



Seguridad Vial en la Región de las Américas y la conducción bajo los efectos del alcohol

Eugenia Rodrigues, MD, MPH, PhD
Asesora Regional en Seguridad Vial
NMH Departamento



OPS

Contenidos



Seguridad vial y el impacto de la asociación de alcohol y dirección

- Magnitud del Problema
- Riesgos asociados con beber y conducir
- Legislación en la Región
- Perfil de Seguridad Vial de Uruguay
- Documentos de Referencia

Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas



- Los **traumatismos** causados por el tránsito provocaron **154.997 defunciones**, 1.283 más que en el 2013.
- La **tasa de mortalidad** regional causada por el tránsito **permanece prácticamente estable** (**15,9** por 100.000 habitantes en 2013 vs 15,6 en 2016)
- **Las muertes causadas** por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en **adultos jóvenes de 15 a 29 años de edad**.
- La carga de la mortalidad causada por el tránsito es mayor en los **países de ingresos medianos** que en los de ingresos altos.



Tasa de mortalidad y número de muertes de 2002 a 2016, en la Región de las Américas



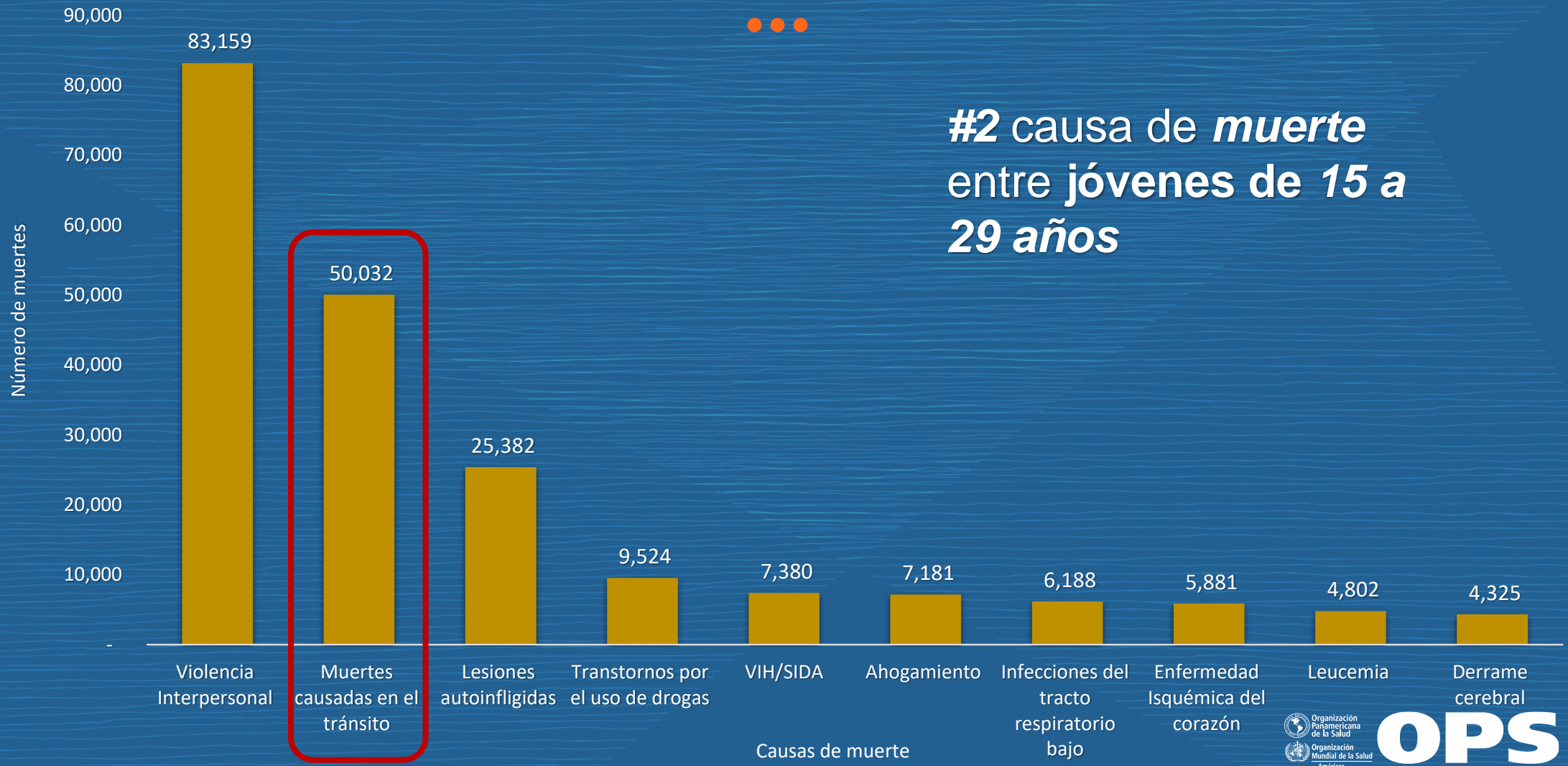
3 SALUD
Y BIENESTAR



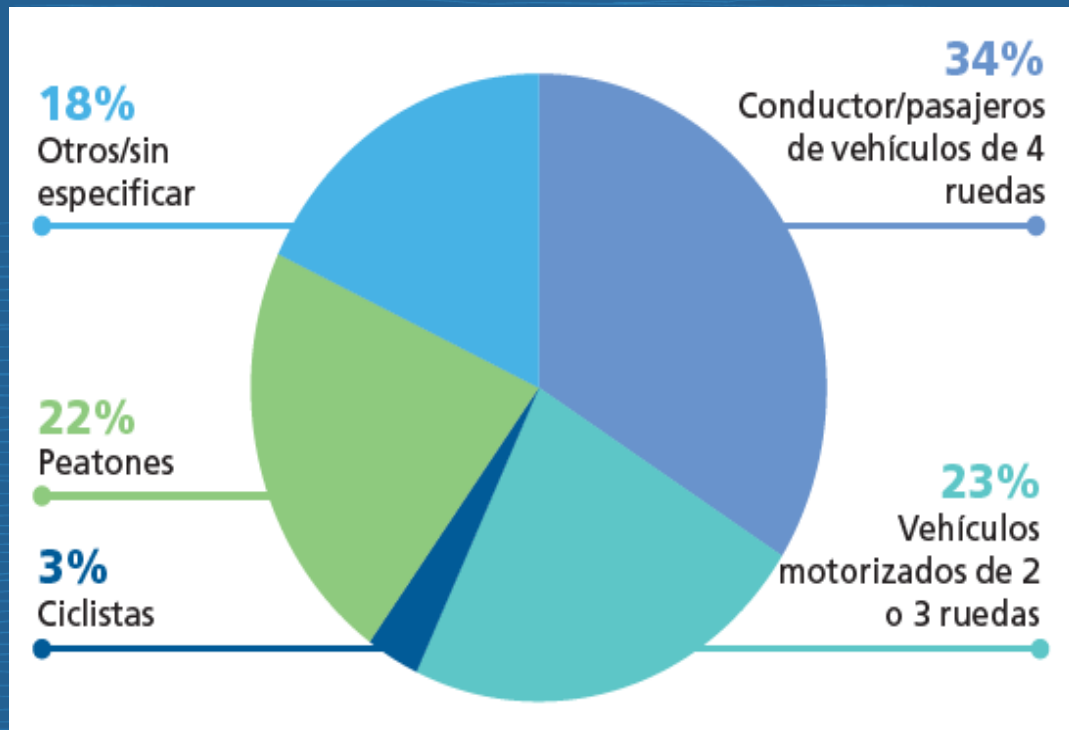
T3.6 Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones a causa de accidentes de tráfico en el mundo

Año	Tasa de mortalidad por 100.000 habitantes	Número de muertes
2002	15,7	133.783
2005	15,8	142.252
2010	16,1	150.000
2013	15,9	154.089
2016	15,6	154.997

Diez principales causas de muerte, 15-29 años, Región de las América, 2016

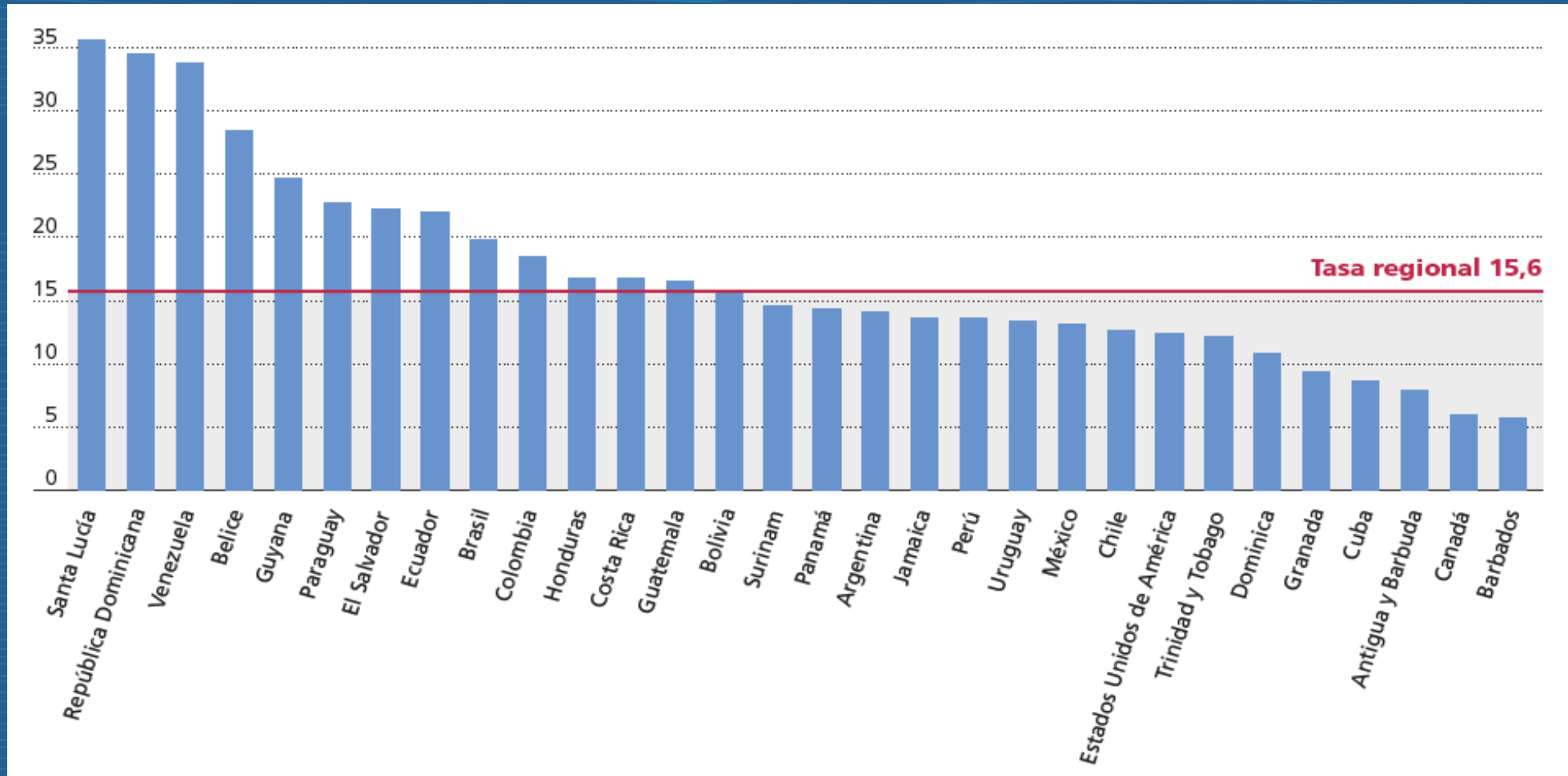


Proporción de muertes estimadas causadas por el tránsito, por tipo de usuario de las vías de tránsito, Región de las Américas, 2016



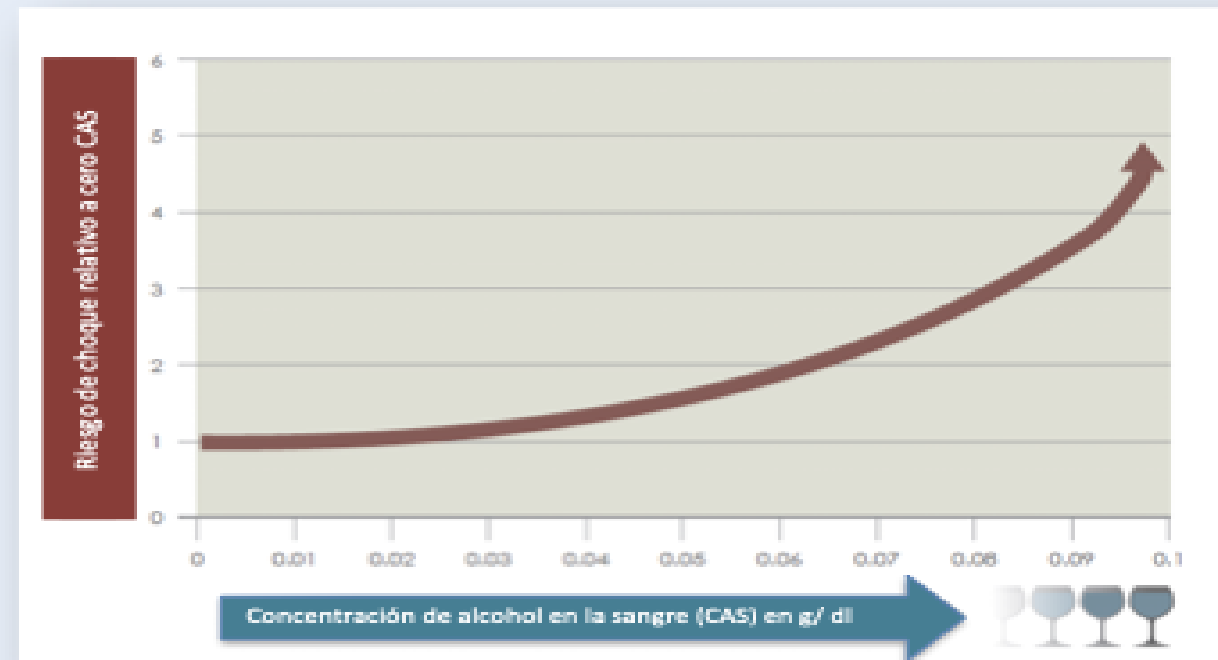
- Casi la mitad de todas las muertes por lesiones de tránsito son usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.
- Los **motociclistas** representan el **23%** y los **peatones** el **22%** de las muertes por lesiones de tránsito.
- Ha habido un **aumento del 3%** en la proporción de **muertes entre los motociclistas** entre 2013 y 2016.

Tasa estimada de mortalidad causada por el tránsito (por 100.000 habitantes) por país, Región de las Américas, 2016

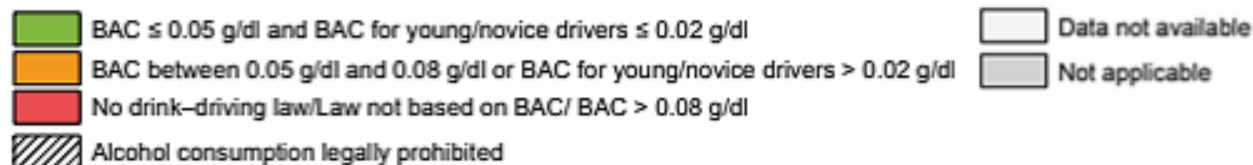


Riesgos Asociados con Beber y Conducir

- El **riesgo** de una **colisión en el tránsito** comienza en niveles bajos de CAS y **aumenta significativamente** cuando el **CAS** del conductor es **≥ 0.04 g/dl**
- Altos niveles de alcohol en al sangre también se **asocia con otros comportamientos** de riesgo, como el **exceso de velocidad** o la **falta de uso de los cinturones** de seguridad.
- Los efectos del alcohol no se limita a los conductores de vehículos y los pasajeros; los **peatones y los ciclistas** también pueden ser afectados.



Countries in the Region of the Americas with drink-driving laws meeting best practice, 2017



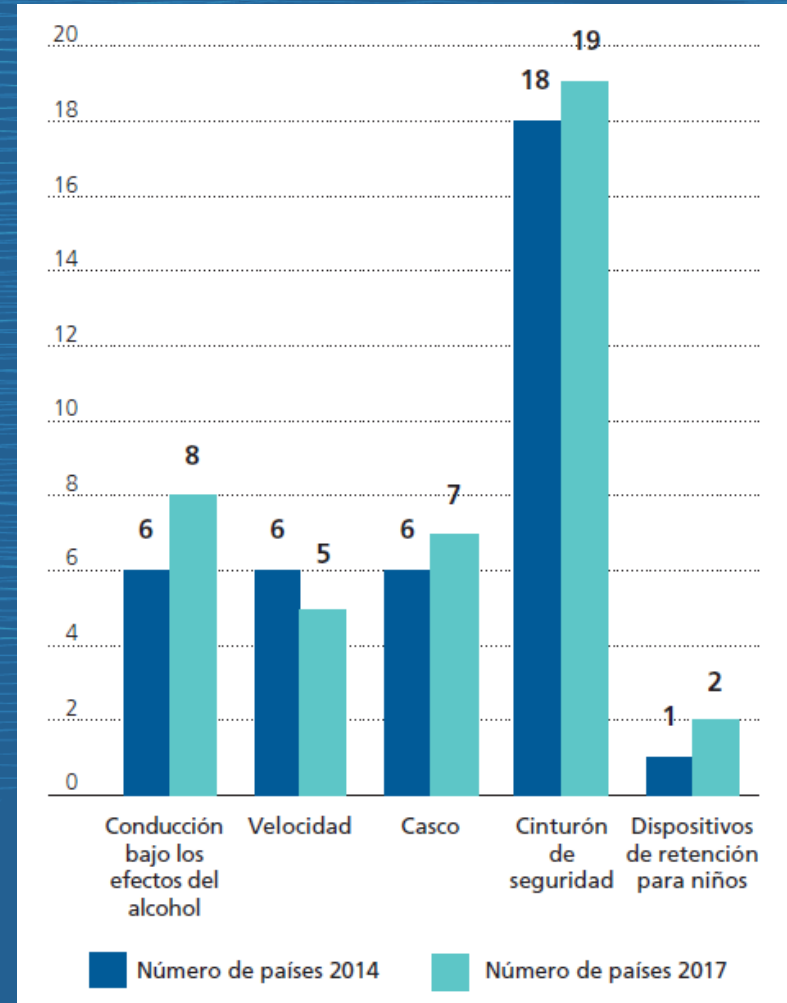
Countries	Legislation "Drink-Driving"
30	Have a drink-driving law in place.
16	Have a BAC limit of \leq 0.05 g/dl for the general population.
8	Have a BAC limit of \leq 0.02 g/dl for young and novice drivers.
5	countries have a zero BAC limit for young and novice drivers. Countries with zero BAC levels for young and novice drivers are Brazil, Cuba, Dominican Republic, Paraguay, Uruguay.

3 countries rated their enforcement of drink-driving law as "good" (8 or above on a scale of 0 to 10).

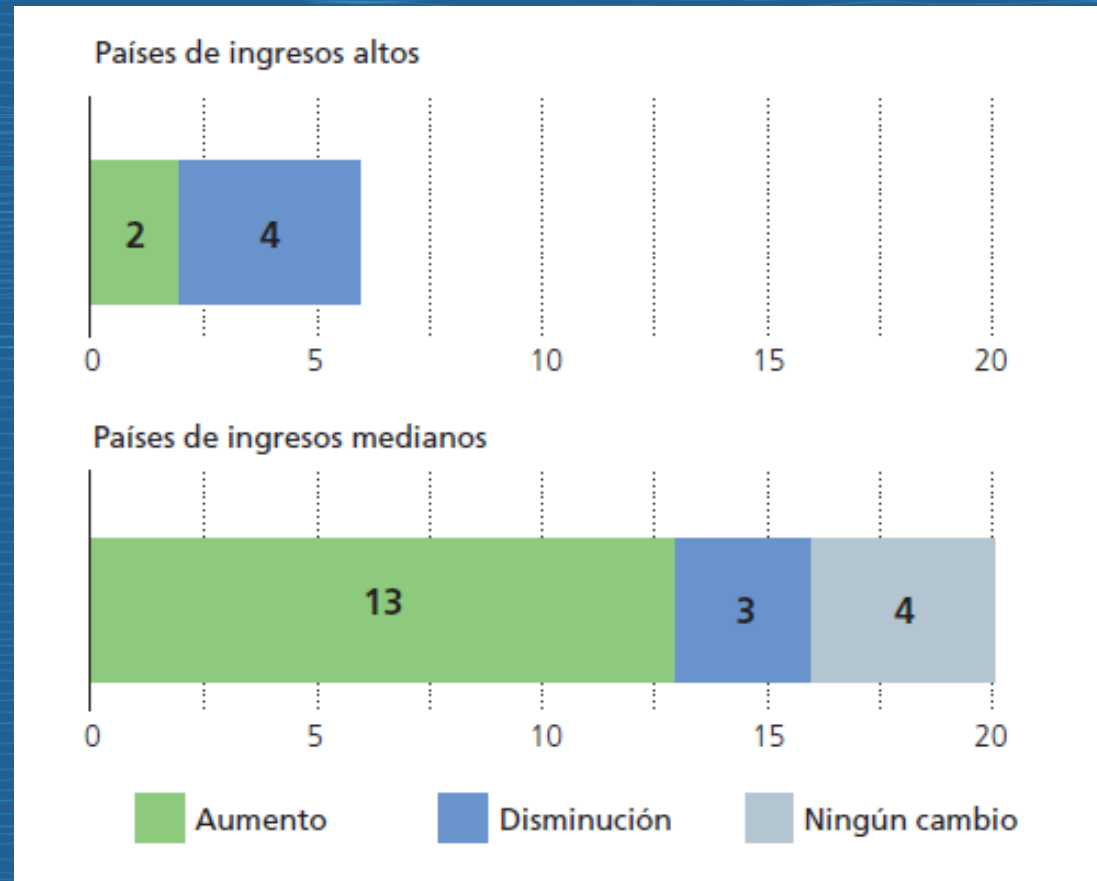
Países con leyes que satisfacen los criterios de mejores prácticas para cinco factores de riesgo, Región de las Américas, 2014 y 2017



© OPS/OMS



Número de países donde se observó un cambio en la mortalidad causada por el tránsito, por categoría de ingresos de los países, desde el 2013*



* Los datos corresponden a los países que han registrado un cambio superior a 2% en el número de muertes desde el 2013 y excluyen a cuatro con poblaciones inferiores a 200.000 habitantes (Antigua y Barbuda, Dominica, Granada y Santa Lucía). Las categorías de ingresos se basan en la clasificación del Banco Mundial para el 2017.

Uruguay

Population: 3 444 006 | Income group: High | Gross national income per capita: US\$ 15 230



INSTITUTIONAL FRAMEWORK

Lead agency	National Road Safety Unit (UNASEV)
Funded in national budget	Yes
National road safety strategy	No
Funding to implement strategy	—
Fatality reduction target	—

SAFER ROADS AND MOBILITY

Audits or star rating required for new road infrastructure	No
Design standards for the safety of pedestrians / cyclists	Partial
Inspections / star rating of existing roads	No
Investments to upgrade high risk locations	No
Policies & investment in urban public transport	Yes

SAFER VEHICLES

Total registered vehicles for 2016	2 342 026
Cars and 4-wheeled light vehicles	1 008 974
Motorized 2- and 3-wheelers	1 252 031
Heavy trucks	71 355
Buses	9 666
Other	0

Vehicle standards applied (UNECE WP29)

Frontal impact standard	No
Electronic stability control	No
Pedestrian protection	No
Motorcycle anti-lock braking system	No

POST-CRASH CARE

National emergency care access number	National, single number
Trauma registry	National
Formal certification for prehospital providers	No
National assessment of emergency care systems	No

DATA

Reported road traffic fatalities (2016)	446* (75% M, 25% F)
WHO estimated road traffic fatalities (2016)	460
WHO estimated rate per 100 000 population (2016)	13.4

* National Traffic Information System (SINATRAN). Died within 30 days of crash

SAFER ROAD USERS

National speed limit law	Yes
Max urban speed limit	45 km/h
Max rural speed limit	90 km/h
Max motorway speed limit	90 km/h
Local authorities can modify limits	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 (6) 7 8 9 10
Predominant type of enforcement	Manual and automated

National drink-driving law

BAC limit – general population	0.00 g/dl
BAC limit – young or novice drivers	0.00 g/dl
Random breath testing carried out	Yes
Testing carried out in case of fatal crash	Some drivers tested
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

% road traffic deaths involving alcohol

National motorcycle helmet law

Applies to drivers and passengers	Yes
Helmet fastening required	No
Helmet standard referred to and/or specified	Yes
Children passengers on motorcycles	Prohibited ^b
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 (7) 8 9 10
Helmet wearing rate	80% Drivers ^c , 71% Passengers ^c

National seat-belt law

Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 (6) 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	63% Front seats ^d , 33% Rear seats ^d

National child restraint law

Children seated in front seat	Prohibited under 12 yrs/150 cm
Child restraint required	Up to 12 yrs/36 kg/150 cm
Child restraint standard referred to and/or specified	Yes
Enforcement	0 1 2 3 (4) 5 6 7 8 9 10
% children using child restraints	23% ^d

National law on mobile phone use while driving

Ban on hand-held mobile phone use	Yes
Ban on hands-free mobile phone use	No

National drug-driving law

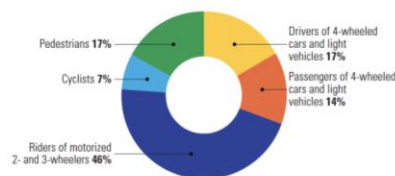
	Yes
--	-----

^a Until footrests can be reached

^b 2016, National Traffic Information System (SINATRAN)

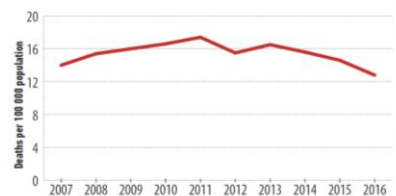
^c 2016, Observational behavior study in road safety, Uruguay

Deaths by road user category



Source: 2016, National Traffic Information System (SINATRAN)

Trends in reported road traffic deaths



Source: National Traffic Information System (SINATRAN)

Legislative review conducted by WHO. Vehicle safety data from UNECE WP29. Other data collected by questionnaire and e-survey by National Road Safety Unit (UNASEV).

ANSV - Argentina, 2019



Entendiendo la **problemática** entre los **distintos tipos de conductores**.

Participación de **alcoholemias positivas** según tipo de vehículo

Particulares	Motociclistas	Profesionales
 8,7%	 23,1%	 8,4%
CAS MÁX 0,5 g/l	CAS MÁX 0,2 g/l	CAS MÁX 0,0 g/l

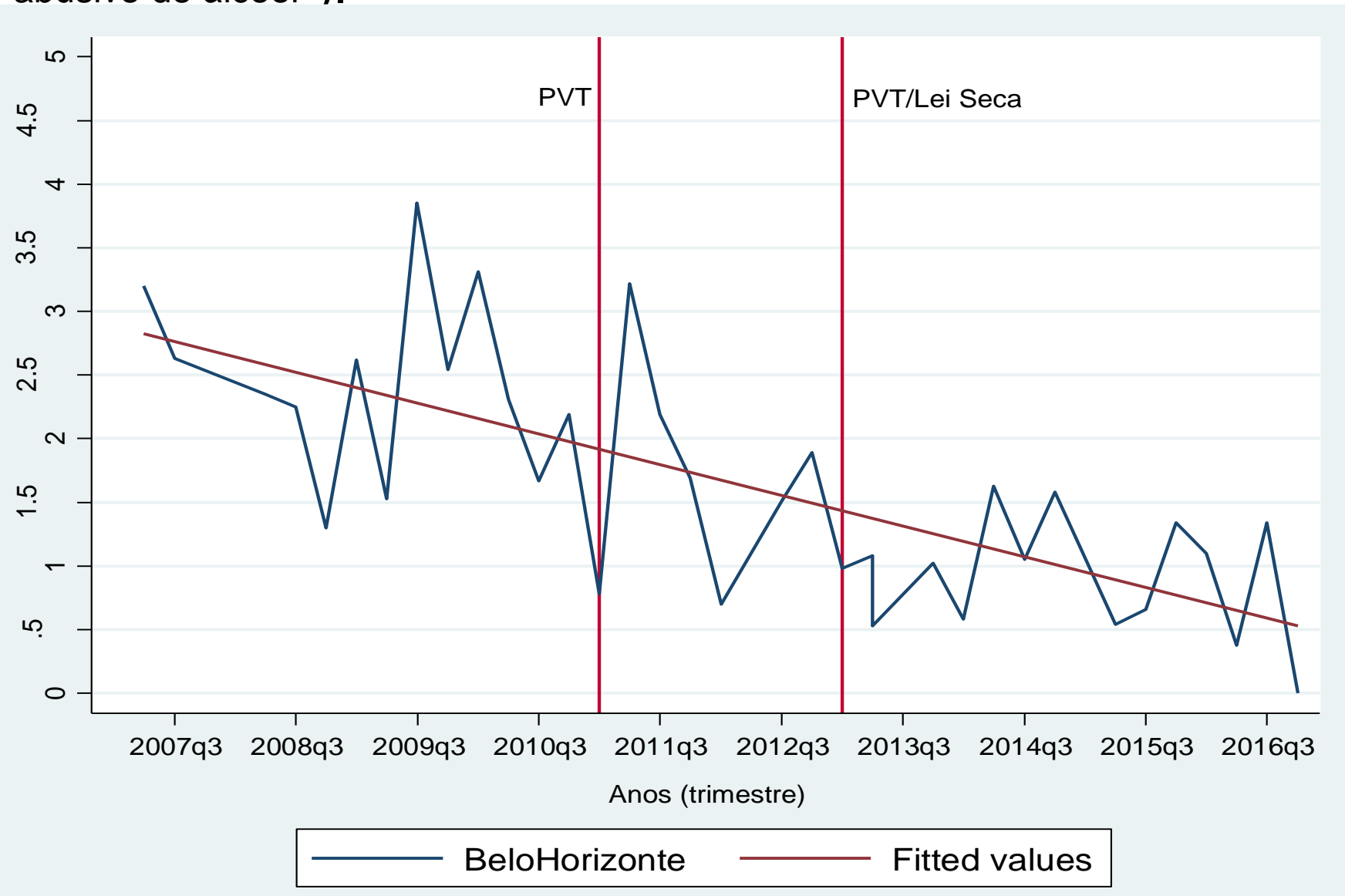
Según la **LEY 24.449** (Ley Nacional)

+ Promedio y moda entre las **alcoholemias positivas**

		
PROMEDIO 1,12 g/l	PROMEDIO 1,01 g/l	PROMEDIO 0,86 g/l
+ del doble del máximo permitido	5 veces el máximo permitido	0.0 g/l único valor permitido
CAS Moda: 0,60 g/l	CAS Moda: 0,60 g/l	CAS Moda: 0,10 g/l

Moda | Refiere al valor del CAS que más se repitió **CAS** | Concentración de Alcohol en Sangre

Análise descritiva: tendência – Belo Horizonte, Brasil (efeito do PVT e Nova Lei Seca (NLS) no indicador “direção após consumo abusivo de álcool”).



SALVE VIDAS: Paquete de medidas técnicas de seguridad vial

Control de la velocidad

- Promulgar y hacer cumplir límites de velocidad
- Construir o modificar vías que ralenticen el tránsito
- Tecnologías en automóviles para ayudar a los conductores a mantener los límites de velocidad

Liderazgo en seguridad vial

- Crear un organismo que lidere seguridad vial
- Elaborar y financiar una estrategia
- Evaluar el impacto de las estrategias
- Evaluar seguridad vial y sensibilizar a través de la educación y campañas

Diseño y mejora de las infraestructuras

- Pasillos seguros para peatones
- Carriles para bicicletas y motocicletas
- Acceso separado de carreteras
- Zonas libres de vehículos

Normas de seguridad de los vehículos

- Promulgar y hacer cumplir normas de seguridad relacionadas con:
 - Cinturón de seguridad
 - Colisión frontal y lateral
 - Protección de peatones, etc.

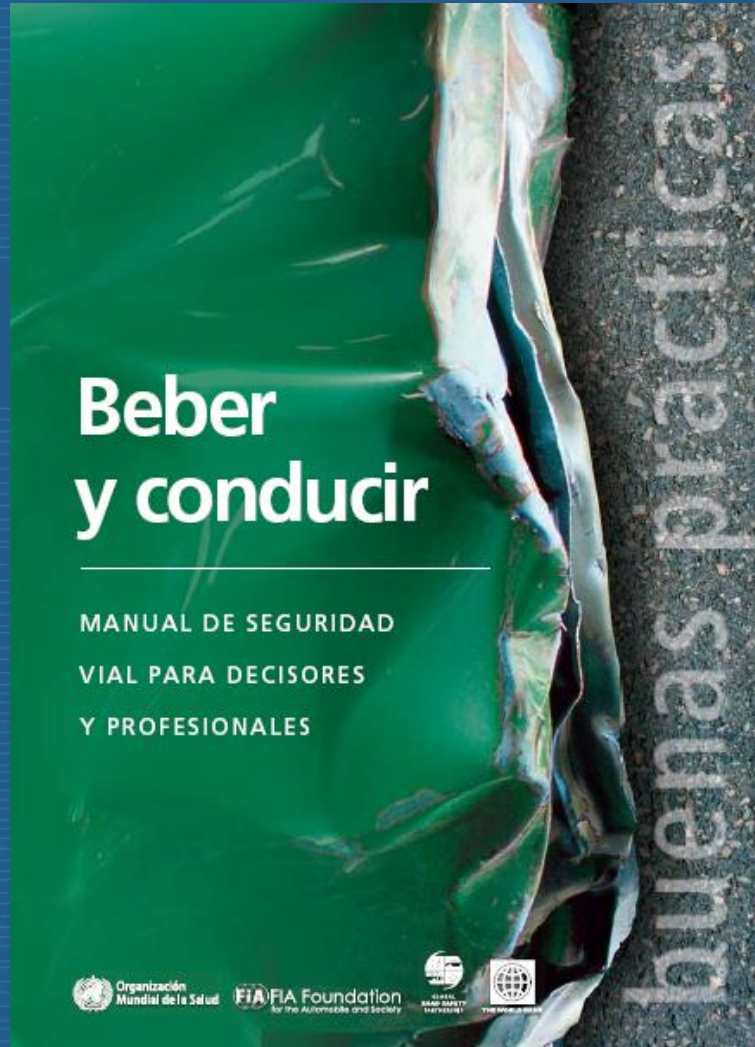
Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito

- Promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre:
 - Velocidad y Conducción bajo los efectos del alcohol
 - Uso de cinturón de seguridad, cascos para motociclistas, sistemas de retención infantil

Supervivencia tras un accidente

- Desarrollar un sistema de atención de emergencia prehospitalario y basado en centros de salud
- Proporcionar formación en atención básica de emergencia a los equipos de respuesta a las colisiones

Manual



OPS/OMS

Hoja Informativa

Organización Panamericana de la Salud
Organización Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

BEBER Y CONDUCIR

El consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales. Beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos, y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección (uso del cinturón de seguridad y el casco).

Es importante recalcar que conducir bajo el efecto del alcohol puede tener consecuencias negativas para todos los usuarios de las vías, y no solo para el conductor. Así, las víctimas no siempre son los conductores que han consumido bebidas alcohólicas, sino también sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de las vías, sobre todo los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas personas terminan sufriendo las consecuencias negativas del riesgo asumido por el conductor al manejar el vehículo bajo los efectos del alcohol.

El consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales.

Conducir bajo el efecto del alcohol puede tener consecuencias negativas para todos los usuarios de las vías y no solo para el conductor.

Intervenciones efectivas para lesiones no intencionales



	Number of lives saved
Drink-driving enforcement	67 670
Traffic enforcement	39 882
Seat-belt enforcement	15 783
Helmet-use law*	328
Speed enforcement	84 287
Helmet-use enforcement	9 882
Formal swimming lessons	26 049
Anchal—supervision of children in crèches	13 610
Fenced vs unfenced bodies of water	11 766
Compulsory personal flotation device wearing regulations	8 208
Fencing, legislation, engineering, education, and personal protection	9 273

Estimates made by use of triangular distribution. *For helmet-use law, only seven countries do not have a helmet-use law, hence the number of lives saved is not as large as might be expected.

Table 4: Total number of potential lives saved among the poorest billion, across 84 countries, by intervention for all 11 eligible interventions

Vecino-Ortiz AI, Jafri A, Hyder AA.

Effective interventions for unintentional injuries:

a systematic review and mortality impact assessment among the poorest billion.

The Lancet Global Health. 2018 May 1;6(5):e523–34.

!Muchas gracias!

