95% en Canadá y Saint Kitts y Nevis. Entre los 12 países que informaron acerca del uso del cinturón de seguridad, tanto por el conductor como por los pasajeros que van en el asiento trasero, el uso de este dispositivo por los pasajeros del asiento trasero fue drásticamente inferior en comparación con el de los conductores, aun en países donde el cumplimiento de esta norma por los conductores era superior al 90%.





Figura 13. Leyes acerca del uso del cinturón de seguridad, Región de las Américas, 2010



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

## Muchos países han promulgado leyes para proteger a los niños

Los asientos de seguridad para niños también figuran entre las intervenciones más eficaces disponibles para la prevención de lesiones (18). Las reducciones potenciales del riesgo de muerte varían según el tipo de sistema de retención infantil y su colocación en el vehículo (en el asiento trasero o en el delantero), pero un análisis de los estudios efectuados en varios países muestran de manera sistemática los beneficios considerables de las leyes que obligan a colocar el sistema de retención infantil en el asiento trasero (19).

En la Región de las Américas, 22 países han promulgado leyes que estipulan el uso de sistema de retención infantil (figura 14). Sin embargo, todavía queda mucho por hacer para mejorar el cumplimiento de esta normativa: apenas tres de los 22 países calificaron su cumplimiento de bueno (8 o más en una escala de 0 a 10).

**Figura 14. Leyes acerca del uso del sistema de retención infantil, Región de las Américas, 2010**



**Fuente:** Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

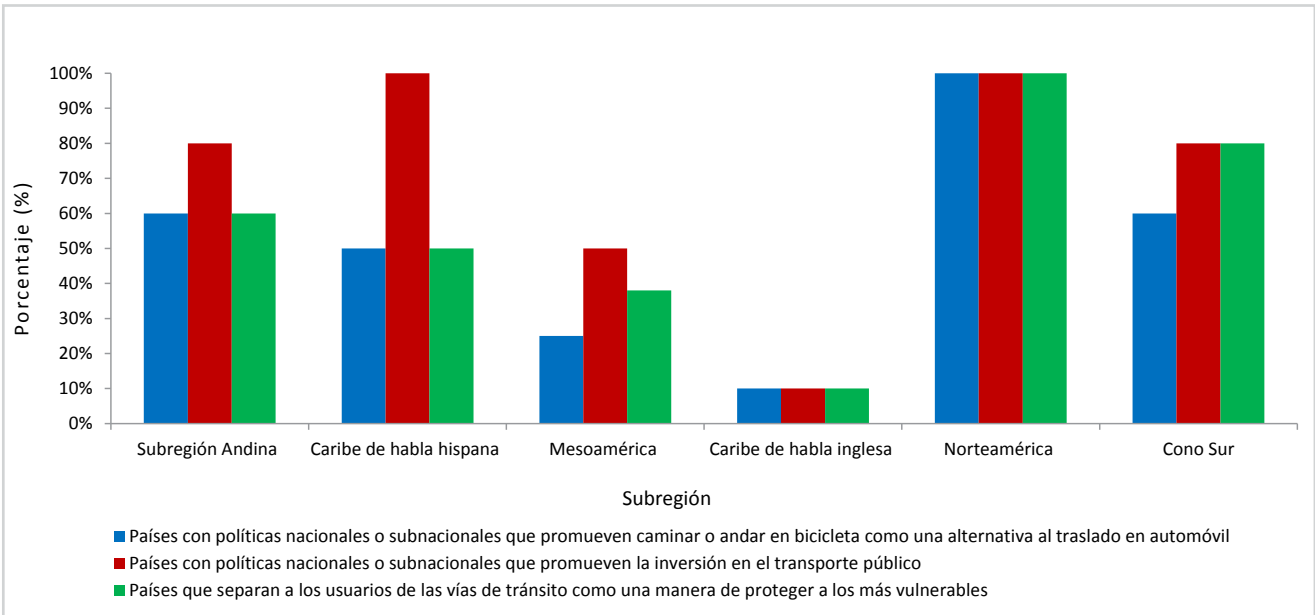
# Es necesario contar con políticas de transporte más estrictas para proteger a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito

Son muchos los factores que determinan el riesgo de muerte o lesión en las vías de tránsito, entre ellos el entorno vial mismo, el modo de transporte, la mezcla de usuarios de las vías y los tipos de vehículos presentes. En general, la infraestructura vial de la Región se ha diseñado para vehículos motorizados. Esto da lugar a una tensión inherente entre eficiencia y seguridad, y especialmente la seguridad de las personas que caminan, montan en bicicleta o usan motocicletas, vale decir, los “usuarios vulnerables de las vías de tránsito” (20).

Las políticas que promueven el caminar o el montar en bicicleta, aunadas a políticas que alienten la inversión en sistemas de transporte público como una alternativa al transporte en vehículos automotores, pueden reducir el volumen de tránsito motorizado en las vías. Cuando se ejecutan con la supervisión y la infraestructura apropiadas, esas políticas pueden mejorar la seguridad de los peatones y de los ciclistas, en particular. Por otro lado, estas políticas pueden generar otros beneficios sanitarios y ambientales, como la reducción del consumo de combustibles no renovables, el tráfico, las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire, así como el aumento de la actividad física. Los usuarios vulnerables de las vías de tránsito pueden gozar de una mayor protección con políticas que los separen del tráfico de gran velocidad en el entorno vial.

La atención que se presta a las necesidades de desplazamiento y de seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito no es uniforme entre las subregiones (figura 15). Poco más de la mitad (17) de los países participantes de la Región tiene políticas nacionales o subnacionales que apoyan la inversión en el transporte público, y casi la mitad de ellos (14) separan a los usuarios de las vías de acuerdo con el modo de transporte; 12 países tienen políticas nacionales o subnacionales que promueven el caminar o el montar en bicicleta como alternativa al desplazamiento en automóvil.

**Figura 15. Porcentaje de países que disponen de políticas para fomentar un sistema de transporte colectivo seguro y sostenible, por subregión, Región de las Américas, 2010**



Fuente: Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

# En la mayoría de los países se prohíbe el uso de los teléfonos celulares mientras se conduce

La distracción de los conductores no es un tema nuevo en materia de seguridad vial, pero el uso de los teléfonos celulares mientras se conduce es una fuente relativamente nueva de distracción. La preocupación con este tipo de distracción de los conductores ha aumentado a medida que el uso de los teléfonos celulares ha crecido extraordinariamente. En el 2011 había 5.900 millones de suscripciones a teléfonos celulares o móviles en todo el mundo, lo que representa un aumento con respecto a los 4.700 millones registrados en el 2009 (21). Esto significa que 87% de la población mundial tenía teléfonos celulares en el 2011, lo que incluye 79% de la población de los países en desarrollo (21).

La conducción de forma segura exige que los conductores mantengan los ojos en la carretera, las manos en el volante y sus mentes concentradas en la tarea de conducir. El uso de los teléfonos celulares puede incidir sobre cualquiera o todos estos aspectos del comportamiento de los conductores (22). Hay un conjunto de medidas comunes para contrarrestar el uso del teléfono celular por parte de los conductores, como soluciones tecnológicas (por ejemplo, el desvío automático de llamadas entrantes a mensajes de voz), legislación que prohíbe uso del teléfono celular al conducir y campañas de concienciación del público. El uso de los teléfonos celulares mientras se conduce está prohibido en 21 (66%) de los países de la Región participantes, y el uso de los teléfonos celulares tanto sin manos libres como con manos libres está prohibido en tres de ellos.





# Conclusiones y recomendaciones

Las colisiones de tránsito son una causa importante de lesiones, sufrimiento y muerte en la Región de las Américas. En la mayoría de las subregiones de la Región, los motociclistas, los peatones y los ciclistas corren el mayor riesgo, excepto en la subregión de América del Norte, donde la proporción más alta de defunciones ocurre en los ocupantes de automóviles. El riesgo que enfrentan los diferentes tipos de usuarios de las vías de tránsito varía mucho entre las seis subregiones de la Región, ya que los motociclistas y los peatones están expuestos a un riesgo desproporcionado en muchos países.

En casi toda la Región, la tasa de motorización sigue en aumento. El número de propietarios de automóviles está creciendo, al igual que los dueños de motocicletas en algunas subregiones.

Los países de toda la Región se están esforzando por mejorar la seguridad vial. Casi todo han designado un organismo principal para la seguridad vial y elaborado estrategias nacionales o subnacionales de seguridad vial. Muchos han fortalecido la legislación sobre uno o más de los factores de riesgo y protección prioritarios (control de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, uso de cascos para motociclistas, del cinturón de seguridad y sistema de retención infantil). Sin embargo, es necesario avanzar más en el ámbito de las leyes, dado que solo dos países tienen una legislación integral relativa a los cinco factores de riesgo y protección fundamentales y prioritarios, mientras que son pocos los países que califican como eficaces sus niveles de cumplimiento de la normativa vigente.

Los resultados de este informe revelan que es imperiosa la necesidad de perfeccionar la integralidad y la calidad de los datos. En algunos casos, los datos no están completos ni son lo bastante específicos para poder comprender quiénes mueren en las vías. En la mitad de las subregiones, la categoría "otro o no especificado" de usuarios de las vías de tránsito es tan amplia que puede distorsionar la verdadera imagen del riesgo que corren los usuarios de las vías de tránsito. Cerca de la mitad de los países participantes no pudo proporcionar datos sobre las muertes acaecidas en colisiones viales atribuibles al consumo de alcohol o a la falta de uso del casco para motociclistas o del cinturón de seguridad. Estas lagunas en la información deben colmarse si se quiere comprender a cabalidad la seguridad vial en la Región y para que los países puedan orientar bien sus intervenciones.

Los gobiernos de la Región ya han reconocido la necesidad de aumentar los esfuerzos en estas áreas. Los Estados Miembros de la Organización Panamericana de la Salud han convenido en emprender actividades específicas para mejorar la seguridad vial, conforme a lo que se establece en el Plan de Acción de Seguridad Vial adoptado en el 2011 (6). El Plan de Acción define siete objetivos, con indicadores para dar seguimiento al progreso, además de actividades para ayudar a los países a alcanzar dichos objetivos. Se lograrán avances importantes en la seguridad vial a medida que los países de la Región de las Américas ejecuten el Plan de Acción con los recursos y el liderazgo adecuados.

Para reducir las muertes y las lesiones relacionadas con el tránsito, se recomienda a los países de la Región:

- designar comités consultivos nacionales u organismos responsables de la seguridad vial y dotarlos de la autoridad y los recursos necesarios para fomentar medidas de seguridad vial;
- promover la formulación de políticas y la construcción de infraestructuras que propicien el tránsito seguro para los usuarios vulnerables de las vías, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas en las vías urbanas y las carreteras del país;
- reducir el peso de los factores de riesgo (como el exceso de velocidad y el consumo de alcohol) en las lesiones relacionadas con el tránsito vehicular y aumentar el uso de equipos de protección (como el casco, el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil) mediante la promulgación y cumplimiento estricto de leyes integrales sobre los factores de riesgo y de protección;
- instaurar sistemas de vigilancia o fortalecer los ya existentes para mejorar la calidad de los datos sobre las zonas y los grupos expuestos a mayor riesgo de sufrir lesiones como resultado de las colisiones en las vías.

# Referencias

1. Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: OMS; 2013. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)
2. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, Mathers C (eds). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra: OMS; 2004. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf)
3. Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución 58/289. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 11 de mayo del 2004. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/media/news/en/unga\\_58\\_289\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/en/unga_58_289_es.pdf)
4. Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009: es hora de pasar a la acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2009. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/web\\_version\\_es.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1)
5. Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 10 de mayo del 2010. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)
6. Organización Panamericana de la Salud. *Plan de Acción de Seguridad Vial*. Documento CD51/7, Rev.1. 2011. Disponible en: [http://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=20497&Itemid](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=20497&Itemid)
7. Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME). *The global burden of disease heatmap 2010*. Seattle, Washington: IHME, University of Washington, 2013. Disponible en: <http://www.healthmetricsandevaluation.org/gbd/visualizations/gbd-heatmap>
8. Rodrigues EMS, Villaveces A, Sanhueza A, Escamilla-Cejudo JA. Trends in fatal motorcycle injuries in the Americas, 1998–2010. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 2014, 21(2):170-180. Disponible en: doi:10.1080/17457300.2013.792289
9. *European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices*. Copenhagen: Oficina Regional de la OMS para Europa; 2009. Disponible en: [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0015/43314/E92789.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0015/43314/E92789.pdf)
10. Organización Panamericana de la Salud. *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington, DC: OPS; 2009. Disponible en: <http://www.bvsde.paho.org/texcom/cd045364/SeguridadVialAmericas.pdf>
11. *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Ginebra: Global Road Safety Partnership; 2008. Disponible en: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_eng.pdf)
12. Estados Unidos de América. Departamento de Transporte, Administración Nacional de Seguridad del Tránsito Vial. *Traffic Safety Facts, 2010 Data: Speeding*. Washington, DC: Departamento de Transporte; 2012. (Informe No. DOT HS 811 636). Disponible en: <http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811636.pdf>

13. *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Ginebra: Global Road Safety Partnership; 2007. Disponible en: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9782940395002\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9782940395002_eng.pdf)
14. Fell JC, Voas RB. The effectiveness of reducing illegal blood alcohol concentration (BAC) limits for driving: evidence for lowering the limit to .05 BAC. *Journal of Safety Research* 2006, 37(3):233-243. Disponible en: doi: 10.1016/j.jsr.2005.07.006.
15. Estados Unidos de América. Departamento de Transporte, Administración Nacional de Seguridad del Tránsito Vial. *Traffic Safety Facts, 2010 Data: Motorcycles*. Washington, DC: Departamento de Transporte; 2012. (Informe No. DOT HS 811 639). Disponible: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811639.pdf>
16. Deutermann W. *Motorcycle helmet effectiveness revisited*. Washington, DC: Departamento de Transporte de Estados Unidos; 2004. (Informe No. DOT HS 809 715). Disponible en: [www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/809715.pdf](http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/809715.pdf)
17. Liu B, Ivers R, Norton R, Blows S, Lo SK. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *The Cochrane Database of Systematic Reviews* 2003, Número 4. Art. No.: CD004333.pub2. Disponible: doi:10.1002/14651858.CD004333.pub2.
18. *Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. London: FIA Foundation for the Automobile and Society; 2009. Disponible en: [http://whqlibdoc.who.int/road\\_safety/2009/9780956140302\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/road_safety/2009/9780956140302_eng.pdf)
19. Elvik R, Høy A, Vaa T, Sørensen M. *The Handbook of Road Safety Measures*. Segunda edición. Bradford, UK: Emerald Group Publishing Limited; 2009.
20. Organización Mundial de la Salud. *Seguridad peatonal: manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales*. Ginebra: OMS 2013. Disponible en: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128043/1/9789243505350\\_spa.pdf?ua=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128043/1/9789243505350_spa.pdf?ua=1)
21. International Telecommunications Union (ITU). *The World in 2011: ICT Facts and Figures*. Ginebra: Unión Internacional de Telecomunicaciones; 2011. Disponible en: <http://www.itu.int/ITU-D/ict/facts/2011/material/ICTFactsFigures2011.pdf>
22. Organización Mundial de la Salud. *Uso del celular al volante: un problema creciente de distracción del conductor*. Ginebra: OMS; 2011. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/distracted\\_driving\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_es.pdf)



# Perfiles de países



# ARGENTINA



Población: 40.412.376

Grupo de ingresos: Mediano

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 8.620

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Sí, plenamente financiada                 |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2008-2012)                            |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 50%                                       |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |            |
|---|------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 14.163.125 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | —          |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | —          |
| Camiones pesados  | —          |
| Autobuses   | —          |
| Otros   | —          |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |            |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | Sí         |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No         |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |            |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí         |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No         |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 5.094 <sup>a</sup> , 80% hombres, 20% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>a</sup> Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40–60 km/h   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0 g/dl   |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 33% <sup>b</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 46% conductores <sup>c</sup><br>24% pasajeros <sup>c</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 29% asientos delanteros <sup>c</sup><br>11% asientos traseros <sup>c</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | Sí   |

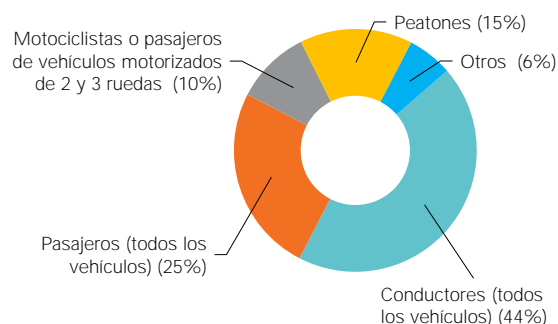
<sup>b</sup> 2009, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

<sup>c</sup> 2011, Encuesta Nacional sobre uso de cinturón de seguridad, casco y factores distractivos.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

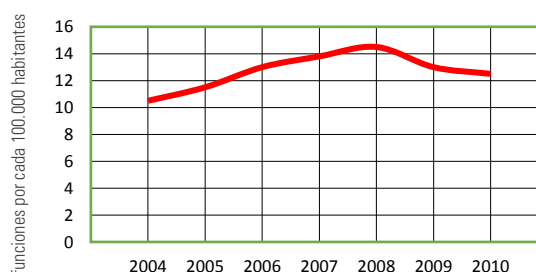
|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 107  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí   |

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Observatorio de Seguridad Vial, ANSV.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2004/2008, RENAT (Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito) 2008/2010, Observatorio de Seguridad Vial, ANSV.

# BAHAMAS



Población: 342.877  
 Grupo de ingresos: Alto  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 21.970

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                          |
|---|--------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Departamento de Tránsito |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí                       |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                       |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2006-2012)           |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 20%                      |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2008)</b>   | 131.365        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 125.472        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 821            |
| Camiones pesados  | 4.285          |
| Autobuses   | 787            |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | —              |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | —              |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

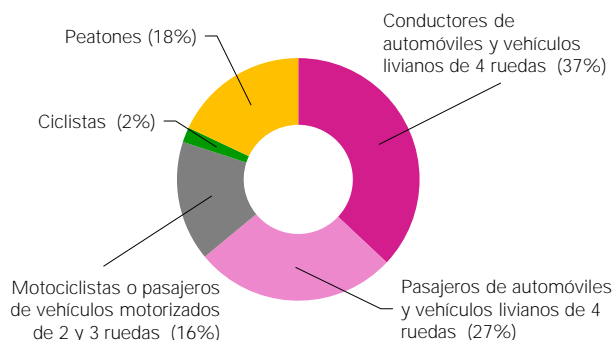
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 44 <sup>b</sup> , 75% hombres, 25% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —  |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, División de Tránsito, Reales Fuerzas Policiales de Bahamas.

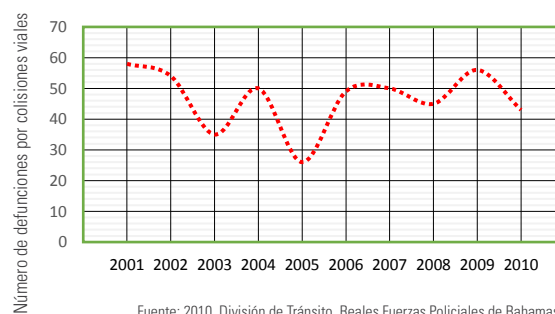
## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —                      |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —                      |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, División de Tránsito, Reales Fuerzas Policiales de Bahamas.

# BARBADOS



Población: 273.331  
 Grupo de ingresos: Alto  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 12.660

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Comité de Control del Tránsito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                        |
|--|------------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí                     |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | En una parte de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No                     |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No                     |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No                     |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 133.835        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 108.057        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 2.335          |
| Camiones pesados  | 5.014          |
| Autobuses   | 444            |
| Otros   | 17.985         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 20 <sup>b</sup> , 85% hombres, 15% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —  |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos por colisiones en las vías de tránsito, sin período de tiempo estipulado).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí <sup>c</sup>        |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | —                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | —                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | —                      |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | — <sup>d</sup>         |
| Eficacia de la aplicación   | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 ⑧ 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | —                      |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 ⑦ 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 ⑤ 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —                      |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —                      |

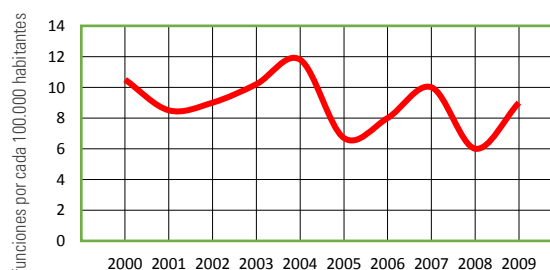
<sup>c</sup> El conducir bajo los efectos del alcohol no se define según el nivel de concentración de alcohol en la sangre.

<sup>d</sup> Los casos en los que se sospecha que el conductor está bajo los efectos del alcohol se investigan más.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 11-49% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Real Fuerza Policial de Barbados.

# BELICE



Población: 311.627  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 3.640

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Comité Nacional de Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí                                |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                                |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada           |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2007-2012)                    |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —                                 |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados</b>  | —              |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | —              |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | —              |
| Camiones pesados  | —              |
| Autobuses   | —              |
| Otros   | —              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  | —              |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | Sí             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  | —              |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 42 <sup>b</sup> , 86% hombres, 14% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 0,9% <sup>c</sup>                          |

<sup>b</sup> Fuentes combinadas (Ministerio de Salud y otros). Definido como muerte dentro de un año de la colisión.

<sup>c</sup> Perez-Nunez R, et al. Economic impact of fatal and nonfatal road traffic injuries in Belize in 2007. Rev Panam Salud Pública, 2010, 28(5):326-36.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

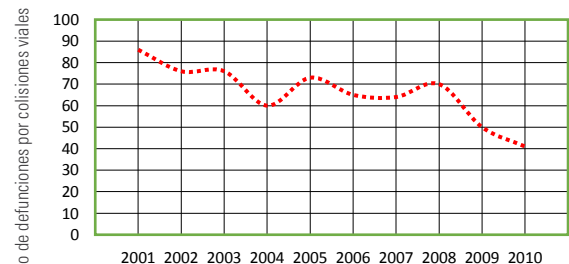
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 80% conductores <sup>d</sup><br>15% pasajeros <sup>d</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 60% asientos delanteros <sup>d</sup><br>30% asientos traseros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No   |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —  |

<sup>d</sup> 2011, Policía/Departamento de Transporte.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Unidad de Epidemiología.

Datos recopilados en reunión de concertación multisectorial y aprobados por el Departamento de Transporte.



# BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)



Población: 9.929.849  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 1.810

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo Interinstitucional de Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada                      |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | No   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | No   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 910.333        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 708.351        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 57.835         |
| Camiones pesados  | 115.171        |
| Autobuses   | 28.976         |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

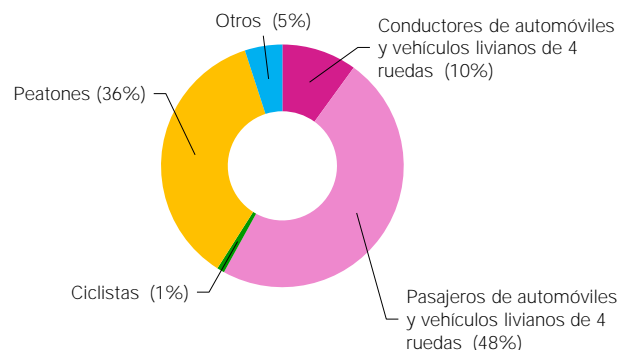
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 1.294 <sup>b</sup> , 76% hombres, 24% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía. Definido como muerte en la escena de la colisión.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Comando General de la Policía Boliviana.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

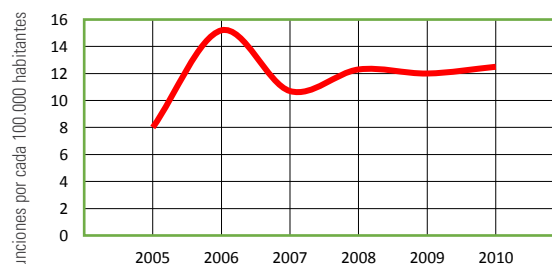
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí <sup>c</sup>        |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | —                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | —                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05 g/dl <sup>c</sup> |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —                      |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —                      |

<sup>c</sup> Sólo se aplica a conductores de vehículos de transporte público.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí          |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No          |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Subnacional |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | —           |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —           |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí          |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí          |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2011, Comando General de la Policía Boliviana, tasa de mortalidad calculada por el Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana.

# BRASIL

Población: 194.946.488  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 9.540



## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN)          |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Sí, plenamente financiada                             |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2004-2014)  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | Reducir a 11 por cada 100.000 habitantes para el 2014 |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Sí |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |            |
|---|------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 64.817.974 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 43.632.236 |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 16.508.854 |
| Camiones pesados  | 3.954.202  |
| Autobuses   | 722.682    |
| Otros   | 0          |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |            |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No         |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No         |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |            |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí         |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí         |

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)</b>          | 37.594 <sup>a</sup> , 82% hombres, 18% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 1,2% <sup>b</sup>                              |

<sup>a</sup> Cifras del registro civil (fallecidos por colisiones en las vías de tránsito, sin periodo de tiempo estipulado).  
<sup>b</sup> 2005, Instituto de Investigación Económica Aplicada (IPEA).

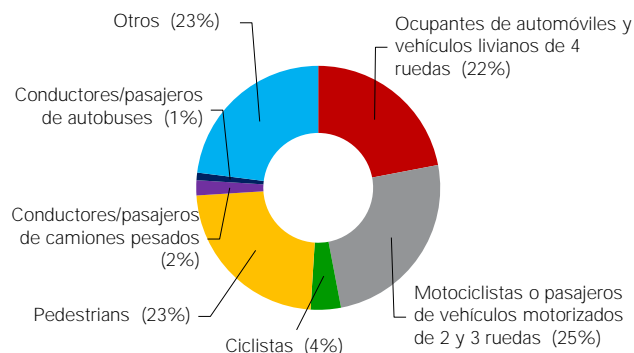
## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 30-80 km/h             |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,02 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,02 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,02 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑦ 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

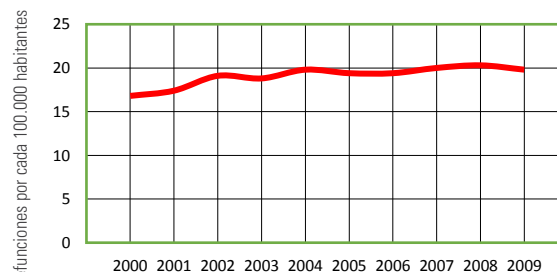
|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | —      |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Ministerio de Salud, Sistema de Información sobre Mortalidad (SIM).

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Ministerio de Salud, Sistema de Información sobre Mortalidad (SIM).

# CANADÁ

Población: 34.016.594

Grupo de ingresos: Alto

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 43.250



## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Dirección para el Control de los Vehículos a Motor y la Seguridad Vial, Transporte Canadá <sup>a</sup> |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | No   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | No   |

<sup>a</sup> Con el apoyo y la colaboración del Consejo Canadiense de Administradores de Transporte Automotor y sus miembros.

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

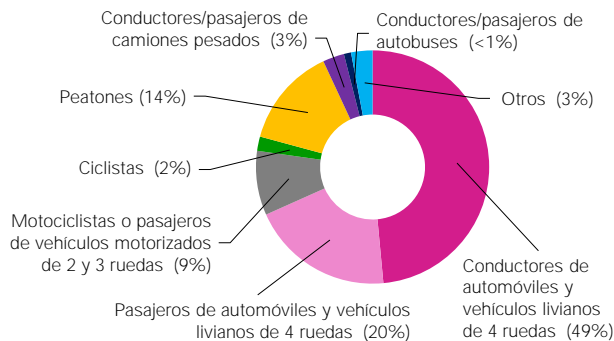
|   |            |
|---|------------|
| <b>Vehículos registrados (2009)</b>   | 21.387.132 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 19.876.990 |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 594.866    |
| Camiones pesados  | 829.695    |
| Autobuses   | 85.579     |
| Otros   | 2          |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |            |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | Sí         |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No         |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |            |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí         |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí         |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)</b>          | 2.227 <sup>b</sup> , 69% hombres, 31% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 5% <sup>c</sup>                               |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>c</sup> Vodden K., et al. Analysis and Estimation of the Social Cost of Motor Vehicle Collisions in Ontario (2004). Ministerio del Transporte, 2007.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Registros de colisiones de tránsito notificados a la policía.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

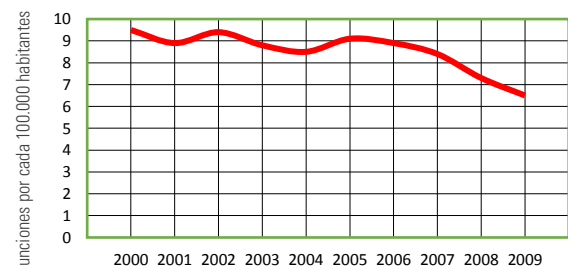
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Subnacional  |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí   |
| Límite máximo en vías urbanas   | —  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05–0,08 g/dl <sup>d</sup>  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0 g/dl <sup>d</sup>  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05–0,08 g/dl <sup>d</sup>  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 33% <sup>e</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Subnacional  |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí <sup>f</sup>  |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí <sup>f</sup>  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 99% conductores <sup>g</sup><br>99% pasajeros <sup>g</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Subnacional  |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí <sup>f</sup>  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 96% asientos delanteros <sup>h</sup><br>89% asientos traseros <sup>h</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Subnacional <sup>i</sup>   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Subnacional  |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí <sup>f</sup>  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

<sup>d</sup> Límite de concentración de alcohol en la sangre establecidos por las provincias.  
<sup>e</sup> 2009, datos de médicos forenses compilados por Investigación sobre traumatismos por colisiones en las vías de tránsito.  
<sup>f</sup> En todas las provincias y territorios es obligatorio que conductores y pasajeros de motocicletas usen el casco reglamentario.  
<sup>g</sup> 2009, registro nacional de información sobre colisiones de tránsito de Transporte Canadá.  
<sup>h</sup> En todas las provincias y territorios es obligatorio que todos los ocupantes de los vehículos usen cinturones de seguridad.  
<sup>i</sup> 2011, Transporte Canadá, Encuestas sobre vías rurales y urbanas.  
<sup>j</sup> En todas las provincias y territorios es obligatorio el uso de sistemas de retención para niños.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Transporte Canadá.

# CHILE



Población: 17.113.688  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 10.750

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 3.375.523      |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 2.974.416      |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 102.314        |
| Camiones pesados  | 155.732        |
| Autobuses   | 46.573         |
| Otros   | 96.488         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

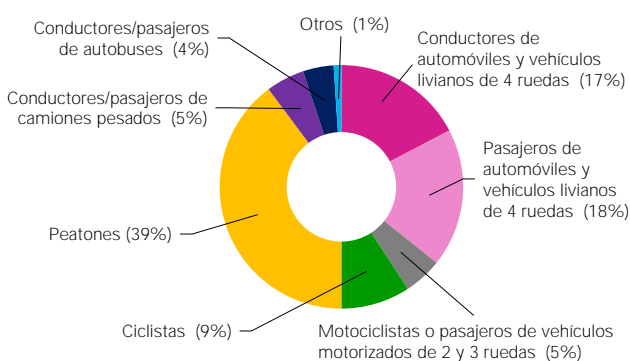
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 1.595 <sup>b</sup> , 78% hombres, 22% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 0,2% <sup>c</sup>                             |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>c</sup> 2010, Análisis y definición de una metodología para la evaluación social de impactos de proyectos sobre la seguridad vial en rutas interurbanas. CIMA Ingeniería EIRL. Sept. 2007; actualizado y corregido por MIDEPLAN-SECTRA, 2011.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Sistema Integrado Estadístico de los Carabineros de Chile (SIEC 2).

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 60 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,03 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,03 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,03 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 18% <sup>d</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 98% conductores <sup>e</sup><br>99% pasajeros <sup>e</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 51% asientos delanteros <sup>e</sup><br>10% asientos traseros <sup>e</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

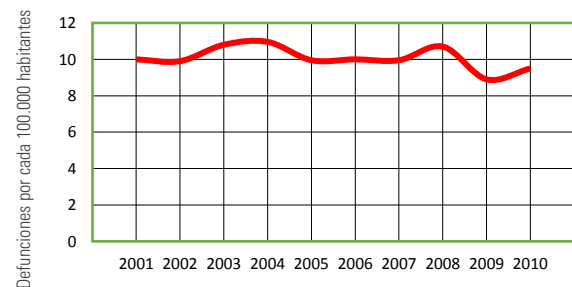
<sup>d</sup> 2010, policía chilena.

<sup>e</sup> 2011, Estudio del comportamiento en Antofagasta, Valparaíso, Rancagua, Curicó, Los Ángeles, Temuco y Puerto Montt.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | —      |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Sistema Integrado Estadístico de los Carabineros de Chile (SIEC 2).

# COLOMBIA



Población: 46.294.842  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 5.520

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Ministerio del Transporte |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí                        |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                        |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2011-2020)            |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 50%                       |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                 |
|--|-----------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí              |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Parte de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional     |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí              |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Sí              |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

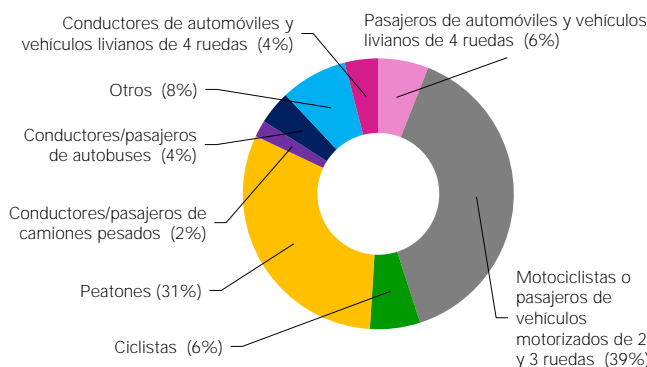
|   |           |
|---|-----------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 7.229.373 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 3.267.702 |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 3.558.650 |
| Camiones pesados  | 247.341   |
| Autobuses   | 155.680   |
| Otros   | 0         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |           |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No        |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No        |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |           |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí        |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No        |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 5.502 <sup>a</sup> , 80% hombres, 20% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 1,2% <sup>b</sup>                             |

<sup>a</sup> Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>b</sup> 2011, Fortalecimiento de la seguridad vial en el transporte urbano: el caso de Bogotá, 2010. Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Universidad de Los Andes.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 80 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,039 g/dl   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,039 g/dl   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,039 g/dl   |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 18% <sup>c</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 99% conductores <sup>d</sup><br>40% pasajeros <sup>d</sup>           |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 57% conductores <sup>d</sup><br>59% asientos delanteros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

<sup>c</sup> Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

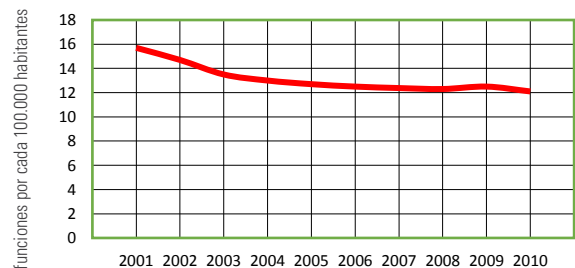
<sup>d</sup> 2011, Fondo de Prevención Vial

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |                 |
|--|-----------------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí              |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí              |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Subnacional     |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 11-49%          |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | 3% <sup>e</sup> |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí              |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí              |

<sup>e</sup> Encuesta nacional sobre personas con discapacidad.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.



# COSTA RICA



Población: 4.658.887  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 6.860

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo de Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No                        |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                        |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2007-2011)            |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 19%                       |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                 |
|--|-----------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí              |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Parte de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No              |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No              |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Sí              |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2009)</b>   | 923.591        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 605.943        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 141.470        |
| Camiones pesados  | 162.179        |
| Autobuses   | 13.999         |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

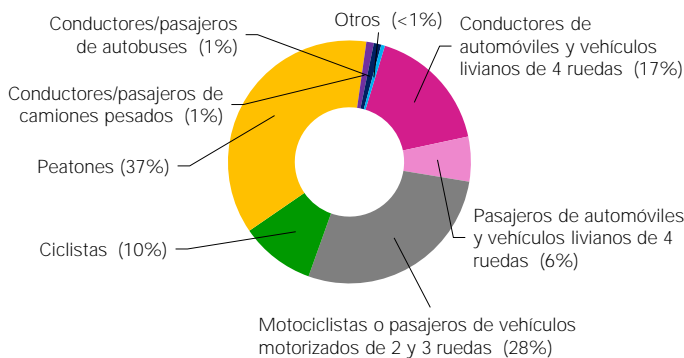
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)</b>          | 721 <sup>b</sup> , 87% hombres, 13% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras del registro civil (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Poder Judicial.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 99,5% conductores <sup>c</sup><br>99% pasajeros <sup>c</sup>               |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 79% asientos delanteros <sup>d</sup><br>48% asientos traseros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

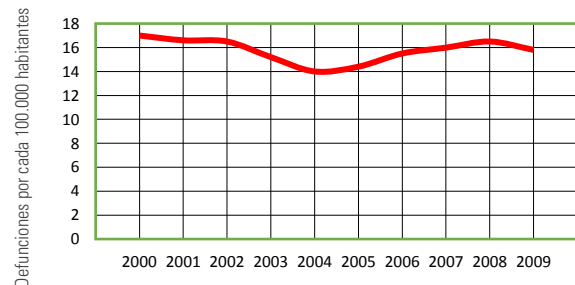
<sup>c</sup> 2009, Estudio sobre el uso del casco.

<sup>d</sup> 2004, Estudio sobre el uso del cinturón de seguridad.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911    |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Poder Judicial, Instituto Nacional de Estadística y Censos de Costa Rica.



Población: 11.257.979  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 5.460

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Comisión Nacional de Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No                                  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                                  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada             |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2010-2015)                      |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 20%                                 |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 607.675        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 308.338        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 207.958        |
| Camiones pesados  | 68.091         |
| Autobuses   | 23.288         |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | —              |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | —              |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

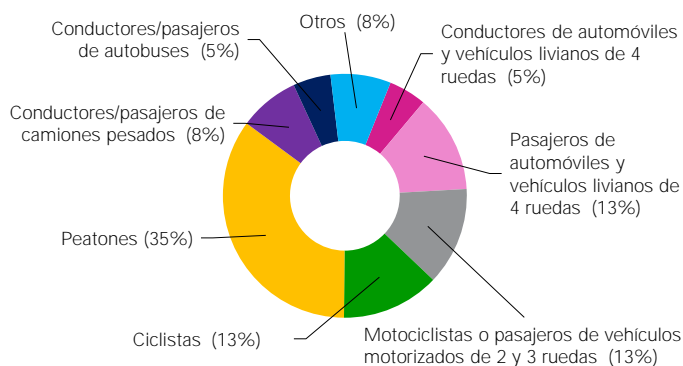
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 833 <sup>b</sup> , 77% hombres, 23% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Varias fuentes (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Estadísticas sanitarias anuales.

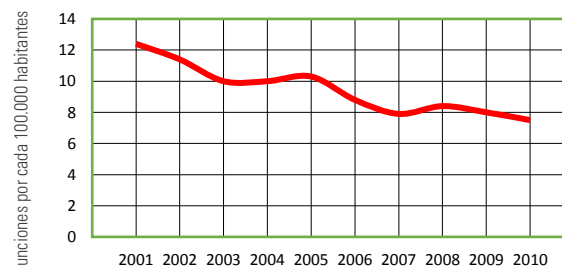
## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0 g/dl                 |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0 g/dl                 |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>                   | 104    |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Estadísticas sanitarias anuales.

# DOMINICA

Población: 67.763  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 6.900



| MARCO INSTITUCIONAL   |                     |
|---|---------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Junta de Transporte |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No                  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No                  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —                   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —                   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —                   |

| VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

| VEHÍCULOS MÁS SEGUROS   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 23.566         |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 17.252         |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 1.636          |
| Camiones pesados  | 192            |
| Autobuses   | 2.486          |
| Otros   | 2.000          |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

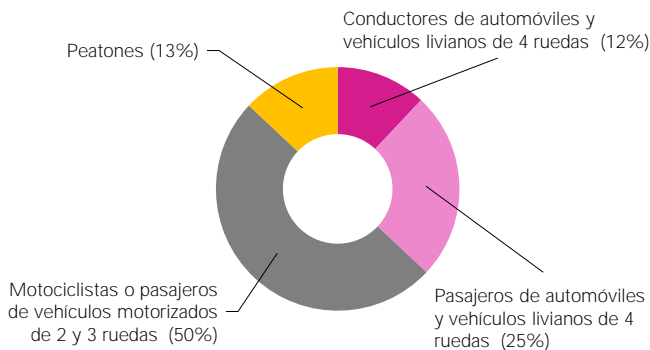
| DATOS  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 8 <sup>b</sup> , 88% hombres, 12% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras del registro civil (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

| MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS   |                          |
|---|--------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                       |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Subnacional              |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                       |
| Límite máximo en vías urbanas   | —                        |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                       |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl                |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl                |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl                |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | No                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                        |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | No                       |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | —                        |
| Uso obligatorio de casco homologado   | —                        |
| Eficacia de la aplicación   | —                        |
| Tasa de uso del casco   | —                        |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                       |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                        |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                       |
| Eficacia de la aplicación   | —                        |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No                       |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —                        |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —                        |

| ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 999    |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Departamento de Policía.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



En el anexo estadístico se presentan más datos de cada país.

# ECUADOR



Población: 14.464.739  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 3.850

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2011-2013)   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 15%  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí               |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Partes de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Sí               |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí               |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Sí               |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

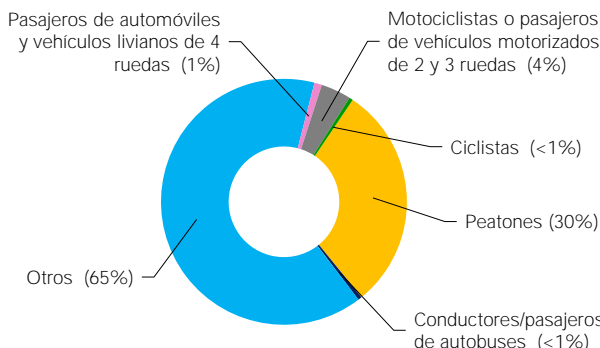
|   |           |
|---|-----------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 1.039.364 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 776.747   |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 181.758   |
| Camiones pesados  | 72.203    |
| Autobuses   | 8.656     |
| Otros   | 0         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |           |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No        |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí        |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |           |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí        |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí        |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 3.319 <sup>a</sup> , 80% hombres, 20% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> |   |

<sup>a</sup> Cifras del registro civil (fallecidos por colisiones en las vías de tránsito, sin período de tiempo estipulado).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Estadísticas vitales: informe anual. INEC.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,03 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,03 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,01 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 4% <sup>b</sup>  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 71% conductores <sup>b</sup><br>71% pasajeros <sup>b</sup>           |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 63% conductores <sup>b</sup><br>58% asientos delanteros <sup>b</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

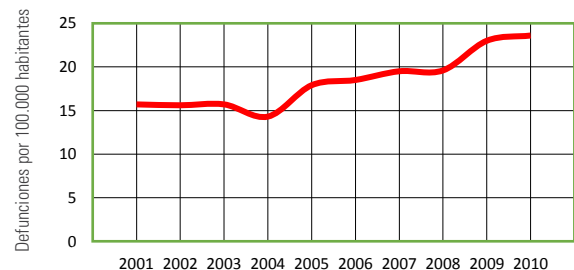
<sup>b</sup> 2010 Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |                   |
|--|-------------------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí                |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No                |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios            |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% <sup>c</sup> |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | 5,7% <sup>c</sup> |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | —                 |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | —                 |

<sup>c</sup> Consejo Nacional de Igualdad de Discapacidades (CONADIS).

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Estadísticas vitales: informe anual. INEC. Normalización y estadísticas.

# EL SALVADOR



Población: 6.192.993  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 3.370

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Viceministerio del Transporte |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí                            |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                            |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada       |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2011-2020)                |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 50%                           |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí               |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Partes de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No               |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No               |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No               |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                      |
|---|----------------------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 715.345 <sup>a</sup> |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 567.453              |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 69.289               |
| Camiones pesados  | 70.671               |
| Autobuses   | 7.932                |
| Otros   | 0                    |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                      |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No                   |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No                   |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                      |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>b</sup>       |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No                   |

<sup>a</sup> Solo hasta julio del 2011.

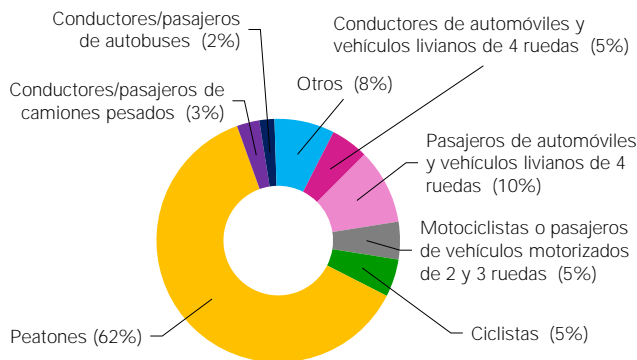
<sup>b</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 1.047 <sup>c</sup> , 77% hombres, 23% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>c</sup> Instituto de Medicina Legal (fallecidos por colisiones en las vías de tránsito, sin período de tiempo estipulado).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Instituto de Medicina Legal.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

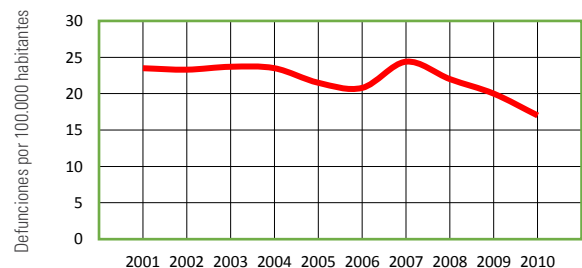
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | Sí                     |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí               |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí               |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911 <sup>d</sup> |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 11-49%           |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —                |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No               |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No               |

<sup>d</sup> En este momento no abarca a todo el país.

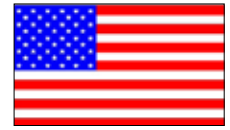
## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Instituto de Medicina Legal.



# ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



Población: 310.383.968  
 Grupo de ingresos: Alto  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 47.350

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (US DOT/NHTSA) |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Sí, plenamente financiada   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2020)   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 12,4 defunciones por cada 100.000 habitantes                                      |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |             |
|---|-------------|
| <b>Vehículos registrados (2009)</b>   | 258.957.503 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 239.212.572 |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 7.929.724   |
| Camiones pesados  | 10.973.214  |
| Autobuses   | 841.993     |
| Otros   | 0           |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |             |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | Sí          |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí          |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |             |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí          |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí          |

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)</b>          | 33.808 <sup>a</sup> , 70% hombres, 30% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 2,3% <sup>b</sup>                              |

<sup>a</sup> Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>b</sup> 2000, Blincoe, L., Seay, A., Zaloshnja, T., y Romano, E. (2002). The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000 (DOT HS 809 466). Washington, DC: Organismo Nacional de Seguridad Vial.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Subnacional  |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Subnacional  |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | —  |
| Límite máximo en vías urbanas   | —  |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Subnacional  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl <sup>c</sup>   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,0–0,02 g/dl <sup>c</sup>   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,04 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | No <sup>d</sup>  |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 32% <sup>e</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Subnacional  |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | —  |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| Tasa de uso del casco   | 55% conductores <sup>f</sup><br>51% pasajeros <sup>g</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Subnacional  |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | —  |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 84% asientos delanteros <sup>h</sup><br>70% asientos traseros <sup>h</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Subnacional  |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Subnacional  |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —  |

<sup>c</sup> No hay un límite nacional, pero en todos los estados y el Distrito de Columbia existe el límite de 0,08 para la población en general y 0,02 o menos para jóvenes y conductores principiantes.

<sup>d</sup> Los casos en los que se sospecha que el conductor está bajo los efectos del alcohol se investigan más.

<sup>e</sup> 2010, NHTSA. Traffic safety facts – 2009 data: Alcohol impaired driving (DOT HS 811 385).

<sup>f</sup> 2010, NHTSA. Traffic safety facts – Research note: Motorcycle helmet use in 2010 – Overall results (DOT HS 811 419).

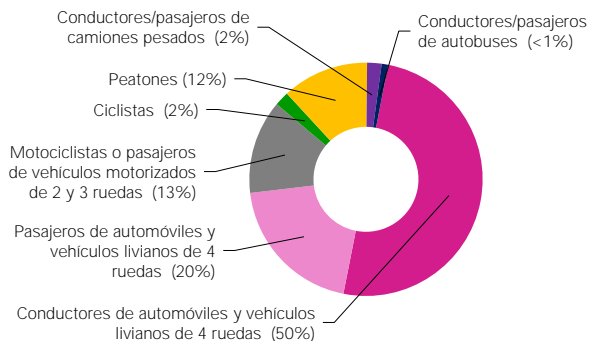
<sup>g</sup> 2010, NHTSA. Traffic safety facts – Research note: Seat belt use in 2010 (DOT HS 811 378).

<sup>h</sup> 2010, Pickrell T y Ye T. Results from National Occupant Protection Use Survey controlled intersection study (DOT HS 811 414).

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

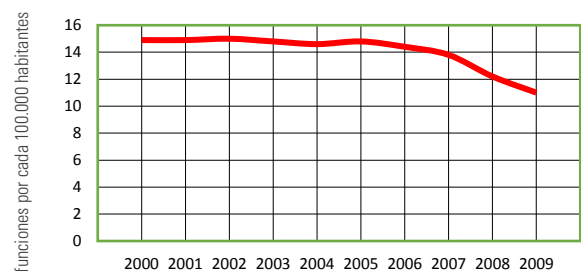
|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí   |

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Sistema de Notificación para el Análisis de Casos de Muerte (FARS).

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Sistema de Notificación para el Análisis de Fatalidades (FARS).

# GUATEMALA



Población: 14.388.929  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 2.740

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Ministerio del Interior,<br>Departamento de Tránsito de la<br>Policía Nacional Civil |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Plenamente financiada  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | No   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | No   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No          |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 2.118.516      |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 1.261.639      |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 602.067        |
| Camiones pesados  | 124.460        |
| Autobuses   | 96.294         |
| Otros   | 34.056         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

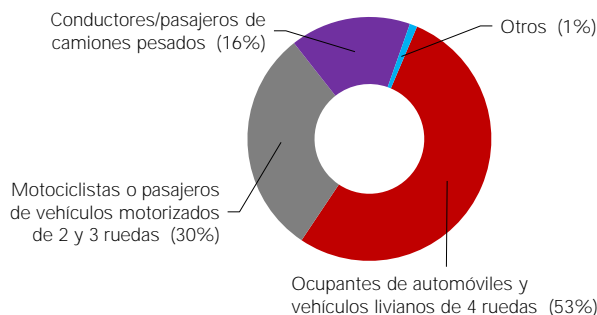
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 737 <sup>b</sup> , 81% hombres, 19% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el lugar de la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Instituto Nacional de Estadística.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí                                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 30-90 km/h                             |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10                 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | —                                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | —                                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | —                                      |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ② 3 4 5 6 7 8 9 10               |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 61% <sup>c</sup>                       |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10                 |
| Tasa de uso del casco   | 40% conductores/pasajeros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10                 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 50% conductores <sup>e</sup>           |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | Sí                                     |

<sup>c</sup> Instituto Nacional de Estadística.

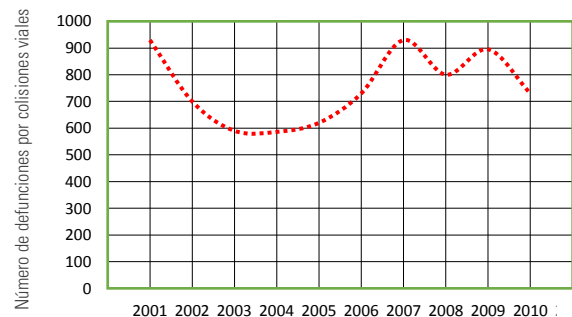
<sup>d</sup> 2011. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil. 2010, Universidad del Valle de Guatemala CDC/CAP.

<sup>e</sup> 2011. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | >75%   |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Instituto Nacional de Estadística.

# GUYANA



Población: 754.493  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 2.900

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo Nacional de Seguridad Vial de Guyana |  |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí   |  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada                      |  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | No   |  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | No   |  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí               |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Partes de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No               |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No               |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No               |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 12.363         |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 7.678          |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 2.356          |
| Camiones pesados  | 1.156          |
| Autobuses   | 531            |
| Otros   | 642            |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

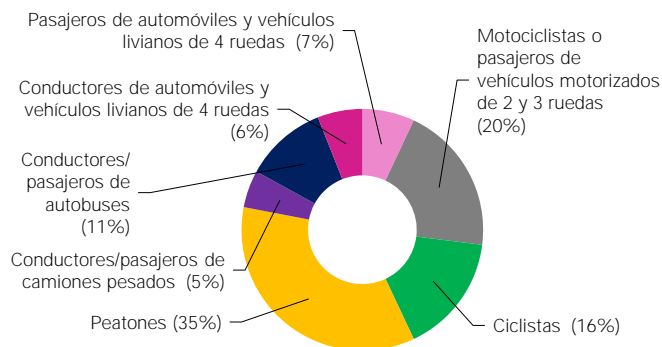
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 115 <sup>b</sup> , 78% hombres, 22% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> |   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Departamento de Tránsito de la Fuerza Policial de Guyana.

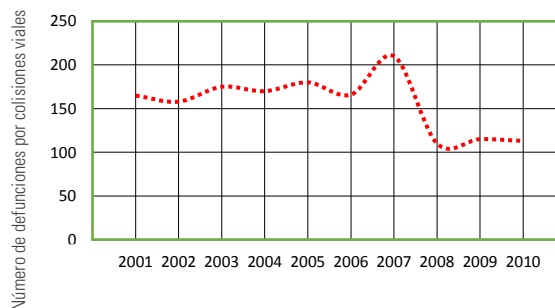
## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |     |
|--|-----|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí  |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No  |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 913 |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | —   |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí  |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | —   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Departamento de Tránsito de la Fuerza Policial de Guyana.

# HONDURAS



Población: 7.600.524  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 1.870

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 983.800        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 696.825        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 183.119        |
| Camiones pesados  | 73.933         |
| Autobuses   | 29.923         |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | Sí             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 937 <sup>b</sup> , 81% hombres, 19% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

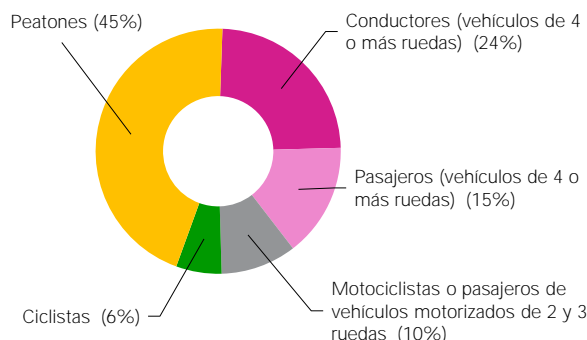
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,07 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,07 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,07 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 4% <sup>c</sup>        |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

<sup>c</sup> 2010, Sistema Hondureño de Información de Accidentes de Tránsito de la Dirección Nacional de Tránsito.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

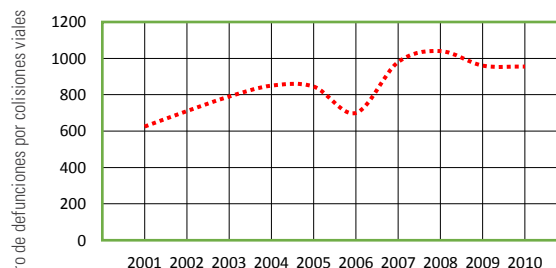
|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 198    |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Sistema Hondureño de Información de Accidentes de Tránsito de la Dirección Nacional de Tránsito.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Dirección Nacional de Tránsito.

# JAMAICA

Población: 2.741.052  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 4.700



## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo Nacional de Seguridad Vial (NRSC) |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Sí, plenamente financiada                 |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2008-2015)                            |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 25%                                       |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Sí |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

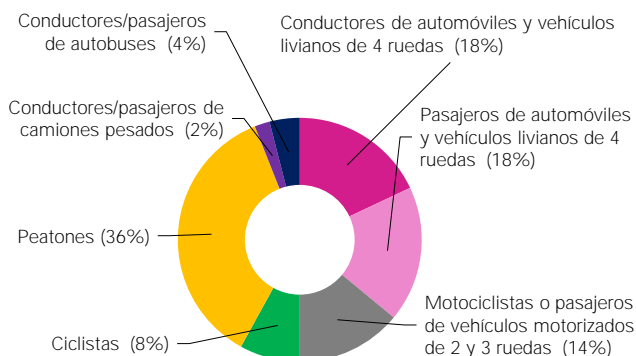
|   |         |
|---|---------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 502.265 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 408.077 |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 3.985   |
| Camiones pesados  | 70.157  |
| Autobuses   | 20.046  |
| Otros   | 0       |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |         |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No      |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No      |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |         |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí      |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí      |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 319 <sup>a</sup> , 82% hombres, 18% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 0,2% <sup>b</sup>                           |

<sup>a</sup> Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>b</sup> 2010, Policía, División de Planificación y Desarrollo.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Fuerza Policial de Jamaica.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

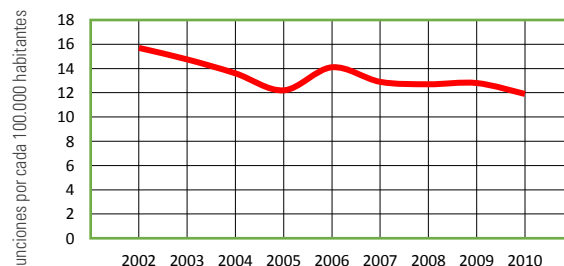
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí  |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí  |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No  |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl   |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 2% <sup>c</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí  |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí  |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Tasa de uso del casco   | 6% conductores <sup>d</sup><br>5% pasajeros <sup>d</sup>                  |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí  |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 44% asientos delanteros <sup>d</sup><br>4% asientos traseros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No  |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —   |

<sup>c</sup> 2010, Fuerza Policial de Jamaica.  
<sup>d</sup> Jamaica Health and Lifestyle Survey, 2007-2008.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≤10%   |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Unidad de Seguridad Vial.





Población: 113,423,052  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 8,930

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2011-2020)   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 50%  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

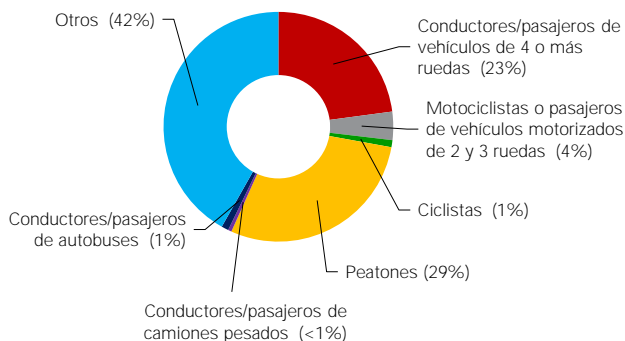
|   |            |
|---|------------|
| <b>Vehículos registrados (2009)</b>   | 30,904,659 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 20,523,704 |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 1,201,046  |
| Camiones pesados  | 8,842,518  |
| Autobuses   | 337,391    |
| Otros   | 0          |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |            |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | Sí         |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí         |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |            |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí         |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí         |

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)</b>          | 17,820 <sup>a</sup> , 78% hombres, 22% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 1,7% <sup>b</sup>                              |

<sup>a</sup> Cifras del registro civil (fallecidos por colisiones en las vías de tránsito, sin período de tiempo estipulado).  
<sup>b</sup> 2011, Costo de los accidentes de vehículos a motor en México, Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Secretaría de Salud e Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

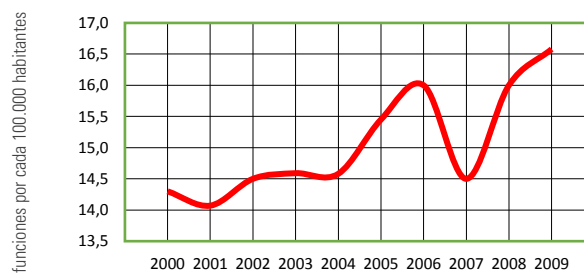
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No  |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí  |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí  |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05–0,08 g/dl <sup>c</sup>   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05–0,08 g/dl <sup>c</sup>   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,02 g/dl <sup>c</sup>  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 23% <sup>d</sup>  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Subnacional   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí  |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Tasa de uso del casco   | 75% conductores <sup>e</sup><br>84% pasajeros <sup>e</sup>                |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí  |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 29% asientos delanteros <sup>f</sup><br>4% asientos traseros <sup>f</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Subnacional   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Subnacional   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No  |

<sup>c</sup> Los límites se establecen a nivel subnacional.  
<sup>d</sup> 2009, Sistema de Vigilancia Epidemiológica de las Adicciones. Secretaría de Salud/Servicio Médico Forense.  
<sup>e</sup> 2011, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.  
<sup>f</sup> 2011, Diagnóstico Basal de RE-10 (INSP-JHU). Información obtenida de tres ciudades: Guadalajara, León y Cuernavaca.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | >75%   |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | 0,6%   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

# NICARAGUA



Población: 5.788.163  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 1.100

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |    |
|---|----|
| <b>Organismo rector</b>   | No |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | —  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 445.974        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 279.668        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 115.541        |
| Camiones pesados  | 43.998         |
| Autobuses   | 6.767          |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

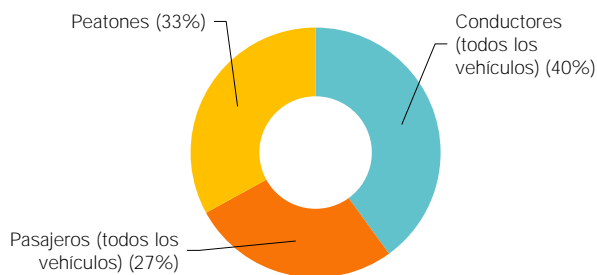
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 571 <sup>b</sup> , 84% hombres, 16% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

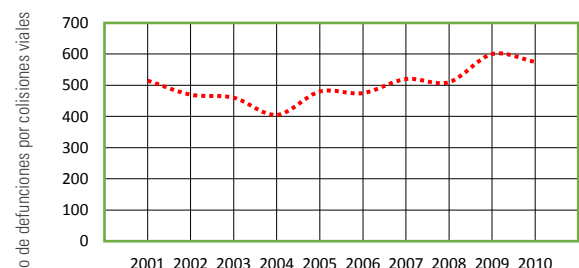
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 45 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 ① 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 7% <sup>c</sup>        |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

<sup>c</sup> 2010, Policía Nacional.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.

# PANAMÁ

Población: 3.516.820  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 7.010



## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada                       |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2011-2020)                                |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 30%   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Sí |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 612.000        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 306.000        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 55.080         |
| Camiones pesados  | 122.400        |
| Autobuses   | 42.840         |
| Otros   | 85.680         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

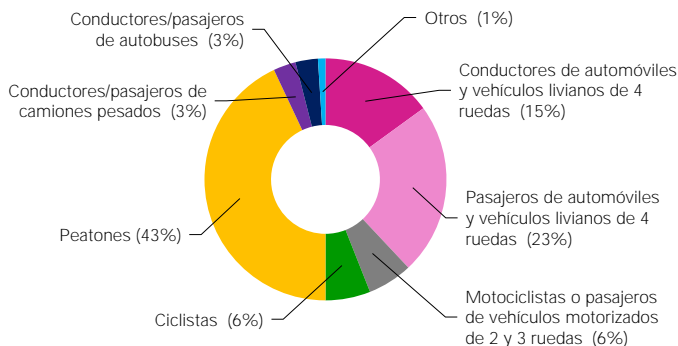
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 422 <sup>b</sup> , 84% hombres, 16% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Dirección Nacional de Operaciones de Tránsito, Policía Nacional.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

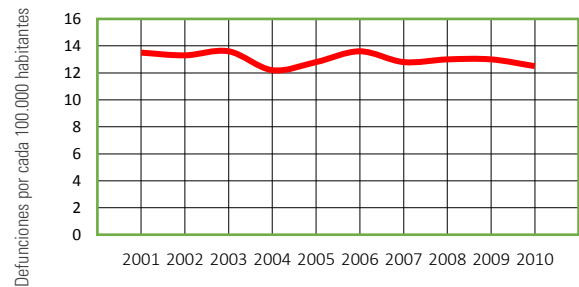
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 98% conductores <sup>c</sup><br>95% pasajeros <sup>c</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 90% asientos delanteros <sup>c</sup><br>10% asientos traseros <sup>c</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

<sup>c</sup> 2010, Dirección Nacional de Operaciones de Tránsito.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Dirección Nacional de Operaciones de Tránsito, Policía Nacional.

# PARAGUAY

Población: 6.454.548  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 2.730



## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo Nacional de Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No                                 |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                                 |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada            |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2008-2013)                     |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 10%                                |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | —  |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 919.247        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 490.674        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 237.174        |
| Camiones pesados  | 51.655         |
| Autobuses   | 6.844          |
| Otros   | 132.900        |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  | —              |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | —              |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | —              |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

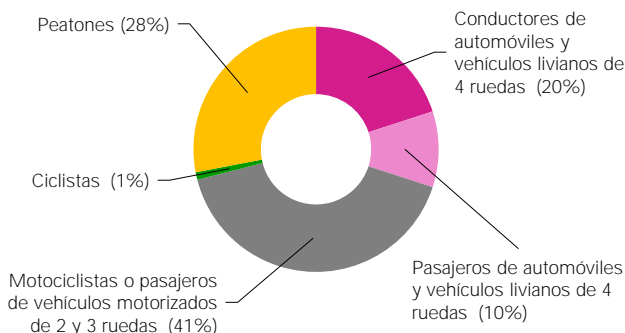
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 1.206 <sup>b</sup> , 82% hombres, 18% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de los centros sanitarios (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, Base de datos del Subsistema de Información de las Estadísticas Vitales.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Subnacional  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | —  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | —  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | —  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 60% <sup>c</sup>   |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 45% conductores <sup>d</sup><br>20% pasajeros <sup>d</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 85% asientos delanteros <sup>e</sup><br>50% asientos traseros <sup>e</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No   |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —  |

<sup>c</sup> 2009, análisis de datos estadísticos de las inspecciones realizadas por la Policía Caminera y la policía municipal de tránsito durante los fines de semana y los feriados.

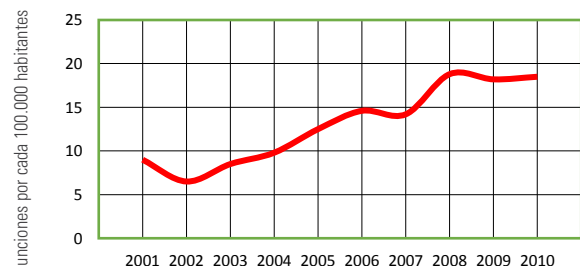
<sup>d</sup> 2010, datos estadísticos de Asunción de la Policía Caminera y la policía de tránsito.

<sup>e</sup> 2009, Policía Caminera.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911    |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 50-74% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social.



Población: 29.076.512  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 4.900

| MARCO INSTITUCIONAL   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>Organismo rector</b>   | Consejo Nacional de Seguridad Vial |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí                                 |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí                                 |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada            |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2008-2012)                     |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 20%                                |

| VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS  |                  |
|--|------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No               |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Partes de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | Subnacional      |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Subnacional      |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional      |

| VEHÍCULOS MÁS SEGUROS   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 3.155.614      |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 1.578.328      |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 1.305.924      |
| Camiones pesados  | 216.973        |
| Autobuses   | 54.389         |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

| DATOS  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 2.514 <sup>b</sup> , 76% hombres, 24% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 1,5% <sup>c</sup>                             |

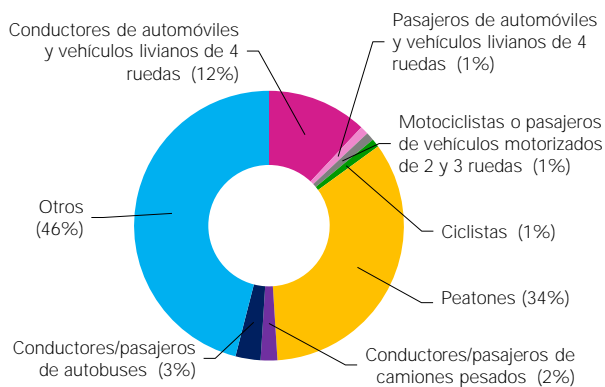
<sup>b</sup> Ministerio de Salud (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>c</sup> 2009, Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito/PROEXPANSION.

| MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | Sí                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 60 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,025 g/dl             |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 ⑤ 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 ⑦ 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

| ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES  |                 |
|--|-----------------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí              |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí              |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios          |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≤10%            |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | 4% <sup>d</sup> |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí              |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí              |

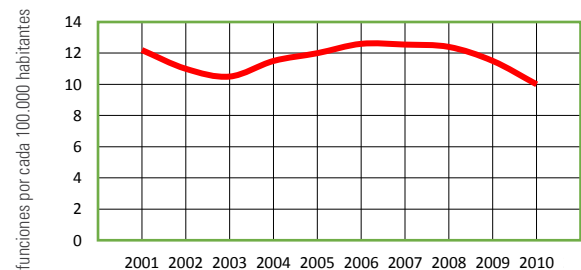
<sup>d</sup> Instituto Nacional de Estadística e Informática.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Ministerio de Salud.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.



# REPÚBLICA DOMINICANA



Población: 9.927.320  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 5.020

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |    |
|---|----|
| <b>Organismo rector</b>   | No |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | —  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 2.734.740      |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 914.628        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 1.352.720      |
| Camiones pesados  | 380.549        |
| Autobuses   | 73.716         |
| Otros   | 13.127         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | —              |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | —              |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 1.902 <sup>b</sup> , 85% hombres, 14% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 0,32% <sup>c</sup>                            |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el sitio de la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>c</sup> 2009, Oficina para la Reorganización del Tránsito, datos de la capital.

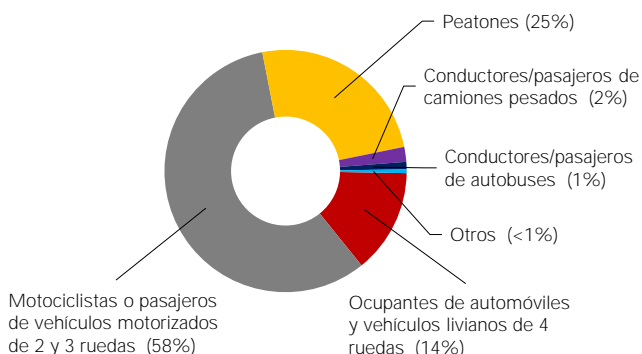
## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Subnacional            |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 35 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,03 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,03 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | No                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |     |
|--|-----|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | No  |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No  |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911 |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | —   |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí  |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No  |

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS

| Año  | Número de defunciones por colisiones en las vías de tránsito |
|------|--|
| 2005 | 1.366  |
| 2006 | 1.386  |
| 2007 | 1.414  |
| 2010 | 1.902  |

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de actuar. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2009 (años 2005-2007); Policía Nacional (2010).

# SAINT KITTS Y NEVIS



Población: 52.409  
 Grupo de ingresos: Alto  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 12.360

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |    |
|---|----|
| <b>Organismo rector</b>   | No |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | —  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí               |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Partes de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No               |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No               |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No               |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 22.209         |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 18.588         |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 1.049          |
| Camiones pesados  | 764            |
| Autobuses   | 895            |
| Otros   | 913            |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

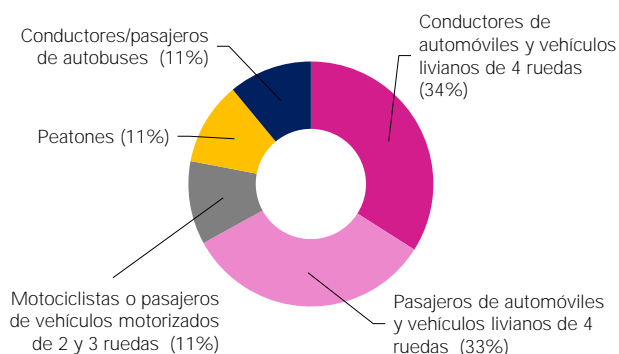
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 9 <sup>b</sup> , 89% hombres, 11% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Departamento de Policía de Tránsito.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

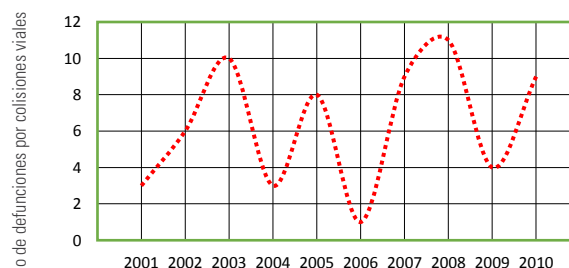
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 32 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 0,1% <sup>c</sup>  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 95% conductores <sup>c</sup><br>20% pasajeros <sup>c</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 90% asientos delanteros <sup>c</sup><br>50% asientos traseros <sup>c</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

<sup>c</sup> 2010, Departamento de Policía de Tránsito.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | >75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Departamento de Policía de Tránsito.

# SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS



Población: 109.333  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 6.030

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Fuera Real de Policía de San Vicente y las Granadinas |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí               |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Partes de la red |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No               |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No               |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No               |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2011)</b>   | 27.176         |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 22.660         |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 1.489          |
| Camiones pesados  | 2.354          |
| Autobuses   | 39             |
| Otros   | 634            |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | —              |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | —              |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 5 <sup>b</sup> , 80% hombres, 20% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos por colisiones en las vías de tránsito, sin período de tiempo estipulado).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | —                      |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 32 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí <sup>c</sup>        |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | —                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | —                      |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | —                      |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | No <sup>d</sup>        |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —                      |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —                      |

<sup>c</sup> No se basa en el límite de concentración de alcohol en la sangre.

<sup>d</sup> Los casos en los que se sospecha que el conductor está bajo los efectos del alcohol se investigan más.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí     |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No     |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≤10%   |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí     |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No     |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS





Población: 174.267  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 6.200

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas, Transporte y Servicios Públicos |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —   |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 56.601         |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 52.832         |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 856            |
| Camiones pesados  | 390            |
| Autobuses   | 2.523          |
| Otros   | 0              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  | —              |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

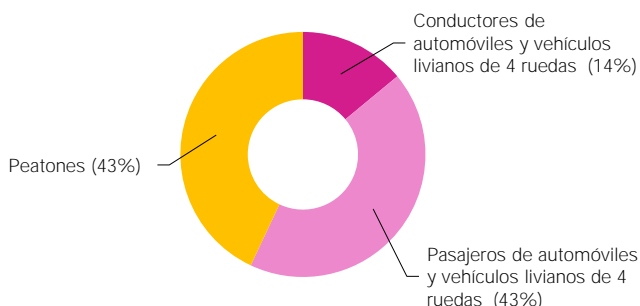
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 14 <sup>b</sup> , 64% hombres, 36% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —  |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Unidad de Tránsito de la Real Fuerza Policial de Santa Lucía.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

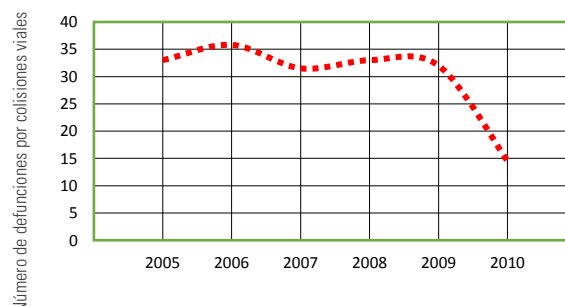
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | Sí   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | —  |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | —  |
| Límite máximo en vías urbanas   | 25 km/h  |
| Eficacia de la aplicación   | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                     |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | —  |
| Eficacia de la aplicación   | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                     |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10                                     |
| Tasa de uso del casco   | 53% conductores <sup>c</sup><br>18% pasajeros <sup>c</sup> |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 ⑨ 10                                     |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | No   |
| Eficacia de la aplicación   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —  |

<sup>c</sup> Estudio de investigación aceptado para su publicación en el West Indian Medical Journal.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | 15%  |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Unidad de Tránsito de la Fuerza Real de Policía de Santa Lucía.

# SURINAME



Población: 524.636  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 7.640

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Organismo rector</b>   | No             |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | —              |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí             |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —              |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2010–2015) |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 50%            |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2009)</b>   | 190.746        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 114.770        |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 44.207         |
| Camiones pesados  | 28.140         |
| Autobuses   | 2.904          |
| Otros   | 725            |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |                |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No             |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí             |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |                |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí             |

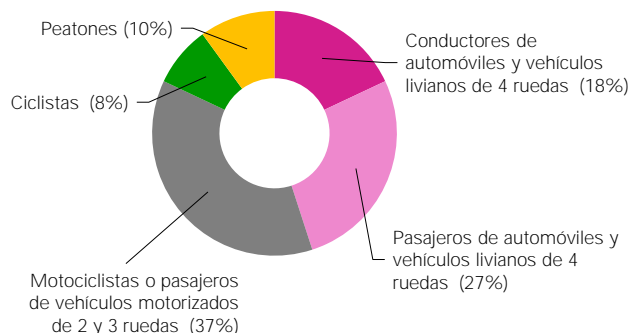
<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 87 <sup>b</sup> , 77% hombres, 23% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —  |

<sup>b</sup> Varias fuentes: informes de la policía e informes de los centros sanitarios. (Fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Ministerio de Justicia y Estadísticas de la Policía de Tránsito.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

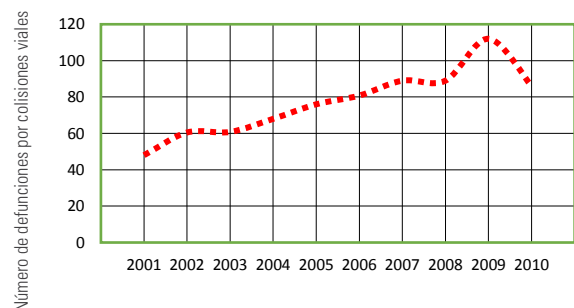
|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No   |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí   |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No   |
| Límite máximo en vías urbanas   | 30–40 km/h   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí   |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,05 g/dl  |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,05 g/dl  |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —  |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí   |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del casco   | 90% conductores <sup>c</sup><br>90% pasajeros <sup>c</sup>                 |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí   |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | 80% asientos delanteros <sup>c</sup><br>20% asientos traseros <sup>c</sup> |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí   |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí   |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí   |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No   |

<sup>c</sup> 2010, Ministerio de Justicia y Estadísticas de la Policía de Tránsito.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 115  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | ≥75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Policía de Tránsito.



# TRINIDAD Y TABAGO



Población: 1.341.465  
 Grupo de ingresos: Alto  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 15.840

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |    |
|---|----|
| <b>Organismo rector</b>   | No |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | —  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | No |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | —  |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | —  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | —  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | —  |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | No |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Vehículos registrados (2010)</b>   | 321.191        |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | —              |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | —              |
| Camiones pesados  | —              |
| Autobuses   | —              |
| Otros   | —              |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  | —              |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | —              |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | —              |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  | —              |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | — <sup>a</sup> |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | No             |

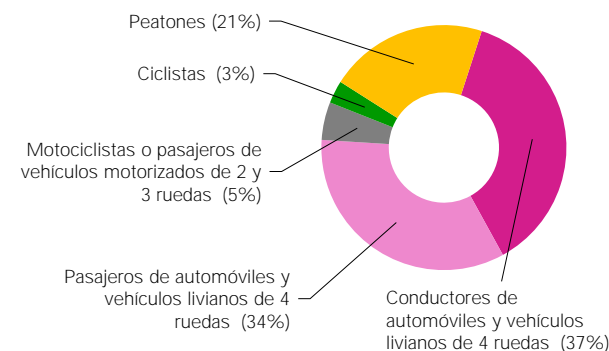
<sup>a</sup> No hay fabricantes ni ensambladores de automóviles.

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 206 <sup>b</sup> , 83% hombres, 17% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | —   |

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Servicio de Policía de Trinidad y Tabago.

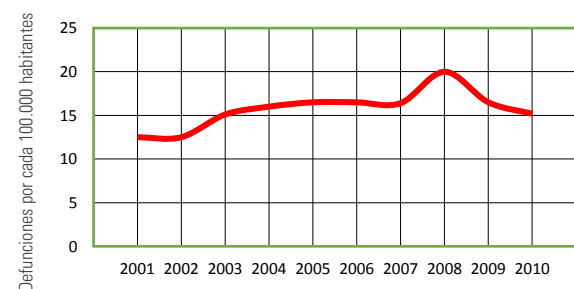
## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                     |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                     |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                     |
| Límite máximo en vías urbanas   | 50 km/h                |
| Eficacia de la aplicación   | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                     |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl              |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl              |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10 |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                     |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 ⑧ 9 10 |
| Tasa de uso del casco   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                     |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | No                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 ⑧ 9 10 |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —                      |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                     |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                     |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                     |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                     |

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 811  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | >75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Servicio de Policía de Trinidad y Tabago y Oficina Central de Estadísticas.

# URUGUAY



Población: 3.368.786  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 10.290

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo rector</b>   | Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | No   |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí   |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | No tiene financiamiento                    |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2012)                                  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 10%  |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | No          |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | Sí          |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No          |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Subnacional |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | Subnacional |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Vehículos registrados (2008)</b>   | 1.287.012 |
| Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas  | 578.811   |
| Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas   | 613.432   |
| Camiones pesados  | 87.620    |
| Autobuses   | 7.149     |
| No especificado   | 0         |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |           |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No        |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | No        |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |           |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí        |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí        |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>          | 556 <sup>a</sup> , 73% hombres, 21% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 4,5% <sup>b</sup>                           |

<sup>a</sup> Varias fuentes: informes de la policía, informes de los establecimientos de salud, datos del registro civil (fallcidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

<sup>b</sup> Cr. Estudio Garat. 2000.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                                       |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Sí                                       |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                                       |
| Límite máximo en vías urbanas   | 45 km/h                                  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                                       |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,03 g/dl                                |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,03 g/dl                                |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0 g/dl                                   |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 38% <sup>c</sup>                         |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                                       |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                                       |
| Uso obligatorio de casco homologado   | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| Tasa de uso del casco   | 60% conductores y pasajeros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                                       |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | No                                       |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | —  |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | —  |

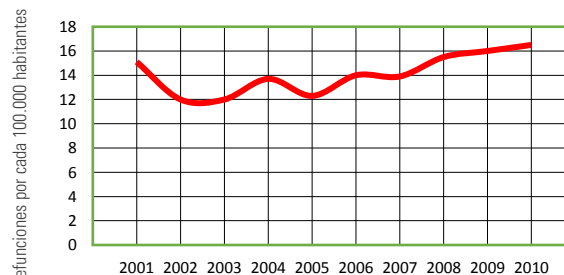
<sup>c</sup> 1997. Instituto Técnico Forense Dr. Guido Berro.

<sup>d</sup> 2010. Informe sobre seguridad vial 2010.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |      |
|--|------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí   |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | No   |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | 911  |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | >75% |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | —    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | No   |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | No   |

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Informe sobre accidentes viales en Uruguay.

# VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)



Población: 28.979.857  
 Grupo de ingresos: Mediano  
 Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 11.660

## MARCO INSTITUCIONAL

|   |   |
|---|---|
| <b>Organismo rector</b>   | Instituto Nacional de Transporte Terrestre/Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia |
| Financiado en el presupuesto nacional                             | Sí  |
| <b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>                      | Sí  |
| Financiamiento para ejecutar la estrategia                        | Parcialmente financiada   |
| Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones | Sí (2012-2017)  |
| Meta en cuanto a reducción de las defunciones                     | 5-10%   |

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>                              | Sí |
| <b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>  | No |
| <b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>  | No |
| <b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>  | Sí |
| <b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b> | No |

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Vehículos registrados (2007)</b>   | 4.051.705 |
| Automóviles   | 2.982.495 |
| Camiones  | 838.441   |
| Autobuses   | 41.543    |
| No especificado   | 189.226   |
| <b>Normas para vehículos aplicadas</b>  |           |
| Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos           | No        |
| Programa de evaluación de automóviles nuevos  | Sí        |
| <b>Reglamentación relativa a vehículos</b>  |           |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos     | Sí        |
| Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados | Sí        |

## DATOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2008)</b>          | 7.714 <sup>a</sup> , 81% hombres, 19% mujeres |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b> | 6,6% <sup>b</sup>                             |

<sup>a</sup> Cifras del registro civil (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).  
<sup>b</sup> OPS/OMS (2009); El alcohol y las políticas públicas en Venezuela: dos estudios. OPS/OMS.

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>                             | No                                       |
| <b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>                            | Subnacional                              |
| Las autoridades locales pueden reducir los límites  | No                                       |
| Límite máximo en vías urbanas   | 40 km/h                                  |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| <b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>         | Sí                                       |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)                       | 0,08 g/dl                                |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)     | 0,08 g/dl                                |
| Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales) | 0,08 g/dl                                |
| Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales                                  | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)        | 8% <sup>c</sup>                          |
| <b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>                                   | Sí                                       |
| Se aplica a conductores y pasajeros   | Sí                                       |
| Uso obligatorio de casco homologado   | No                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| Tasa de uso del casco   | 45% conductores y pasajeros <sup>d</sup> |
| <b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>                                   | Sí                                       |
| Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros                           | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| Tasa de uso del cinturón de seguridad   | —  |
| <b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>                      | Sí                                       |
| Eficacia de la aplicación   | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                   |
| <b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>             | Sí                                       |
| La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano  | Sí                                       |
| La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres                                 | No                                       |

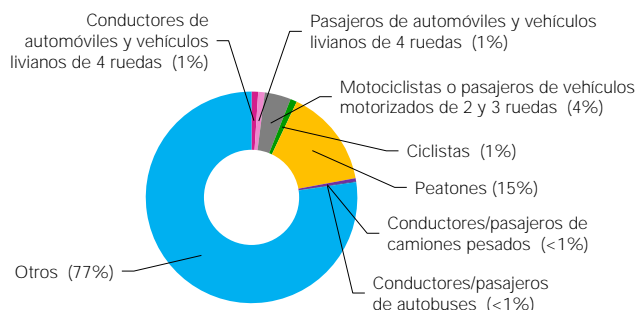
<sup>c</sup> OPS/OMS (2009); El alcohol y las políticas públicas en Venezuela: dos estudios. OPS/OMS.  
<sup>d</sup> 2008, Ministerio de Infraestructura (MINFRA).

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

|  |                   |
|--|-------------------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sí                |
| <b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>        | Sí                |
| <b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>     | Varios            |
| <b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>                  | 11-49%            |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b> | 0,4% <sup>e</sup> |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Sí                |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sí                |

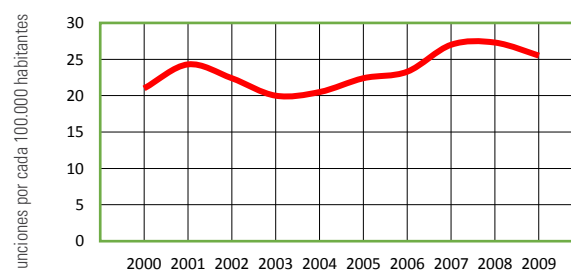
<sup>e</sup> 2001, Instituto Nacional de Estadísticas. Censo.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2008, Tasa anual de mortalidad, Ministerio del Poder Popular para la Salud.

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Tasa anual de mortalidad, Ministerio del Poder Popular para la Salud.



# **Anexo estadístico**







## CUADRO A1

### COORDINADORES NACIONALES DE DATOS, POR PAÍSES

| PAÍS                                    | NOMBRE DEL COORDINADOR NACIONAL DE DATOS |
|---|--|
| Argentina                               | Rojas, Pablo                             |
| Bahamas                                 | Mortimer, Karen                          |
| Barbados                                | Carter Taylor, Denise                    |
| Belice                                  | <sup>a</sup>                             |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)       | Villena Monje, Silvia                    |
| Brasil                                  | Maciel Miranda, Luiz Otavio              |
| Canadá                                  | Gutoskie, Paul                           |
| Chile                                   | Mimica Porras, Danica                    |
| Colombia                                | Vargas Castillo, Diego Alonso            |
| Costa Rica                              | Guzmán Duarte, Teresita                  |
| Cuba                                    | Basanta Montesinos, Alicia Marlenne      |
| Dominica                                | Ricketts, Paul                           |
| Ecuador                                 | de la Torre, Pablo                       |
| El Salvador                             | Morán de García, Silvia Argentina        |
| Estados Unidos de América               | Dellinger, Ann                           |
| Guatemala                               | Morales Sandoval, Salvador               |
| Guyana                                  | Doorgen, Ramona                          |
| Honduras                                | Gómez, Oscar Armando                     |
| Jamaica                                 | Barnett, Jaspe                           |
| México                                  | Osuna Rosas, Rodrigo                     |
| Nicaragua                               | González Kraudy, Roberto                 |
| Panamá                                  | Moreno Cedeño, Teófilo Valerio           |
| Paraguay                                | Recalde Mora, Nilda                      |
| Perú                                    | Collazos, Joel Gilberto                  |
| República Dominicana                    | Gautreau Grullón, Mairení C.             |
| Saint Kitts y Nevis                     | Cromwell, Henry                          |
| San Vicente y las Granadinas            | Wyllie, Patsy                            |
| Santa Lucía                             | Jaime, Alina                             |
| Suriname                                | Forster, Allan Denny                     |
| Trinidad y Tabago                       | Lewis, Carla                             |
| Uruguay                                 | Borba, Norberto                          |
| Venezuela<br>(República Bolivariana de) | Peña, Saúl                               |

<sup>a</sup>Sin coordinador nacional de datos

## CUADRO A2

### MORTALIDAD POR COLISIONES EN LAS VIAS DE TRÁNSITO Y PROPORCIÓN DE DEFUNCIONES DE USUARIOS DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | INFORMACIÓN GENERAL                          |   |                                | DEFUNCIONES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO   |  |                               |   |
|--------------------------------------|--|---|--------------------------------|--|--|-------------------------------|---|
|                                      | Número de habitantes en el 2010 <sup>a</sup> | INB per cápita en el 2010 en dólares de los Estados Unidos <sup>b</sup> | Nivel de ingresos <sup>c</sup> | Número notificado de defunciones por colisiones en las vías de tránsito <sup>d</sup> | Estimado número de muertes por accidentes de tránsito <sup>e</sup> |                               | Tasa calculada de defunciones por colisiones en las vías de tránsito por 100.000 habitantes |
|                                      |  |   |                                |  | Estimación puntual   | Intervalo de confianza de 95% |   |
| Argentina                            | 40.412.376                                   | 8.620   | Medio                          | 5.094  | 5.094  |                               | 12,6  |
| Bahamas                              | 342.877                                      | 21.970  | Alto                           | 43   | 47   |                               | 13,7  |
| Barbados                             | 273.331                                      | 12.660 <sup>f</sup>   | Alto                           | 19   | 20   |                               | 7,3   |
| Belice                               | 311.627                                      | 3.640   | Medio                          | 41   | 51   |                               | 16,4  |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | 9.929.849                                    | 1.810   | Medio                          | 1.681  | 1.910  | 1.791 - 2.030                 | 19,2  |
| Brasil                               | 194.946.488                                  | 9.540   | Medio                          | 36.499 <sup>f</sup>  | 43.869   |                               | 22,5  |
| Canadá                               | 34.016.594                                   | 43.250  | Alto                           | 2.227  | 2.296  |                               | 6,8   |
| Chile                                | 17.113.688                                   | 10.750  | Medio                          | 2.071  | 2.098  |                               | 12,3  |
| Colombia                             | 46.294.842                                   | 5.520   | Medio                          | 5.502  | 7.225  |                               | 15,6  |
| Costa Rica                           | 4.658.887                                    | 6.860   | Medio                          | 700 <sup>f</sup>   | 592  |                               | 12,7  |
| Cuba                                 | 11.257.979                                   | 5.460 <sup>f</sup>  | Medio                          | 809  | 872  |                               | 7,8   |
| Dominica                             | 67.763                                       | 6.900   | Medio                          | 8  | 8  |                               | 11,8  |
| Ecuador                              | 14.464.739                                   | 3.850   | Medio                          | 3.222  | 3.911  |                               | 27,0  |
| El Salvador                          | 6.192.993                                    | 3.370   | Medio                          | 1.017  | 1.358  |                               | 21,9  |
| Estados Unidos de América            | 310.383.968                                  | 47.350  | Alto                           | 32.885   | 35.490   |                               | 11,4  |
| Guatemala                            | 14.388.929                                   | 2.740   | Medio                          | 958  | 958  |                               | 6,7   |
| Guyana                               | 754.493                                      | 2.900   | Medio                          | 112  | 210  |                               | 27,8  |
| Honduras                             | 7.600.524                                    | 1.870   | Medio                          | 1.217  | 1.425  | 1.331 - 1.520                 | 18,8  |
| Jamaica                              | 2.741.052                                    | 4.700   | Medio                          | 319  | 319  |                               | 11,6  |
| México                               | 113.423.052                                  | 8.930   | Medio                          | 17.301 <sup>f</sup>  | 16.714   |                               | 14,7  |
| Nicaragua                            | 5.788.163                                    | 1.100   | Medio                          | 742  | 1.085  | 1.008 - 1.163                 | 18,8  |
| Panamá                               | 3.516.820                                    | 7.010   | Medio                          | 422  | 494  |                               | 14,1  |
| Paraguay                             | 6.454.548                                    | 2.730   | Medio                          | 1.206  | 1.383  |                               | 21,4  |
| Perú                                 | 29.076.512                                   | 4.900   | Medio                          | 2.514  | 4.622  | 4.395 - 4.848                 | 15,9  |
| República Dominicana                 | 9.927.320                                    | 5.020   | Medio                          | 2.470  | 4.143  | 3.849 - 4.437                 | 41,7  |
| Saint Kitts y Nevis                  | 52.409                                       | 12.360  | Alto                           | 9  | 9  |                               | 17,2  |
| San Vicente y las Granadinas         | 109.333                                      | 6.030   | Medio                          | 5  | 5  |                               | 4,6   |
| Santa Lucía                          | 174.267                                      | 6.200   | Medio                          | 14   | 26   |                               | 14,9  |
| Suriname                             | 524.636                                      | 7.640   | Medio                          | 87   | 103  |                               | 19,6  |
| Trinidad y Tabago                    | 1.341.465                                    | 15.840  | Alto                           | 200  | 224  |                               | 16,7  |
| Uruguay                              | 3.368.786                                    | 10.290  | Medio                          | 556  | 723  |                               | 21,5  |
| Venezuela (República Bolivariana de) | 28.979.857                                   | 11.660  | Medio                          | 7.714 <sup>f</sup>   | 10.791   |                               | 37,2  |

<sup>a</sup> División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas (abril del 2011). Perspectivas de la población mundial: Revisión del 2010. Asuntos destacados. Nueva York, Naciones Unidas.

<sup>b</sup> El ingreso nacional bruto (INB) per cápita es el valor en dólares de los ingresos finales de un país en un año dividido por su población, utilizando el método Atlas. Datos obtenidos de la Base de Datos de los Indicadores del Desarrollo Mundial, Banco Mundial, noviembre del 2012. <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAp.CD/countries>

<sup>c</sup> Base de Datos de los Indicadores del Desarrollo Mundial: Los ingresos bajos representan \$1.005 o menos, los ingresos medios de \$1.006 a \$12.275, y los ingresos altos \$12.276 o más. En los casos en que no se disponía del Ingreso Nacional Bruto (INB) exacto se utilizó el cálculo de los Indicadores del Desarrollo Mundial para el nivel de ingresos.

<sup>d</sup> Ajustado para la definición de defunción por colisión de las vías de tránsito basada en el plazo de 30 días.

<sup>e</sup> Modelado con regresión binomial negativa ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/methodology/estimating\\_global\\_road\\_traffic\\_deaths.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1)). El cálculo de las defunciones corresponde al 2010 y el intervalo de confianza se da solo para los países del grupo 4.

<sup>f</sup> Los datos del 2010 no están disponibles.

<sup>g</sup> Conductores y pasajeros (vehículos de más de 4 ruedas).

<sup>h</sup> Conductores y pasajeros (todos los vehículos).

## CUADRO A2 (Cont.)

| PAÍS                                 | DEFUNCIONES DE USUARIOS DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO (%) |  |           |          |                                   |
|--------------------------------------|---|--|-----------|----------|-----------------------------------|
|                                      | Conductores o pasajeros de vehículos de 4 ruedas    | Motociclistas o pasajeros de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas | Ciclistas | Peatones | Otros o usuarios no especificados |
| Argentina                            | 69,2  | 10,3   | -         | 14,6     | 5,9                               |
| Bahamas                              | 63,6  | 15,9   | 2,3       | 18,2     | 0,0                               |
| Barbados                             | -   | -  | -         | -        | -                                 |
| Belice                               | -   | -  | -         | -        | -                                 |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | 57,7  | -  | 1,1       | 36,2     | 5,0                               |
| Brasil                               | 22,5  | 24,8   | 4,2       | 23,4     | 25,2                              |
| Canadá                               | 68,6  | 8,8  | 1,8       | 13,9     | 6,9                               |
| Chile                                | 35,8  | 5,3  | 9,1       | 39,3     | 10,5                              |
| Colombia                             | 9,9   | 39,1   | 5,8       | 30,8     | 14,4                              |
| Costa Rica                           | 22,6  | 28,3   | 9,4       | 37,0     | 2,6                               |
| Cuba                                 | 17,5  | 13,1   | 12,5      | 34,8     | 22,1                              |
| Dominica                             | 37,5  | 50,0   | -         | 12,5     | 0,0                               |
| Ecuador                              | 0,8   | 4,4  | 0,4       | 29,5     | 64,9                              |
| El Salvador                          | 15,8  | 5,3  | 4,8       | 61,5     | 12,7                              |
| Estados Unidos de América            | 70,0  | 13,0   | 2,0       | 12,0     | 3,0                               |
| Guatemala                            | 52,7  | 30,0   | -         | -        | 17,4                              |
| Guyana                               | 13,0  | 20,0   | 15,7      | 34,8     | 16,5                              |
| Honduras                             | 38,9 <sup>a</sup>                                   | 10,6   | 5,7       | 44,9     | -                                 |
| Jamaica                              | 36,4  | 13,8   | 8,2       | 36,1     | 5,6                               |
| México                               | 22,9  | 4,0  | 1,0       | 28,8     | 43,3                              |
| Nicaragua                            | 66,6 <sup>b</sup>                                   | -  | -         | 33,5     | 0,0                               |
| Panamá                               | 37,9  | 5,7  | 5,9       | 43,6     | 6,9                               |
| Paraguay                             | 30,0  | 41,4   | 0,7       | 27,9     | -                                 |
| Perú                                 | 12,9  | 1,4  | 0,9       | 33,9     | 50,9                              |
| República Dominicana                 | 13,8  | 57,8   | -         | 24,6     | 3,8                               |
| Saint Kitts y Nevis                  | 66,7  | 11,1   | 0,0       | 11,1     | 11,1                              |
| San Vicente y las Granadinas         | -   | -  | -         | -        | -                                 |
| Santa Lucía                          | 57,1  | 0,0  | 0,0       | 42,9     | 0,0                               |
| Suriname                             | 44,8  | 36,8   | 8,1       | 10,3     | 0,0                               |
| Trinidad y Tabago                    | 70,4  | 5,3  | 2,9       | 21,4     | -                                 |
| Uruguay                              | -   | -  | -         | -        | -                                 |
| Venezuela (República Bolivariana de) | 2,6   | 3,9  | 0,8       | 15,3     | 77,4                              |

## CUADRO A3

### RESPUESTA DESPUÉS DE UNA COLISIÓN EN LAS VÍAS DE TRÁNSITO, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | NÚMERO TELE-FÓNICO DE ACCESO UNIVERSAL | % CALCULADO DE PACIENTES LESIONADOS GRAVES TRANSPORTADOS POR AMBULANCIA | CAPACITACIÓN EN MEDICINA DE URGENCIAS DISPONIBLE |                                  | HAY UN SISTEMA DE VIGILANCIA DE LAS LESIONES EN LAS SALAS DE URGENCIAS | HAY UN SISTEMA DE REGISTRO CIVIL | % CALCULADO DE VÍCTIMAS DE COLISIONES EN LAS VÍAS DE TRÁNSITO CON DISCAPACIDAD PERMANENTE |
|--------------------------------------|--|---|--|----------------------------------|--|----------------------------------|---|
|                                      |  |   | Para médicos                                     | Para profesionales de enfermería |  |                                  |   |
| Argentina                            | Nacional                               | ≥75%  | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Bahamas                              | Múltiples                              | 50-74%  | -  | Sí                               | No   | Sí                               | -   |
| Barbados                             | Múltiples                              | 11-49%  | Sí   | No                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Belice                               | Nacional                               | ≥ 75%   | No   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | Subnacional                            | No hay servicios de ambulancia  | Sí   | Sí                               | No   | Sí                               | -   |
| Brasil                               | Múltiples                              | -   | No   | Sí                               | No   | Sí                               | -   |
| Canadá                               | Nacional                               | ≥ 75%   | Sí   | Sí                               | No   | Sí                               | -   |
| Chile                                | Múltiples                              | -   | No   | No                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Colombia                             | Subnacional                            | 11-49%  | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | 3,0%  |
| Costa Rica                           | Nacional                               | 50-74%  | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Cuba                                 | Nacional                               | 50-74%  | Sí   | Sí                               | No   | Sí                               | -   |
| Dominica                             | Nacional                               | 50-74%  | Sí   | Sí                               | No   | Sí                               | -   |
| Ecuador                              | Múltiples                              | ≥ 75%   | -  | -                                | No   | Sí                               | 5,7%  |
| El Salvador                          | Nacional                               | 11-49%  | No   | No                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Estados Unidos de América            | Nacional                               | ≥ 75%   | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Guatemala                            | Múltiples                              | ≥ 75%   | Sí   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| Guyana                               | Nacional                               | -   | Sí   | -                                | No   | Sí                               | -   |
| Honduras                             | Nacional                               | 50-74%  | No   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| Jamaica                              | Múltiples                              | ≤ 10%   | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | -   |
| México                               | Múltiples                              | ≥ 75%   | Sí   | Sí                               | No   | Sí                               | 0,6%  |
| Nicaragua                            | Múltiples                              | 50-74%  | Sí   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| Panamá                               | Nacional                               | ≥ 75%   | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Paraguay                             | Nacional                               | 50-74%  | Sí   | No                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Perú                                 | Múltiples                              | ≤ 10%   | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | 4,0%  |
| República Dominicana                 | Nacional                               | -   | Sí   | No                               | No   | No                               | -   |
| Saint Kitts y Nevis                  | Nacional                               | ≥ 75%   | Sí   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| San Vicente y las Granadinas         | Múltiples                              | ≤ 10%   | Sí   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| Santa Lucía                          | Nacional                               | ≥ 75%   | Sí   | No                               | No   | Sí                               | 15,0%   |
| Suriname                             | Nacional                               | ≥ 75%   | No   | No                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Trinidad y Tabago                    | Nacional                               | ≥ 75%   | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | -   |
| Uruguay                              | Nacional                               | ≥ 75%   | No   | No                               | No   | Sí                               | -   |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Múltiples                              | 11-49%  | Sí   | Sí                               | Sí   | Sí                               | 0,4%  |



## CUADRO A4

### LEYES SOBRE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD Y SU APLICACIÓN, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | LÍMITES DE VELOCIDAD SE ESTABLECEN CON CARÁCTER NACIONAL | LÍMITES DE VELOCIDAD PUEDEN MODIFICARSE EN EL ÁMBITO LOCAL | VELOCIDAD MÁXIMA         |                          |                              | EFICACIA DE LA APLICACIÓN GENERAL (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (escala de 0 a 10) |
|--------------------------------------|--|--|--------------------------|--------------------------|------------------------------|---|
|                                      |  |  | En tramos urbanos (km/h) | En tramos rurales (km/h) | Cerca de las escuelas (km/h) |   |
| Argentina                            | Sí   | No   | 40-60                    | 80-110                   | 20                           | 7   |
| Bahamas                              | Sí   | No   | 40                       | 72                       | 24                           | 6   |
| Barbados                             | Sí   | No   | 40                       | 60                       | 60                           | 4   |
| Belice                               | Sí   | No   | 40                       | 40                       | 25                           | 2   |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | Sí   | No   | 40                       | 40                       | 10                           | 2   |
| Brasil                               | Sí   | Sí   | 30-80                    | 60-110                   | 30-80                        | 6   |
| Canadá                               | Subnacional  | Sí   | -                        | -                        | -                            | 6   |
| Chile                                | Sí   | Sí   | 60                       | 100                      | 30                           | 4   |
| Colombia                             | Sí   | Sí   | 80                       | 120                      | 30                           | 3   |
| Costa Rica                           | Sí   | No   | 40                       | 40                       | 25                           | 8   |
| Cuba                                 | Sí   | Sí   | 50                       | 60                       | 40                           | 8   |
| Dominica                             | Subnacional  | No   | -                        | -                        | -                            | 3   |
| Ecuador                              | Sí   | Sí   | 50                       | 90                       | 30                           | 7   |
| El Salvador                          | Sí   | No   | 50                       | -                        | 10                           | 4   |
| Estados Unidos de América            | Subnacional  | -  | -                        | -                        | -                            | -   |
| Guatemala                            | Sí   | Sí   | 30-90                    | 40-100                   | 30                           | 3   |
| Guyana                               | Sí   | No   | 50                       | 50                       | 50                           | 4   |
| Honduras                             | Sí   | No   | 40                       | 60                       | 20                           | 5   |
| Jamaica                              | Sí   | No   | 50                       | 50-80                    | 50-80                        | 6   |
| México                               | Sí   | Sí   | 50                       | -                        | 25                           | 4   |
| Nicaragua                            | Sí   | Sí   | 45                       | 45                       | 25                           | 3   |
| Panamá                               | Sí   | No   | 40                       | 60-80                    | 30                           | 8   |
| Paraguay                             | Sí   | Sí   | 50                       | 80-110                   | 10                           | 4   |
| Perú                                 | Sí   | Sí   | 60                       | 60                       | 30                           | 3   |
| República Dominicana                 | Subnacional  | No   | 35                       | 60                       | 25                           | 3   |
| Saint Kitts y Nevis                  | Sí   | No   | 32                       | 64                       | 32                           | 6   |
| San Vicente y las Granadinas         | Sí   | No   | 32                       | -                        | -                            | 8   |
| Santa Lucía                          | -  | -  | 25                       | 25                       | 24                           | 0   |
| Suriname                             | Sí   | No   | 30-40                    | 40-80                    | 30                           | 6   |
| Trinidad y Tabago                    | Sí   | No   | 50                       | 50                       | 50                           | 0   |
| Uruguay                              | Sí   | No   | 45                       | 90                       | 20                           | 3   |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Subnacional  | No   | 40                       | 15                       | 15                           | 3   |

## CUADRO A5

### LEYES RELATIVAS AL USO DEL CASCO, CUMPLIMIENTO Y TASAS DE USO, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | HAY UNA LEY NACIONAL SOBRE USO DEL CASCO | LA LEY CONCIERNE A LOS SIGUIENTES USUARIOS DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO |                   | LA LEY SE APLICA A           |                                  | HAY NORMAS DE CALIDAD PARA LOS CASCOS |
|--------------------------------------|--|--|-------------------|------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
|                                      |  | Conductores  | Pasajeros adultos | Todo tipo de vía de tránsito | Todo tipo de vehículo motorizado |                                       |
| Argentina                            | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Bahamas                              | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Barbados                             | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Belice                               | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Brasil                               | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Canadá                               | Subnacional                              | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Chile                                | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Colombia                             | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Costa Rica                           | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Cuba                                 | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Dominica                             | No                                       | -  | -                 | -                            | -                                | -                                     |
| Ecuador                              | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| El Salvador                          | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Estados Unidos de América            | Subnacional                              | -  | -                 | -                            | -                                | Sí                                    |
| Guatemala                            | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Guyana                               | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Honduras                             | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Jamaica                              | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| México                               | Subnacional                              | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Nicaragua                            | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Panamá                               | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Paraguay                             | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Perú                                 | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| República Dominicana                 | Sí                                       | Sí   | No                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Saint Kitts y Nevis                  | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| San Vicente y las Granadinas         | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Santa Lucía                          | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |
| Suriname                             | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | No                               | Sí                                    |
| Trinidad y Tabago                    | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Uruguay                              | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | Sí                                    |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Sí                                       | Sí   | Sí                | Sí                           | Sí                               | No                                    |

## CUADRO A5 (Cont.)

| PAÍS                                 | EFICACIA DE LA APLICACIÓN GENERAL (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (escala de 0 a 10) | PASAJEROS INFANTILES             |                       | TASA CALCULADA DE USO DEL CASCO (%)      |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------------------|--|
|                                      |   | Edad mínima (años) o altura (cm) | Uso del casco exigido |  |
| Argentina                            | 6   | Ninguna                          | Sí                    | 46,2% de conductores, 23,7% de pasajeros |
| Bahamas                              | 6   | -                                | Sí                    | -  |
| Barbados                             | 8   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Belice                               | 6   | Ninguna                          | Sí                    | 80,0% de conductores, 15,0% de pasajeros |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | 2   | Ninguna                          | No                    | -  |
| Brasil                               | 7   | 7                                | Sí                    | -  |
| Canadá                               | 10  | Ninguna                          | Sí                    | 99,0% de conductores, 99,0% de pasajeros |
| Chile                                | 9   | Ninguna                          | Sí                    | 98,0% de conductores, 99,0% de pasajeros |
| Colombia                             | 6   | Ninguna                          | Sí                    | 99,0% de conductores, 40,0% de pasajeros |
| Costa Rica                           | 8   | Ninguna                          | Sí                    | 99,5% de conductores, 99,1% de pasajeros |
| Cuba                                 | 9   | 7                                | Sí                    | -  |
| Dominica                             | -   | -                                | -                     | -  |
| Ecuador                              | 7   | Ninguna                          | Sí                    | 71,0% de conductores, 71,0% de pasajeros |
| El Salvador                          | 6   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Estados Unidos de América            | -   | -                                | -                     | 55,0% de conductores, 51,0% de pasajeros |
| Guatemala                            | 3   | Ninguna                          | Sí                    | 40,0% de todos los usuarios              |
| Guyana                               | 8   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Honduras                             | 9   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Jamaica                              | 1   | Ninguna                          | Sí                    | 5,9% de conductores, 4,6% de pasajeros   |
| México                               | 5   | Ninguna                          | Sí                    | 75,0% de conductores, 83,7% de pasajeros |
| Nicaragua                            | 6   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Panamá                               | 9   | Ninguna                          | Sí                    | 98,0% de conductores, 95,0% de pasajeros |
| Paraguay                             | 5   | 13                               | Sí                    | 45,0% de conductores, 20,0% de pasajeros |
| Perú                                 | 2   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| República Dominicana                 | 3   | Ninguna                          | No                    | -  |
| Saint Kitts y Nevis                  | 6   | Ninguna                          | Sí                    | 95,0% de conductores, 20,0% de pasajeros |
| San Vicente y las Granadinas         | 8   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Santa Lucía                          | 6   | Ninguna                          | Sí                    | 53,3% de conductores, 18,0% pasajeros    |
| Suriname                             | 5   | 10                               | Sí                    | 90,0% de conductores, 90,0% de pasajeros |
| Trinidad y Tabago                    | 8   | Ninguna                          | Sí                    | -  |
| Uruguay                              | 5   | Ninguna                          | Sí                    | 60,0% de todos los usuarios              |
| Venezuela (República Bolivariana de) | 1   | Ninguna                          | Sí                    | 45,0% de todos los usuarios              |

## CUADRO A6

### LEYES SOBRE CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN, APLICACIÓN Y DEFUNCIONES POR COLISIONES EN LAS VÍAS DE TRÁNSITO ATRIBUIDAS AL CONSUMO DE ALCOHOL, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN | CONSUMO DE ALCOHOL SE DEFINE POR CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN SANGRE (CAS) | LÍMITES MÁXIMOS NACIONALES DE CAS PERMITIDOS POR LEY |  |  | PRUEBAS ALEATORIAS DE ALCOHOLEMIA O PUESTOS DE CONTROL POLICIAL PARA HACER CUMPLIR LA LEY | EFICACIA DE SU APLICACIÓN GENERAL (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (escala de 0 a 10) | % DE DEFUNCIONES POR COLISIONES EN LAS VÍAS DE TRÁNSITO ATRIBUIDAS AL CONSUMO DE ALCOHOL |
|--------------------------------------|--|---|--|--|--|---|---|--|
|                                      |  |   | Población general (g/dl)                             | Jóvenes o conductores principiantes (g/dl) | Conductores profesionales o comerciales (g/dl) |   |   |  |
| Argentina                            | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,00   | Sí  | 6   | 33,0%  |
| Bahamas                              | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 5   | -  |
| Barbados                             | Sí   | No  | -  | -  | -  | No  | 0   | -  |
| Belice                               | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 4   | -  |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | Sí   | Sí  | -  | -  | 0,05 <sup>a</sup>                              | Sí  | 6   | -  |
| Brasil                               | Sí   | Sí  | 0,02   | 0,02                                       | 0,02   | Sí  | 6   | -  |
| Canadá                               | Sí   | Sí  | 0,05-0,08  | 0,00                                       | 0,05-0,08                                      | Sí  | 6   | 33,0%  |
| Chile                                | Sí   | Sí  | 0,03   | 0,03                                       | 0,03   | Sí  | 5   | 18,0%  |
| Colombia                             | Sí   | Sí  | 0,039  | 0,039                                      | 0,039  | Sí  | 4   | 18,0%  |
| Costa Rica                           | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,05   | Sí  | 8   | -  |
| Cuba                                 | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,00                                       | 0,00   | Sí  | 6   | -  |
| Dominica                             | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | No  | 2   | -  |
| Ecuador                              | Sí   | Sí  | 0,03   | 0,03                                       | 0,01   | Sí  | 8   | 4,0%   |
| El Salvador                          | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,05   | Sí  | 5   | -  |
| Estados Unidos de América            | Subnacional  | Sí  | 0,08   | 0,00-0,02                                  | 0,04   | No  | -   | 32,0%  |
| Guatemala                            | Sí   | Sí  | -  | -  | -  | Sí  | 2   | 61,0%  |
| Guyana                               | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 6   | -  |
| Honduras                             | Sí   | Sí  | 0,07   | 0,07                                       | 0,07   | Sí  | 8   | 4,0%   |
| Jamaica                              | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 3   | 2,0%   |
| México                               | Sí   | Sí  | 0,05-0,08  | 0,05-0,08                                  | 0,02   | Sí  | 6   | 23,4%  |
| Nicaragua                            | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,05   | Sí  | 1   | 7,0%   |
| Panamá                               | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,05   | Sí  | 8   | -  |
| Paraguay                             | Subnacional  | Sí  | -  | -  | -  | Sí  | 4   | 60,0%  |
| Perú                                 | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,025  | Sí  | 5   | -  |
| República Dominicana                 | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,03                                       | 0,03   | Sí  | 2   | -  |
| Saint Kitts y Nevis                  | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 3   | 0,1%   |
| San Vicente y las Granadinas         | Sí   | No  | -  | -  | -  | No  | 8   | -  |
| Santa Lucía                          | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | -   | 0   | -  |
| Suriname                             | Sí   | Sí  | 0,05   | 0,05                                       | 0,05   | Sí  | 5   | -  |
| Trinidad y Tabago                    | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 4   | -  |
| Uruguay                              | Sí   | Sí  | 0,03   | 0,03                                       | 0,00   | Sí  | 7   | 38,0%  |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Sí   | Sí  | 0,08   | 0,08                                       | 0,08   | Sí  | 5   | 7,5%   |

<sup>a</sup> Pertinente únicamente para los conductores de transporte público.

## CUADRO A7

### LEYES, CUMPLIMIENTO Y TASAS DEL DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | HAY UNA LEY SOBRE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD          |  | EFICACIA EN LA APLICACIÓN DE LA LEY SOBRE EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10) | TASA CALCULADA DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD |  |  |                         | SISTEMAS DE RETENCIÓN PARA NIÑOS                                |  |
|--------------------------------------|---|--|--|--|--|--|-------------------------|---|--|
|                                      | Hay una ley nacional sobre el cinturón de seguridad | La ley concierne a los ocupantes de asientos delanteros y traseros |  | Solo conductores (%)                             | Ocupantes de los asientos delanteros (%) | Ocupantes de los asientos traseros (%) | Todos los ocupantes (%) | Hay una ley nacional sobre los sistemas de retención para niños | Eficacia en la aplicación de la ley sobre los sistemas de retención para niños (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10) |
| Argentina                            | Sí  | Sí   | 5  | 39,3   | 29,1                                     | 10,8                                   | 33,3                    | Sí  | 4  |
| Bahamas                              | Sí  | Sí   | 6  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 6  |
| Barbados                             | Sí  | Sí   | 7  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 5  |
| Belice                               | Sí  | No   | 7  | 70,0   | 60,0                                     | 30,0                                   | 52,0                    | No  | -  |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | Sí  | No   | 2  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Brasil                               | Sí  | Sí   | 6  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 6  |
| Canadá                               | Subnacional   | Sí   | 8  | 95,7   | 95,5                                     | 89,2                                   | 95,3                    | Subnacional   | 8  |
| Chile                                | Sí  | Sí   | 4  | 52,0   | 51,0                                     | 10,0                                   | -                       | Sí  | 4  |
| Colombia                             | Sí  | Sí   | 5  | 57,0   | 59,0                                     | -                                      | -                       | Sí  | 1  |
| Costa Rica                           | Sí  | Sí   | 7  | 82,0   | 79,3                                     | 47,9                                   | 75,2                    | Sí  | 9  |
| Cuba                                 | Sí  | Sí   | 7  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 0  |
| Dominica                             | Sí  | Sí   | 2  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Ecuador                              | Sí  | Sí   | 6  | 63,0   | 58,0                                     | -                                      | 60,0                    | Sí  | 1  |
| El Salvador                          | Sí  | No   | 5  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | -  |
| Estados Unidos de América            | Subnacional   | -  | -  | 86,0   | 84,0                                     | 70,0                                   | 85,0                    | Subnacional   | -  |
| Guatemala                            | Sí  | Sí   | 4  | 50,3   | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Guyana                               | Sí  | No   | 8  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Honduras                             | Sí  | Sí   | 7  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Jamaica                              | Sí  | Sí   | 5  | 50,6   | 43,9                                     | 4,0                                    | -                       | Sí  | 2  |
| México                               | Sí  | No   | 5  | 58,0   | 29,1                                     | 4,2                                    | 54,1                    | Subnacional   | 1  |
| Nicaragua                            | Sí  | No   | 6  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | -  |
| Panamá                               | Sí  | Sí   | 8  | 90,0   | 90,0                                     | 10,0                                   | -                       | Sí  | 7  |
| Paraguay                             | Sí  | Sí   | 5  | 87,0   | 85,0                                     | 50,0                                   | -                       | No  | -  |
| Perú                                 | Sí  | Sí   | 7  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| República Dominicana                 | Sí  | No   | 4  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Saint Kitts y Nevis                  | Sí  | No   | 7  | 95,0   | 90,0                                     | 50,0                                   | 95,0                    | Sí  | 6  |
| San Vicente y las Granadinas         | Sí  | Sí   | 9  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 8  |
| Santa Lucía                          | Sí  | No   | 9  | -  | -  | -                                      | -                       | No  | -  |
| Suriname                             | Sí  | Sí   | 8  | 80,0   | 80,0                                     | 20,0                                   | 10,0                    | Sí  | 4  |
| Trinidad y Tabago                    | Sí  | No   | 8  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 3  |
| Uruguay                              | Sí  | Sí   | 5  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 2  |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Sí  | Sí   | 2  | -  | -  | -                                      | -                       | Sí  | 5  |



## CUADRO A8

### LEYES RELATIVAS AL TELÉFONO MÓVIL, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | HAY LEGISLACIÓN SOBRE USO DEL TELÉFONO MÓVIL AL CONDUCIR | LA LEY CONCIERNE A LOS |                                  | USO AUTORIZADO DEL TELÉFONO MÓVIL AL CONDUCIR |
|--------------------------------------|--|------------------------|----------------------------------|---|
|                                      |  | Teléfonos de mano      | Teléfonos de mano y manos libres |   |
| Argentina                            | Sí   | Sí                     | Sí                               | Sí  |
| Bahamas                              | No   | -                      | -                                | No  |
| Barbados                             | No   | -                      | -                                | No  |
| Belice                               | No   | -                      | -                                | No  |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | No   | -                      | -                                | No  |
| Brasil                               | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Canadá                               | Subnacional  | Sí                     | No                               | Sí  |
| Chile                                | Sí   | Sí                     | No                               | Sí  |
| Colombia                             | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Costa Rica                           | Sí   | Sí                     | No                               | Sí  |
| Cuba                                 | Sí   | Sí                     | No                               | -   |
| Dominica                             | No   | -                      | -                                | No  |
| Ecuador                              | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| El Salvador                          | Sí   | Sí                     | Sí                               | Sí  |
| Estados Unidos de América            | Subnacional  | -                      | -                                | Sí  |
| Guatemala                            | Sí   | Sí                     | Sí                               | No  |
| Guyana                               | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Honduras                             | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Jamaica                              | No   | -                      | -                                | No  |
| México                               | Subnacional  | Sí                     | No                               | No  |
| Nicaragua                            | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Panamá                               | Sí   | Sí                     | No                               | Sí  |
| Paraguay                             | No   | -                      | -                                | No  |
| Perú                                 | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| República Dominicana                 | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Saint Kitts y Nevis                  | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| San Vicente y las Granadinas         | No   | -                      | -                                | No  |
| Santa Lucía                          | No   | -                      | -                                | No  |
| Suriname                             | Sí   | Sí                     | No                               | Sí  |
| Trinidad y Tabago                    | Sí   | Sí                     | No                               | No  |
| Uruguay                              | No   | -                      | -                                | No  |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Sí   | Sí                     | No                               | No  |

## CUADRO A9

### GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL, ESTRATEGIAS Y OBJETIVOS, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | ORGANISMO RECTOR        |                                     | FUNCIONES DEL ORGANISMO RECTOR |             |                         | ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL                 |                               | METAS DE SEGURIDAD VIA      |                                |
|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------------------|---|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                      | Hay un organismo rector | El organismo rector está financiado | Coordinación                   | Legislación | Vigilancia y evaluación | Hay una estrategia nacional de seguridad vial | La estrategia está financiada | Reducir colisiones mortales | Reducir colisiones no mortales |
| Argentina                            | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Plenamente                    | Sí                          | No                             |
| Bahamas                              | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| Barbados                             | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Belice                               | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | No                          | No                             |
| Brasil                               | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | No                      | Sí  | Plenamente                    | Sí                          | No                             |
| Canadá                               | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | No                          | No                             |
| Chile                                | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Colombia                             | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | No                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | No                             |
| Costa Rica                           | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | No                             |
| Cuba                                 | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| Dominica                             | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | No                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Ecuador                              | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | No                             |
| El Salvador                          | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| Estados Unidos de América            | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Plenamente                    | Sí                          | Sí                             |
| Guatemala                            | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Plenamente                    | No                          | No                             |
| Guyana                               | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | No                      | Sí  | Parcialmente                  | No                          | No                             |
| Honduras                             | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Jamaica                              | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | No                      | Sí  | Plenamente                    | Sí                          | Sí                             |
| México                               | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | No                             |
| Nicaragua                            | No                      | -                                   | No                             | No          | No                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Panamá                               | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| Paraguay                             | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| Perú                                 | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | No          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |
| República Dominicana                 | No                      | -                                   | No                             | No          | No                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Saint Kitts y Nevis                  | No                      | -                                   | No                             | No          | No                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| San Vicente y las Granadinas         | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Santa Lucía                          | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | No                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Suriname                             | No                      | -                                   | No                             | No          | No                      | Sí  | -                             | Sí                          | Sí                             |
| Trinidad y Tabago                    | No                      | -                                   | No                             | No          | No                      | No  | -                             | -                           | -                              |
| Uruguay                              | Sí                      | No                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | No está financiada            | Sí                          | No                             |
| Venezuela (República Bolivariana de) | Sí                      | Sí                                  | Sí                             | Sí          | Sí                      | Sí  | Parcialmente                  | Sí                          | Sí                             |

## CUADRO A10

### DESPLAZAMIENTOS MÁS SEGUROS, POR PAÍSES

| PAÍS                                 | VEHÍCULOS<br>Número de vehículos registrados | HAY POLÍTICAS QUE                  |  |  | AUDITORÍAS DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO |                             |  | NORMAS PARA VEHÍCULOS   |  | LEGISLACIÓN PARA LOS AUTOMÓVILES NUEVOS IMPORTADOS EXIGE      |                |                    |                                       | SISTEMA DE PUNTOS POR SANCIÓN O INFRACCIÓN IMPLANTADO |
|--------------------------------------|--|------------------------------------|--|--|------------------------------------|-----------------------------|--|---|--|---|----------------|--------------------|---------------------------------------|---|
|                                      |  | Promueven caminar y hacer ciclismo | Promueven la inversión en transporte público | Separan a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito de la circulación de alta velocidad | Vías de tránsito nuevas            | Vías de tránsito existentes | Efectuadas por un asesor independiente | Signatario del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos | Automóviles nuevos sometidos al Programa de evaluación de automóviles nuevos | Cinturones de seguridad en los asientos delanteros y traseros | Bolsas de aire | Frenos antibloqueo | Control electrónico de la estabilidad |   |
| Argentina                            | 14.163.125                                   | Subnacional                        | Sí   | Subnacional  | Sí                                 | Sí                          | Sí                                     | Sí  | No   | Sí  | Sí             | Sí                 | No                                    | Sí  |
| Bahamas                              | 131.365                                      | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Sí                          | No                                     | -   | -  | Sí  | Sí             | Sí                 | No                                    | No  |
| Barbados                             | 133.835                                      | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Parcial                     | No                                     | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Belice                               | -  | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Sí                          | Sí                                     | Sí  | Sí   | No  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Bolivia (Estado Plurinacional de)    | 910.333                                      | No                                 | No   | No   | No                                 | Sí                          | No                                     | No  | No   | No  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Brasil                               | 64.817.974                                   | Sí                                 | Sí   | Sí   | Sí                                 | Sí                          | -                                      | No  | No   | Sí  | No             | Sí                 | No                                    | Sí  |
| Canadá                               | 21.387.132                                   | Subnacional                        | Subnacional                                  | Subnacional  | No                                 | Sí                          | Sí                                     | Sí  | No   | Sí  | No             | No                 | Sí                                    | Sí  |
| Chile                                | 3.375.523                                    | Sí                                 | Sí   | Subnacional  | Sí                                 | Sí                          | No                                     | No  | Sí   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Colombia                             | 7.229.373                                    | Subnacional                        | Sí   | Sí   | Sí                                 | Parcial                     | Sí                                     | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Costa Rica                           | 923.591                                      | No                                 | No   | Sí   | Sí                                 | Parcial                     | Sí                                     | No  | No   | Sí  | Sí             | No                 | No                                    | Sí  |
| Cuba                                 | 607.675                                      | Subnacional                        | Subnacional                                  | Subnacional  | Sí                                 | Sí                          | Sí                                     | -   | -  | Sí  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Dominica                             | 23.566                                       | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Sí                          | No                                     | No  | No   | No  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Ecuador                              | 1.039.364                                    | Sí                                 | Sí   | Sí   | Sí                                 | Parcial                     | Sí                                     | No  | Sí   | Sí  | Sí             | No                 | No                                    | Sí  |
| El Salvador                          | 715.345*                                     | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Parcial                     | Sí                                     | No  | No   | No  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Estados Unidos de América            | 258.957.503                                  | Sí                                 | Sí   | Subnacional  | No                                 | Sí                          | No                                     | Sí  | Sí   | Sí  | Sí             | No                 | Sí                                    | No <sup>b</sup>                                       |
| Guatemala                            | 2.118.516                                    | Subnacional                        | Subnacional                                  | No   | No                                 | No                          | -                                      | No  | No   | No  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Guyana                               | 12.363                                       | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Parcial                     | No                                     | No  | No   | Sí  | Sí             | Sí                 | Sí                                    | No  |
| Honduras                             | 983.800                                      | No                                 | No   | No   | Sí                                 | No                          | -                                      | Sí  | No   | Sí  | Sí             | Sí                 | No                                    | Sí  |
| Jamaica                              | 502.265                                      | Sí                                 | Sí   | Sí   | No                                 | No                          | -                                      | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| México                               | 30.904.659                                   | Subnacional                        | Sí   | Subnacional  | No                                 | Sí                          | No                                     | Sí  | Sí   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Nicaragua                            | 445.974                                      | No                                 | Sí   | No   | No                                 | No                          | -                                      | No  | No   | No  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Panamá                               | 612.000                                      | No                                 | Sí   | Sí   | Sí                                 | Sí                          | Sí                                     | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Paraguay                             | 919.247                                      | No                                 | -  | No   | No                                 | Sí                          | Sí                                     | -   | -  | No  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Perú                                 | 3.155.614                                    | Subnacional                        | Subnacional                                  | Subnacional  | No                                 | Parcial                     | Sí                                     | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| República Dominicana                 | 2.734.740                                    | No                                 | Sí   | No   | Sí                                 | No                          | No                                     | -   | -  | -   | -              | -                  | -                                     | No  |
| Saint Kitts y Nevis                  | 22.209                                       | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Parcial                     | No                                     | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |
| San Vicente y las Granadinas         | 27.176                                       | No                                 | No   | No   | Sí                                 | Parcial                     | No                                     | -   | -  | Sí  | No             | -                  | -                                     | -   |
| Santa Lucía                          | 56.601                                       | No                                 | No   | No   | Sí                                 | No                          | -                                      | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | Sí  |
| Suriname                             | 190.746                                      | No                                 | No   | No   | No                                 | Sí                          | No                                     | No  | Sí   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Trinidad y Tabago                    | 321.191                                      | No                                 | No   | No   | Sí                                 | -                           | -                                      | -   | -  | No  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Uruguay                              | 1.287.012                                    | No                                 | Subnacional                                  | Subnacional  | No                                 | Sí                          | No                                     | No  | No   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |
| Venezuela (República Bolivariana de) | 4.051.705                                    | No                                 | Sí   | No   | Sí                                 | No                          | -                                      | No  | Sí   | Sí  | No             | No                 | No                                    | No  |

\*Hasta julio de 2011.

<sup>b</sup>Subnacional.





Organización  
Panamericana  
de la Salud



Organización  
Mundial de la Salud

OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

525 Twenty-third Street, N.W.  
Washington, DC 20037

[www.paho.org](http://www.paho.org)

