



Guía práctica de seguridad vial

Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



Federación Internacional de Sociedades
de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

La Agenda Global de la Federación Internacional (2006–2010)

Durante los próximos cinco años, la Federación Internacional se orientará colectivamente hacia la consecución de los siguientes objetivos y prioridades:

Nuestros objetivos

Objetivo 1: Reducir el número de muertes, heridas y daños causados por los desastres.

Objetivo 2: Reducir el número de muertes, dolencias y perjuicios relacionados con enfermedades y emergencias de salud pública.

Objetivo 3: Aumentar la capacidad de las comunidades locales, la sociedad civil y la Cruz Roja y la Media Luna Roja para abordar las situaciones de vulnerabilidad más urgentes.

Objetivo 4: Promover el respeto a la diversidad y la dignidad humana, reducir la intolerancia, la discriminación y la exclusión social.

Nuestras prioridades

Mejorar nuestra capacidad local, regional e internacional de respuesta a desastres y a emergencias de salud pública.

Ampliar nuestras actividades con comunidades vulnerables en los ámbitos de la promoción de la salud, la prevención de enfermedades y la reducción del riesgo de desastres.

Ampliar de manera significativa nuestros programas y actividades de sensibilización en materia de VIH/SIDA.

Reforzar nuestra labor de sensibilización sobre problemas humanitarios prioritarios, en particular sobre la lucha contra la intolerancia, el estigma y la discriminación, y promover la reducción del riesgo de desastres.

© Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial

Está autorizado citar, copiar, traducir a otros idiomas o adaptar a las necesidades locales cualquier parte de este manual sin necesidad de solicitar previamente la aprobación de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, siempre que se indique la fuente de manera expresa e inequívoca.

Los mapas utilizados no implican la expresión de una opinión de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja o de las Sociedades Nacionales respecto del estatuto jurídico de un territorio o de sus autoridades.

Fotografía de la tapa: Daniel Cima/Cruz Roja Americana

ISBN: 978-2-940395-01-9

La presente guía práctica ha sido preparada y redactada por Gérard Lautrédou, miembro de la Cruz Roja Francesa, asesor de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial y enlace de seguridad vial en la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

Quisiéramos manifestar nuestro agradecimiento a las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja que respondieron a nuestra encuesta sobre seguridad vial y, de ese modo, hicieron una valiosa contribución al contenido de la presente guía.

En particular, manifestamos nuestro agradecimiento al equipo de edición de la Secretaría de la Federación por el elegante diseño de la guía y a las organizaciones que nos han autorizado a usar sus diagramas, dibujos y tapas de publicaciones, a saber, la Organización Mundial de la Salud, el Banco Mundial y la Fundación FIA.

2007

Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

P.O. Box 372

CH- 1211 Ginebra 19

Suiza

Teléfono: +41 22 730 4222

Fax: +41 22 733 0395

Correo electrónico: secretariat@ifrc.org

Sitio Web: www.ifrc.org

Índice

1. Introducción	2	9. Movilización de las autoridades	22
2. Resumen	3	En el plano mundial	22
3. Fases iniciales del problema de la seguridad vial	4	Guías mundiales de prácticas recomendadas	22
Las décadas de 1960 y 1970 en Occidente	4	Cómo activar la cooperación internacional	23
La situación actual en los países de ingresos bajos y medianos	5	En el plano nacional	23
4. Escala de los problemas de seguridad vial en el mundo	6	10. Sensibilización del público	25
Reconocimiento del problema	6	Campañas publicitarias repetidas	25
Tendencias alarmantes	6	Campañas para informar al público sobre nuevas leyes	25
El altísimo costo de las colisiones en carreteras	7	Campañas respaldadas por medios para aplicar la ley	26
5. Comprensión de la seguridad vial y de las medidas necesarias	8	Otros medios para sensibilizar a la población	26
El vehículo	9	11. Aplicación de la ley y sanciones	28
La infraestructura vial	9	Institución de un sistema de controles y sanciones	28
El comportamiento humano	10	La función esencial de la policía	28
Los cuatro grandes factores de riesgo	10	12. La educación de los usuarios jóvenes de las carreteras y la expedición de licencias de conductor	30
La modificación del comportamiento de los usuarios de carreteras	12	Formación de los usuarios jóvenes de las carreteras	30
La gestión después de un choque	13	Obtención de la licencia de conductor	32
6. Evaluación de la situación en la red vial	14	13. Servicios de emergencia y primeros auxilios para los usuarios de carreteras	33
Reunión de datos sobre choques	14	Hay que mejorar los servicios de emergencia	33
Falta de datos y subestimación del problema de los traumatismos causados por el tránsito	14	Los primeros auxilios focalizados en los traumatismos causados por el tránsito	34
La mortalidad causada por el tránsito, por países	16	14. La promoción de una cultura de la seguridad vial en las organizaciones	38
La mortalidad causada por el tránsito, por regiones	18	15. Alianzas en pro de la seguridad vial	41
La adopción inmediata de medidas	18	16. Conclusión y recomendaciones para las Sociedades Nacionales	43
7. Organización de la seguridad vial	19		
Un sistema comprobado de seguridad vial	19		
8. Financiación de la seguridad vial	21		
La financiación insuficiente e inestable	21		
Posibles soluciones	21		

1.

Introducción

La presente guía práctica de seguridad vial fue preparada conjuntamente por la Secretaría de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial.

Tiene por objeto presentar un resumen de los problemas de la seguridad vial y las soluciones a esos problemas en todo el mundo.

Describe asimismo las actividades de las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja en materia de seguridad vial y sugiere algunas mejoras. Además, presenta 20 recomendaciones que pueden aplicar las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. La guía se concentra en medidas prácticas. Como veremos, urge actuar.

De las 185 Sociedades Nacionales que recibieron cuestionarios sobre sus prácticas de seguridad vial, 140 respondieron a los cuestionarios. Se recibieron informes de tres cuartas partes de las Sociedades Nacionales de países que representan el 90 por ciento de la población mundial. En la presente guía se ilustran sus actividades en 2005 mediante mapas del mundo, pues este formato gráfico facilita saber quién hace qué y dónde y, por lo tanto, puede servir para alentar a las Sociedades Nacionales a establecer contactos entre sí a fin de intercambiar experiencias.

Las Sociedades Nacionales ya están embarcadas en actividades en pro de la seguridad vial. Las Sociedades Nacionales movilizan a las autoridades, sensibilizan al público en general y a los jóvenes y dictan cursos de primeros auxilios. Muchas Sociedades Nacionales colaboran también en las actividades de ayuda de emergencia. Estas actividades están en consonancia con el mandato de la Cruz Roja/Media Luna Roja, cuyo principal objetivo es aliviar los sufrimientos

humanos, en particular los de las personas más vulnerables. Este grupo es el que mayor riesgo corre de traumatismos o muerte en una colisión de tránsito.

El principal problema de la seguridad vial es inducir un cambio en el comportamiento de los usuarios de las carreteras. Tienen que aprender a considerar que la carretera es un espacio público común y no un espacio abandonado a la violencia. El respeto común por los demás usuarios de las carreteras es la base y el mensaje fundamental de esta guía práctica de seguridad vial. Las soluciones existen, y nos incumbe la obligación moral de hacer todo lo posible por aplicarlas, especialmente porque las inversiones en mejoras de la seguridad vial benefician a toda la sociedad.

Abrigamos la esperanza de que esta guía práctica sirva para hacer ver al público que las colisiones en las carreteras son un flagelo universal y para alentar a cada Sociedad Nacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja a poner aún más empeño por mejorar la situación en su propio país.



Ibrahim Osman
Secretario General Adjunto
Federación Internacional
de Sociedades de la Cruz Roja
y de la Media Luna Roja



David Silcock
Director Ejecutivo
Alianza Mundial
para la Seguridad Vial

2.

Resumen

La presente guía práctica, dividida por temas, abarca todos los problemas básicos de la seguridad vial. Recuerda **la información básica y las prácticas recomendadas** que se usan actualmente. Al fin de cada sección (a partir de la sección 6), propone una serie de medidas prácticas que las Sociedades Nacionales quizás quieran adoptar. Las recomendaciones respecto de cada tema se esbozan en la sección titulada **Medidas de la Cruz Roja/Media Luna Roja**. Estas recomendaciones (20 en total) se agrupan también en la sección 16.

La guía contiene asimismo ocho mapas del mundo. Los dos primeros muestran la mortalidad en carreteras por país y continente. Los seis mapas restantes destacan los resultados de una amplia encuesta mundial de las Sociedades Nacionales e ilustran sus actividades en materia de seguridad vial, por país y por tema. Estos mapas presentan un excelente **panorama de las actividades de seguridad vial que realizan las Sociedades Nacionales**.

Las secciones 3 y 5 están dedicadas a los problemas de la seguridad vial en el mundo en general, sus orígenes, magnitud, causas principales y posibles soluciones. Estas secciones tienen por objeto brindar a los miembros del Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja una **información general que les permita comprender y analizar mejor este importante fenómeno de salud pública**, que se está agravando con mucha rapidez. Actualmente, las colisiones en carreteras causan 1.200.000 defunciones por año e infligen traumatismos a otros 50 millones de personas. En otras palabras, las colisiones en carreteras causan tantas muertes como las grandes pandemias, por ejemplo la tuberculosis o el paludismo.

Las secciones 6 a 8 se refieren a los problemas relativos a **la evaluación de las condiciones de la red vial y la organización y financiación de la seguridad vial**, que son el fundamento de toda sana política de seguridad vial y un requisito esencial para la adopción de medidas. Hemos tratado de exponer ante los lectores y los miembros del Movimiento los argumentos básicos que les pueden ayudar, por un lado, a comprender las cuestiones organizacionales que implica la mejora de la seguridad vial y, por el otro, a movilizarse para defender y promover las buenas prácticas en este campo.

En las secciones 9 a 15 se examinan **las medidas prácticas sobre el terreno**, por ejemplo la movilización de las autoridades, la sensibilización del público, la aplicación más estricta de las leyes de tránsito, la formación de los jóvenes, la mejora de los servicios de emergencia y primeros auxilios para los usuarios de las carreteras, la promoción de una cultura de seguridad vial en las Sociedades Nacionales y el fomento de las alianzas. En cada uno de esos aspectos, examinamos los problemas, destacamos las prácticas viables y sugerimos las medidas que las Sociedades Nacionales pueden adoptar. Estas secciones también incluyen mapas que muestran las actividades actuales del Movimiento, que se deben alentar y acoger con beneplácito.

Por último, en la sección 16 se presenta la conclusión y se sintetizan las recomendaciones formuladas a los miembros del Movimiento para que las Sociedades Nacionales puedan hacer una mayor contribución a reducir la incidencia y la carga social de las colisiones en carreteras en todo el mundo.

3.

Fases iniciales del problema de la seguridad vial

Todos somos usuarios de las carreteras. Para muchas personas, desde la infancia, la carretera ha significado aventura y libertad. “Salir a la carretera”, dicho en forma figurativa o literal, significa comunicarse, ver otros lugares y personas y, muchas veces, entrar en contacto con otras culturas. En un plano más práctico, y también en un plano económico, las carreteras representan un medio para ir a trabajar y transportar mercancías. Brindan acceso a las zonas rurales, que de lo contrario estarían muy aisladas. Obviamente hay un nexo muy estrecho entre movilidad y desarrollo. Las carreteras representan el 90 por ciento de todo el transporte en el mundo.

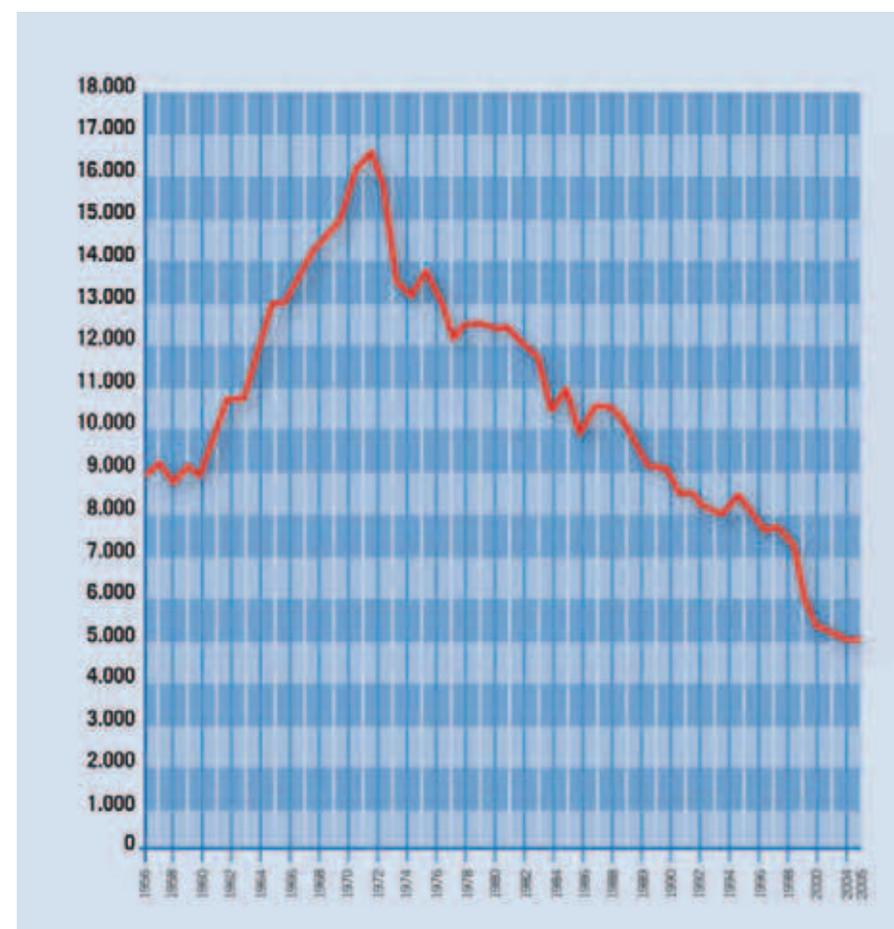
Las décadas de 1960 y 1970 en Occidente

La gran transición del transporte a las carreteras y el inicio de una rápida motorización comenzaron al fin de la década de 1950 (salvo en América del Norte, donde el fenómeno comenzó antes) cuando se difundió el uso de automotores en los países occidentales. El pronunciado aumento del número de vehículos en las carreteras fue acompañado por un aumento similar del número de colisiones graves.

A principios de la década de 1970, la mortalidad en la carretera llegó a niveles sin precedentes en los países de altos ingresos. Anualmente, las colisiones en carreteras se cobraron la vida de una de cada 3.000 personas, y la tendencia siguió en ascenso. En ese momento comenzaron las primeras reacciones contra la aceptación callada y fatalista del drama humano que se desarrollaba en las carreteras.

A las poblaciones de los países de altos ingresos les llevó más de diez años comprender que había que modificar esa actitud pasiva y que se debía organizar mejor el uso de las carreteras. También tardaron los expertos diez años en comprender que la mayoría de las colisiones en carreteras y la mortalidad causada por éstas se deben

Muertos en carretera en Francia (1956-2005)



a cuatro grandes factores: la omisión del uso de cinturones de seguridad y cascos protectores, el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol.

Ante la presión de las asociaciones de víctimas de las colisiones en carreteras, los medios de difusión y las personalidades públicas, los gobiernos de los países occidentales reaccionaron finalmente a mediados de la década de 1970 e introdujeron nuevas leyes, que se aplicaron estrictamente, en un principio sobre cinturones de seguridad y límites de velocidad. El efecto fue asombroso, como se puede ver en el gráfico de mortalidad causada por el tránsito en Francia desde 1956. Esa tendencia es relativamente típica en la mayor parte de los países de Europa occidental en la época. En los meses siguientes a la introducción de esas dos nuevas medidas, las tasas de mortalidad causada por el tránsito dejaron de aumentar.

Gradualmente, se crearon departamentos de seguridad vial en la mayoría de los países de altos ingresos. Estos departamentos, dotados de los recursos necesarios, comenzaron a coordinar todos los servicios públicos con el mismo objetivo: reducir la frecuencia y gravedad de las colisiones en carreteras. Se impuso el uso obligatorio de cascos protectores y se sancionaron leyes sobre el consumo de alcohol y la conducción de vehículos, que resultaron sumamente eficaces.

La curva muestra también que Francia tardó 30 años (hasta 1990) para volver a los niveles de mortalidad causada por el tránsito de la década de 1960. La seguridad vial es un compromiso a largo plazo. Debido al aumento del número de vehículos y de usuarios de carreteras, el problema mundial de la seguridad vial empeora con cada año que pasa, razón por la cual se deben adoptar medidas inmediatamente.

La situación actual en los países de ingresos bajos y medianos

El patrón de la década de 1960 en Occidente se ha repetido en los últimos diez años en los países de ingresos bajos a medianos. Las tasas de motorización han au-

mentado rápidamente. Las carreteras son frecuentadas por una gran diversidad de usuarios, en particular por peatones jóvenes, que son el grupo que corre un mayor riesgo de verse involucrado en una colisión en carreteras. Aunque todavía no superan en número a otros automotores, como las motocicletas, los automóviles privados no tardarán mucho en hacerlo. Los parques de vehículos —camiones, minibuses y taxis— también se están expandiendo y las motocicletas se han convertido en la forma de transporte familiar más popular en Asia Sudoriental y África occidental.

El número de automotores en circulación, que está aumentando con celeridad, crea un grado sorprendente de violencia en las carreteras. Es de presumir que la situación se deteriorará si no se adoptan medidas firmes y coordinadas en los planos nacional e internacional.



4.

Escala de los problemas de seguridad vial en el mundo

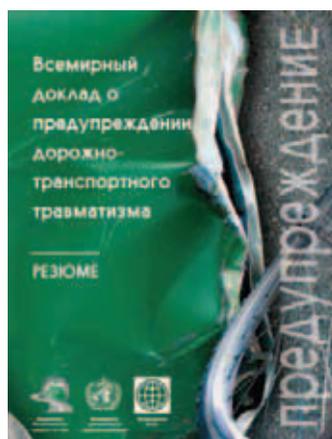
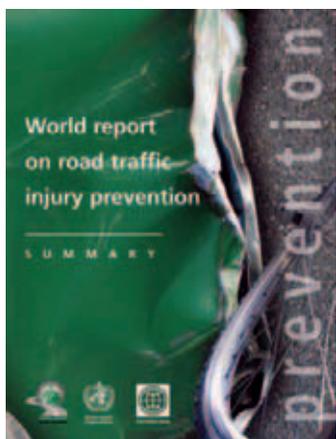
Reconocimiento del problema

La sensibilización pública respecto de la mortalidad y los traumatismos en las carreteras del mundo es un fenómeno relativamente reciente que se debe, en parte, a la publicación en 2004 del *Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, editado conjuntamente por el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud (OMS). El informe, traducido a seis idiomas, da una idea de la escala de la crisis y propone recomendaciones prácticas basadas en el conocimiento de las soluciones viables.

Cada día, 3.000 personas, incluidos 500 niños, pierden la vida en las carreteras del mundo. Más de ocho de cada diez muertes se producen en los países de ingresos bajos y medianos. Ello equivale a 1.200.000 defunciones por año. Además, más de 50 millones de personas sufren traumatismos graves y muchas quedan discapacitadas de por vida. Cabe mencionar también que estas cifras, por asombrosas que parezcan, subestiman la auténtica escala del problema. Debido a las insuficiencias en la notificación y en la reunión de datos, muchos países de ingresos bajos y medianos no saben con exactitud cuántos de sus ciudadanos perecen o sufren traumatismos por causa del tránsito cada año.

Tendencias alarmantes

Según el *Informe mundial*, para 2020 la mortalidad causada por el tránsito aumentará en 60 por ciento en todo el mundo. Aunque continuará declinando en 20 por ciento en los países de altos ingresos, es de presumir que seguirá aumentando en 80 por ciento en los países de ingresos bajos y medianos si no se adoptan medidas especiales inmediatamente.



Las colisiones en carreteras ya causan tantas muertes anualmente como las grandes pandemias, como el paludismo o la tuberculosis. Son la primera causa de mortalidad entre hombres y mujeres de diez a 45 años de edad, salvo en los países más afectados por el VIH/SIDA. Esta comparación ilustra la gravedad del problema y la urgencia de adoptar medidas decisivas.

El altísimo costo de las colisiones en carreteras

En los países de bajos ingresos, se calcula que el costo de las colisiones en carreteras asciende a 1 por ciento del producto interno bruto (PIB), sin contar la carga adicional de padecimiento humano, que no se presta a cuantificación. El 1 por ciento del PIB equivale a la asistencia oficial para el desarrollo que anualmente reciben los países de bajos ingresos. Esta situación es particularmente inaceptable cuando se considera que las inversiones en seguridad vial se recuperan con gran celeridad, muchas veces con una utilidad adicional.

En verdad, la seguridad vial es indudablemente una esfera en la que la acción de las autoridades públicas puede ser rentable. La inversión en seguridad vial produce ahorros económicos y protege tanto a la población actual como a las generaciones futuras de un país.

Atribuir prioridad a la seguridad vial no significa imponer nuevas cargas a los usuarios de las carreteras, según piensan muchas personas de la aplicación de leyes de tránsito nuevas o más estrictas, como las relativas a los límites de velocidad o los cinturones de seguridad. Dar prioridad a la seguridad vial significa atribuir un mayor valor a la vida y respetar a los demás en la comunidad que todos compartimos.

Thierry Prat/www.thierryprat.com



Thierry Prat/Corbis Sygma



5.

Comprensión de la seguridad vial y de las medidas necesarias

Todos los países que han logrado invertir de forma duradera la tendencia ascendente de la mortalidad en carreteras en los últimos 30 años tienen algo en común: **su concienciación política**. Poco se puede hacer si no se logra convencer a las autoridades de la importancia del problema de la seguridad vial. Las nuevas ideas respecto de la seguridad vial señaladas en el Informe mundial se pueden sintetizar así:

- Las colisiones no son la consecuencia inevitable del crecimiento económico e imponen una considerable carga económica a la sociedad (en términos de vidas y recursos financieros perdidos).
- Los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; se trata de un problema causado por el ser humano que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas.

- Se dispone de soluciones comprobadas, técnicamente sencillas, que producen un rendimiento considerable con inversiones relativamente pequeñas.

La creciente concienciación política en los países de altos ingresos llevó rápidamente a la creación de departamentos especiales de seguridad vial, que elaboraron planes de acción coordinados y financiados por diversos sectores interesados.

Las colisiones en carreteras se deben muchas veces a una serie de causas profundas: el vehículo (un factor de entre el 5 y el 10 por ciento de las colisiones), la infraestructura de vialidad (a la que se pueden atribuir entre el 10 y el 20 por ciento de los choques) y el comportamiento de los usuarios de las carreteras (al que se

La matriz de Haddon

Fase		Ser humano	Vehículos y equipo	Entorno
Antes del choque	Prevención del choque	Información Actitudes Discapacidad Aplicación de la reglamentación por la policía	Buen estado técnico Luces Freno Maniobrabilidad Control de la velocidad	Diseño y trazado de la vía pública Limitación de la velocidad Vías peatonales
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	Utilización de dispositivos de retención Discapacidad	Dispositivos de retención de los ocupantes Otros dispositivos de seguridad Diseño protector contra accidentes	Objetos protectores contra choques
Después del choque	Conservación de la vida	Primeros auxilios Acceso a atención médica	Facilidad de acceso Riesgo de incendio	Servicios de socorro Congestión

La matriz ilustra la interacción entre los tres factores (el ser humano, el vehículo y la infraestructura) en el transcurso de las tres fases de una colisión: antes, durante y después del choque.

pueden imputar, al menos en parte, entre el 80 y el 90 por ciento de las colisiones en carreteras).

Es importante considerar el vehículo, la carretera y el usuario como un sistema. Las interacciones entre los usuarios y los elementos físicos son de carácter crítico. En el diseño de las carreteras y de los vehículos hay que prever el error humano.

El vehículo

Los vehículos modernos son mucho más seguros que los modelos más antiguos. Los fabricantes consideran, en general, que llevará tiempo hasta que los adelantos tecnológicos futuros se plasmen en mejoras de seguridad avanzadas. Las normas de seguridad técnica y la inspección anual de vehículos son obligatorias en los países de altos ingresos.

En cambio, los países de ingresos bajos y medianos suelen tener un parque automotor deficiente, circunstancia que agrava el problema de la seguridad vial. Así ocurre, en especial, con vehículos comerciales como taxis, autobuses y camiones, que por término medio representan el 50 por ciento de todos los vehículos en esos países. Es necesario introducir sistemas de inspección técnica eficaces e independientes, lo antes posible, en particular para el parque de vehículos comerciales. La inspección debe ser estricta en lo que concierne a las funciones de seguridad vitales de los vehículos, como el frenado, la amortiguación y la iluminación.

Otra preocupación en los países de ingresos bajos y medianos es la sobrecarga de los vehículos comerciales que transportan mercancías o pasajeros (o ambos a la vez, como suele ocurrir). Es esencial adoptar reglamentos sobre cargas máximas e inspecciones periódicas. Una mayor mejora del sector del transporte público y comercial es uno de los medios más adecuados para evitar esas sobrecargas. Aunque la calidad de los elementos de seguridad de un vehículo es un componente crítico del sistema de seguridad vial, los vehículos deficientes son todavía sólo la tercera causa más importante de las colisiones en carreteras. La infraestructura vial es la segunda.

La infraestructura vial

La infraestructura vial, considerada en su conjunto (con inclusión de la superficie de la carretera, las señales y el diseño), es un importante factor de seguridad. En el diseño de las carreteras se debe tener en cuenta el error humano y se debe tratar de reducir al mínimo sus consecuencias.

Se ha demostrado que algunas mejoras infraestructurales de bajo costo pueden reducir sustancialmente las colisiones en carreteras y su gravedad. Como ejemplos de mejoras cabe mencionar la separación de distintos tipos de tráfico, el mejoramiento de la marcación y las señales de las carreteras, los senderos más seguros para peatones y vehículos de dos ruedas, la construcción de aceras y cruces más visibles para peatones y la reducción de las velocidades del tránsito (mediante el uso de badenes, bandas sonoras y rotondas).

En las carreteras existentes, estas mejoras se deben hacer primero en los puntos de alto riesgo, donde se producen muchos choques, especialmente en la entrada y salida de zonas urbanizadas y de gran actividad (tales como mercados y escuelas).



Las mismas mejoras se deben incorporar en el diseño de las nuevas carreteras para evitar que puedan convertirse en causa de choques en el futuro. Es esencial que en los presupuestos de construcción vial de futuras carreteras se incluyan partidas destinadas a la seguridad, práctica que en modo alguno es común en todo el mundo. Ya se han publicado guías técnicas prácticas.

Aunque la peligrosidad de la infraestructura vial es una importante causa de las colisiones en carreteras, de ningún modo es la principal.

El comportamiento humano

El comportamiento de los usuarios de las carreteras es, en verdad, la causa principal de los choques en carreteras y de los traumatismos y muertes causados por el tránsito. Entre los numerosos factores de riesgo que causan choques en carreteras o intensifican la gravedad de los traumatismos, los cuatro más comunes son los siguientes:

- 1 la omisión del uso de cinturones de seguridad;
- 2 la omisión del uso de cascos protectores;
- 3 la conducción de automóviles a velocidades excesivas o inadecuadas; y
- 4 la conducción bajo los efectos del alcohol.

Cada uno de estos factores primarios de riesgo está implicado en un porcentaje que oscila entre el 30 y el 50 por ciento de las colisiones fatales o discapacitantes en todo el mundo, con independencia del país de que se trate. Los países que han adoptado planes de acción focalizados para combatir por lo menos uno de los factores de riesgo antedichos han logrado reducir la mortalidad causada por el tránsito entre un 20 y un 40 por ciento en unos pocos años, incluso cuando la tendencia anterior exhibía aumentos pronunciados.

Naturalmente, hay otros factores de riesgo sustanciales, tales como la fatiga de los conductores (que afecta en particular a los conductores del transporte comercial interurbano), el uso de teléfonos móviles, la conducción bajo los efectos de las

drogas, la inobservancia de las distancias de seguridad y la falta de ayudas visuales para los conductores. Ninguno de estos factores de riesgo se debe pasar por alto.

También hay normas básicas del Código de Vialidad que deben observar los usuarios, por ejemplo las normas para ceder el paso o adelantar a otros vehículos, los semáforos y las señales que prohíben la entrada. Por razones de brevedad y mayor impacto, en el presente informe nos hemos concentrado deliberadamente en los cuatro grandes factores de riesgo que son la causa de la mayoría de las muertes en carreteras.

Los cuatro grandes factores de riesgo



PONTE SIEMPRE EL CINTURÓN

Seat best toolkit manual, FIA Foundation

El **uso de cinturones de seguridad** puede reducir el riesgo de mortalidad o traumatismo grave en 50 por ciento en casos de colisión. Es la medida prioritaria más eficaz para reducir los traumatismos y la más fácil de aplicar para proteger a los pasajeros en una colisión en la carretera. Es un gesto fácil y sencillo que debe convertirse en un hábito.

Todos los vehículos modernos están equipados con un sistema normalizado de cinturones de seguridad, de modo que los usuarios no tienen que pagar por



separado por su instalación. La verificación del uso de los cinturones de seguridad es fácil y no requiere ningún equipo o formación especial para la policía de tránsito. Es aconsejable proceder en forma gradual, a partir del uso obligatorio de los cinturones de seguridad en los asientos delanteros del vehículo, seguidos por los asientos traseros, incluido el uso de sistemas de retención especiales para los niños.

Se debe observar que los airbags no pueden sustituir a los cinturones de seguridad y que ambas medidas se deben utilizar juntas.

El **uso de un casco protector** por los motociclistas reduce en 70 por ciento el riesgo de traumatismos cerebrales, que en muchos casos producen la muerte o discapacidades mentales. El uso del casco protector es una medida prioritaria, en particular en algunos países del Asia Sudoriental y África occidental, donde las motocicletas representan hasta el 75 por ciento de todos los vehículos matriculados.

El uso de cascos protectores es más difícil de hacer observar que el de los cinturones de seguridad. De hecho, los usuarios tienen primero que comprar un casco, que cuesta alrededor de 10 dólares de los Estados Unidos y cuya calidad debe ser certificada conforme a una norma nacional establecida. En los países de bajos ingresos se debe considerar el uso de incentivos fiscales, por ejemplo la desgravación fiscal de la venta de cascos. Otra iniciativa importante sería alentar a las tiendas de motocicletas a vender los cascos junto con las motocicletas.

Aunque en muchos países el calor es un factor importante, el suministro de cascos protectores abiertos sigue siendo inadecuado. Además, los usuarios tienden a valerse de muchas excusas para abstenerse de usar un casco: “no me deja ver u oír”, “es feo” o “me despeina”.

Como ocurre con otros factores de riesgo, conviene explicar al público por qué es importante usar un casco protector y exponer los argumentos científicos antes de exigir su uso obligatorio.

El uso de cinturones de seguridad en el asiento delantero y de cascos protectores ya es obligatorio en muchos países, pero esas normas se aplican de manera deficiente en alrededor del 70 por ciento de estos países.

Los **límites de velocidad** también son esenciales para reducir la mortalidad causada por el tránsito, especialmente entre los peatones jóvenes, que representan el 50 por ciento de las muertes en colisiones en carreteras en los países de ingresos bajos y medianos.

Como se dijo antes, es necesario introducir algunas modificaciones en la infraestructura vial para obligar a los conductores a desacelerar sus vehículos en ciertos parajes. Cuando está bien señalizado, el badén es una de las mejoras de seguridad vial más efectivas y eficaces en función de los costos.

Al propio tiempo, se debe tratar de modificar el comportamiento de los usuarios y persuadirlos de que la velocidad es un riesgo. También en este caso se pueden presentar al público argumentos científicos en favor de la reducción de velocidad. Esos argumentos hay que repetirlos constantemente en las campañas públicas y hay que alentar a los conductores a comportarse de manera respetuosa y no agresiva.



En muchos países se aplican límites de velocidad. Los límites que se enseñan a los principiantes en las escuelas de conductores pronto caen en olvido si no están claramente indicados en las señales viales y si la aplicación de la ley es deficiente.

Hacer cumplir los límites de velocidad, a diferencia de la verificación del uso de los cinturones de seguridad, sí requiere una cierta inversión. Hay que hacer algunos gastos para formar y equipar a los agentes de policía para utilizar radares móviles o fijos, pero estos gastos se pueden recuperar muy rápidamente mediante el cobro de multas cuando se ha instituido un régimen que funciona debidamente.

La **conducción bajo los efectos del alcohol**, por último, es causa del 30 al 50 por ciento de las muertes y traumatismos graves en las carreteras, según el país de que se trate. En la mayoría de los países occidentales se pena a los conductores que sobrepasan el límite legal máximo de 0,5 gramos por litro de sangre. Los estudios científicos han demostrado, sin embargo, que incluso en este nivel máximo autorizado, el riesgo de colisión duplica el riesgo que corre una persona que no ha ingerido alcohol.

Aunque los seres humanos exhiben grandes variaciones en cuanto a su reacción al alcohol, en general esto equivale a cerca de dos copas de cerveza de 25 centilitros o dos copas de whisky (u otra bebida alcohólica con una graduación de 40°) de 3 centilitros. Las mujeres, los jóvenes, las personas de edad y las personas de bajo peso pueden llegar al límite de 0,5g/l incluso con una ingesta menor. La ingesta de café, agua o alimentos no reduce el contenido de alcohol en la sangre. No hay ninguna receta mágica. La eliminación del alcohol en el organismo es cuestión de tiempo. Por ejemplo, algunas personas pueden necesitar dos horas para eliminar los efectos alcohólicos de una copa de cerveza de 25 centilitros.

Conviene recordarlo, pues la mayoría de la gente no sabe qué significan 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, cómo se llega a ese nivel y durante cuánto tiempo pueden persistir en el organismo los efectos del alcohol.



Mike Winnett

Cada copa adicional de bebida alcohólica aumenta la probabilidad de que el conductor corra riesgos y disminuye aún más las facultades mentales y físicas que se necesitan para conducir un automotor con seguridad. Más de la mitad de los países del mundo carecen de leyes que fijen un límite máximo definido en cuanto al contenido de alcohol en la sangre para los conductores, con sanciones para los infractores. El primer paso consiste en sancionar esa legislación. Sin embargo, el mejor consejo para los conductores es abstenerse totalmente de beber antes de conducir.

Incluso cuando en los países de ingresos bajos y medianos se han sancionado leyes al respecto, rara vez se las hace cumplir. El público en general no suele estar al corriente de las leyes sobre las normas relativas a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol, que la policía de tránsito muchas veces no aplica en forma rigurosa. En muchos casos, la policía no dispone de alcoholímetros para determinar el índice de alcoholemia en los conductores y, en general, las leyes que no se aplican son inútiles.

La modificación del comportamiento de los usuarios de carreteras

El comportamiento de los usuarios de las carreteras se puede modificar de varias maneras. Se pueden usar medidas tanto a corto plazo, que se pueden introducir inmediatamente, como a largo plazo; si bien estas últimas no son menos importantes, lleva más tiempo hacerlas aplicar y lograr los resultados previstos.

Una de las medidas a corto plazo que se pueden adoptar es lanzar campañas de información de gran escala para destacar la información objetiva, la aplicación de la ley y las penas en relación con los principales factores de riesgo que se mencionaron más arriba. En general, los mejores resultados se obtienen combinando las campañas de información con la aplicación de la ley.

A más largo plazo, la educación en seguridad vial debe formar parte del plan de estudios, y es preciso evaluar y mejorar la calidad de las escuelas de conductores cuando sea necesario.

La gestión después de un choque

Otra cuestión de esencial importancia para reducir la mortalidad y los traumatismos causados por el tránsito es la gestión después de un choque. No se trata de una medida preventiva, sino de una acción correctiva que abarca la mejora de los servicios médicos de emergencia y rescate antes de la hospitalización y también la rehabilitación de las víctimas discapacitadas.

Todos estos temas se volverán a examinar en la presente guía práctica.

Medidas necesarias para mejorar la seguridad vial

Cinco medidas de emergencia

- Aumentar la concienciación nacional sobre el problema de la seguridad vial, en primer lugar entre las autoridades
- Establecer un sistema de reunión y análisis de datos de colisiones (causas de los riesgos y puntos de alta siniestralidad)
- Establecer un organismo director para la seguridad vial que se encargue de preparar y aplicar un plan de acción coordinado
- Combatir los cuatro grandes factores de riesgo mediante campañas de concienciación pública, con el apoyo de un sistema especial de aplicación de la ley y las sanciones
- Alentar la participación del sector privado y de las asociaciones nacionales

Cinco medidas a largo plazo

- Mejorar el estado general de los vehículos
- Introducir elementos de seguridad en todas las carreteras, tanto construidas como proyectadas
- Mejorar o instituir la educación en seguridad vial en las escuelas y evaluar y mejorar la calidad de la formación y los exámenes para conductores
- Mejorar los servicios de emergencia y la atención de las víctimas de colisiones causadas por el tránsito y de los discapacitados en colisiones en las carreteras
- Alentar la cooperación internacional

6.

Evaluación de la situación en la red vial

No siempre resulta fácil tener plena conciencia de la situación de la seguridad vial en el propio país. Más difícil incluso puede ser compararla con la situación en otros países.

Reunión de datos sobre choques

Idealmente, se necesita información respecto de dónde y cuándo se produjo el choque, las personas y vehículos involucrados, las circunstancias y causas de los choques y los daños materiales y humanos.

Esta información es esencial para comprender los factores intervinientes en cada accidente de tránsito. También se necesitan datos detallados sobre las colisiones para demostrar a las autoridades políticas la magnitud del problema de la seguridad vial, identificar los tipos de iniciativas focalizadas para prevenir las colisiones y traumatismos en el país y evaluar los efectos de las medidas adoptadas.

En la mayoría de los países, la policía de tránsito se encarga de reunir y actualizar la información sobre colisiones en carreteras, incluidos el registro de los detalles de cada accidente vial en el lugar de los hechos y la presentación de informes con todas sus comprobaciones. Se debiera dar acceso a la policía a la información sobre los traumatismos de las víctimas de colisiones en las carreteras, que hayan recibido tratamiento en hospitales, a fin de que pueda informar sobre la naturaleza de sus traumatismos. La reunión de información después de la colisión que incluya los datos de los hospitales posibilita la presentación de informes integrales sobre cada accidente, incluidos los traumatismos, muertes y discapacidades a largo plazo. El plazo de seguimiento después de la colisión varía, según el país de que se trate, entre cero y 30 días. El seguimiento de los traumatismos causados por el

tránsito es esencial para formarse un cuadro de la magnitud real del problema de las colisiones en carreteras y de los traumatismos causados por el tránsito en un país.

La experiencia demuestra que la solución más sencilla es encomendar a la policía la responsabilidad de reunir toda la información relativa a las víctimas de los accidentes de tránsito. Cabe también señalar que en casi todas las regiones del mundo se usan formularios normalizados para reunir datos, que bien se podrían intercambiar entre países. También se dispone de programas de computación, de fácil uso, para informatizar el procesamiento y análisis de los datos.

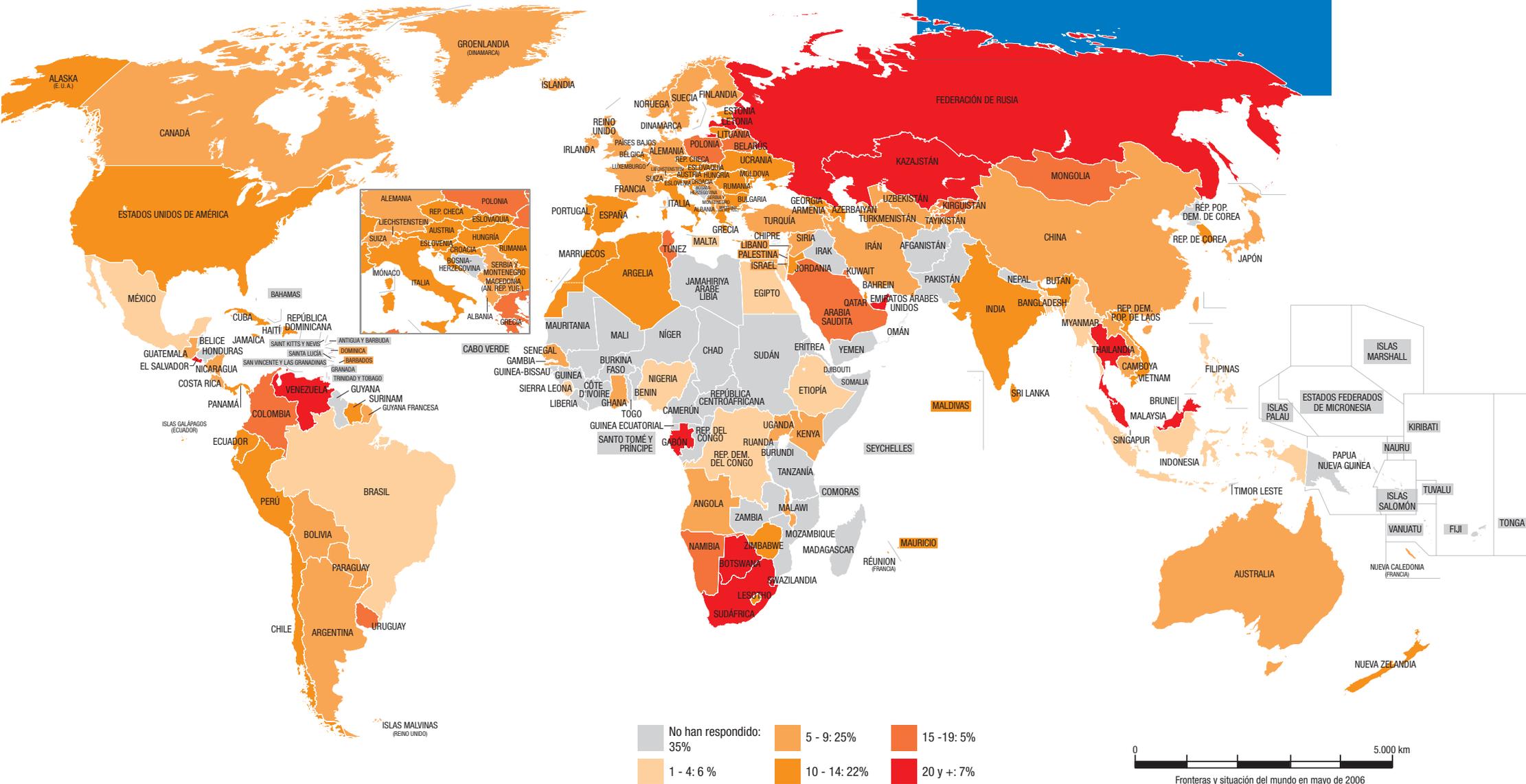
Falta de datos y subestimación del problema de los traumatismos causados por el tránsito

En los países que carecen de un sistema de seguimiento de las víctimas de colisiones en las carreteras en los hospitales, bien puede ocurrir que las muertes en accidentes viales se subestimen hasta en 200 por ciento en algunos casos. En los datos sobre mortalidad se deben tener en cuenta tanto las muertes en el lugar del choque como las que sobrevienen en el hospital, cosa que no se hace en la mayoría de los países de ingresos bajos y medianos, es decir, en el 80 por ciento del mundo.

Algunos países tienen instituido un sistema fiable de reunión de datos sobre colisiones en carreteras; otros, en cambio, sólo llevan cuenta de los daños producidos en el lugar del choque; otros países no tienen un sistema centralizado de gestión de datos. Esta diversidad hace difícil, si no imposible, comparar con pre-

Mapa 1:
Mortalidad en carretera en 2004 por cada 100.000 habitantes, país por país

En algunos países, las estadísticas sobre mortalidad disponibles se refieren a años anteriores a 2004. En lugar de colorear esos países en gris (que cubre ya una zona muy amplia), preferimos en esos casos tomar el año más cercano a 2004 (a partir de 2000).



cisión la situación de la seguridad vial entre distintos países en todo el mundo. Aunque imperfectas, se dispone de estadísticas que dan una idea de la escala del problema mundial de los choques y los traumatismos causados por el tránsito.

La mortalidad causada por el tránsito, por países

Hay que tener en cuenta varios indicadores simultáneamente (y en el tiempo) a fin de evaluar la situación de seguridad vial en un país. Entre los factores que se deben tener en cuenta cabe mencionar el tamaño y tipo de la red vial, el tipo y número de vehículos y el número de habitantes, colisiones, traumatismos (leves y graves) y defunciones.

En la presente guía sólo trataremos de cuantificar la mortalidad causada por el tránsito, que no es más que uno de varios indicadores.

El **mapa número 1** (página 15), confeccionado con los datos suministrados por la Federación Internacional de Caminos (IRF) y la Organización Mundial de la Salud, muestra el número de muertos en colisiones en carreteras en 2004 por cada 100.000 habitantes en cada país. Como se indica en el mapa, 66 países no comunican estadísticas de colisiones en carreteras a los dos principales organismos internacionales que se encargan de reunir datos mediante redes locales. Aunque puede ocurrir que la solicitud de información no llegue al departamento competente, en la mayoría de los casos, cuando los países no responden, ello se debe a que esos datos ni se reúnen ni se procesan. Obviamente, para esos países lo primero que hay que hacer es crear un sistema de reunión y gestión de los datos.

Los países con el menor número de defunciones causadas por el tránsito exhiben una tasa de mortalidad de entre cinco y nueve defunciones por cada 100.000 habitantes. Se trata principalmente de países con un elevado índice de motorización, que vienen ejecutando programas especiales de seguridad vial desde hace entre diez y 30 años, en los cuales las tasas de mortalidad causada por el tránsito vienen bajando anualmente. Para estos países, el principal objetivo es mantener esa

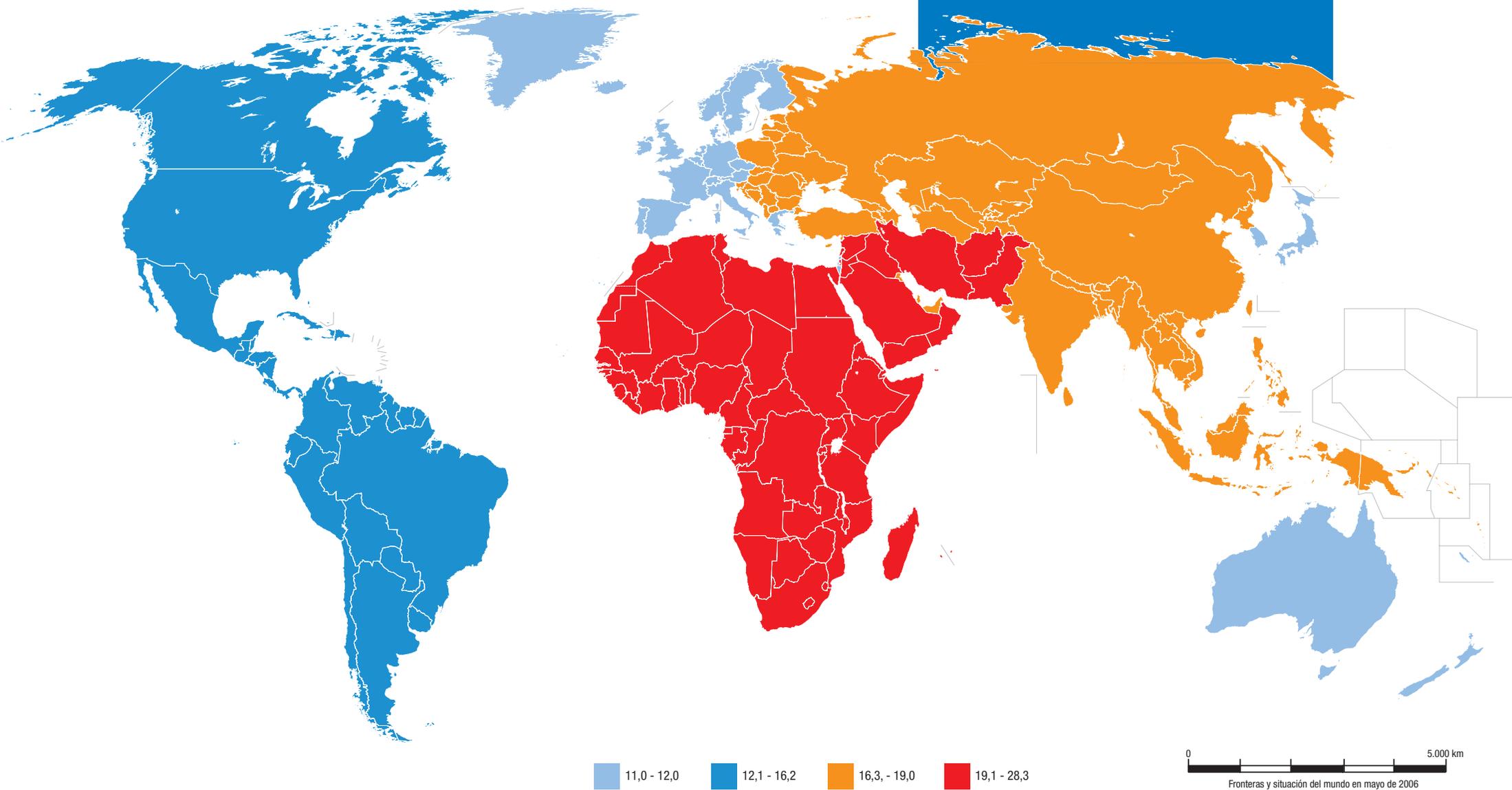


Reuters/Howard Burditt, cortesía de www.alertnet.org

tendencia declinante, lo que exige un esfuerzo sostenido en el tiempo. Este grupo no es homogéneo, sin embargo, pues abarca países en los cuales las estadísticas subestiman considerablemente el problema.

Los países que informan de entre una y cuatro defunciones por 100.000 habitantes tienen claramente un problema de reunión de datos, pues ninguno de los países de avanzada en seguridad vial ha logrado cifras tan bajas. Los países con entre diez y 14 defunciones por cada 100.000 habitantes pertenecen al grupo de países en los cuales las carreteras son extremadamente peligrosas. Como en muchos países no se registra el número real de colisiones y traumatismos causados por el tránsito, es posible que en los países de este grupo haya más defunciones y traumatismos causados por el tránsito que no se reflejan en las estadísticas. A medida que aumenta la motorización, es de presumir que vayan en ascenso tanto el número como la gravedad de los accidentes de tránsito en esos países.

En países con más de 15 defunciones por cada 100.000 habitantes, con independencia de la subestimación de los datos, la mortalidad causada por el tránsito ha alcanzado niveles alarmantes. En la mayoría de los casos, la situación empeorará a medida que se incremente la motorización, a menos que se adopten medidas.



La mortalidad causada por el tránsito, por regiones

Otro mapa, el **mapa número 2** (página 17) también publicado por la OMS en 2002, ilustra la mortalidad anual por cada 100.000 habitantes. En este mapa se desglosan las cifras por subregión, con lo cual se obtiene un panorama menos preciso, pero indudablemente más elocuente, que el del mapa anterior. Cabe también señalar que se han hecho investigaciones y estimaciones de la mortalidad causada por el tránsito en países con poca o ninguna información. Se ha reducido así, en la medida de lo posible, el número de zonas grises, para poder mostrar las principales tendencias regionales.

Las tasas de mortalidad más elevadas se registran en África y en el Medio Oriente. Estas regiones son seguidas por Asia, casi toda la cuenca del Océano Pacífico y Europa oriental donde la situación también es muy grave. A continuación se ubica América, donde la situación general todavía es muy insatisfactoria. En último lugar aparecen Australia, Japón, Nueva Zelanda, la República de Corea y Europa occidental, donde la situación es menos grave.

La situación de colisiones en carreteras y traumatismos causados por el tránsito está mejorando en únicamente el 20 por ciento de los países, en particular en los países de altos ingresos. En el resto del mundo, la situación se está deteriorando con rapidez. ¿Significa esto que la seguridad vial depende de los recursos financieros? La experiencia demuestra que, si bien la financiación es crítica, los recursos financieros son insuficientes para rectificar la situación.

Algunos países de ingresos bajos y medianos han logrado invertir la tendencia de la mortalidad en sus carreteras, lo que demuestra que la voluntad política es un factor esencial. No hay duda de que se necesitan recursos, aunque a escala relativamente moderada. Los gastos en seguridad vial se pueden considerar como una sana inversión, habida cuenta de los ingresos que generan (por ejemplo, las multas cobradas a los infractores de las leyes de tránsito) y de las vidas que se salvan.

La adopción inmediata de medidas

Es importante señalar que, si bien naturalmente es importante reunir datos antes de adoptar medidas, escoger las medidas más aconsejables y evaluar su eficacia, no vale la pena esperar a obtener un cuadro completo y preciso del problema antes de comenzar a abordarlo.

Para formarse una idea de si la situación de seguridad vial es crítica en un país, basta por lo general hablar con médicos y cirujanos de los departamentos de traumatología de los principales hospitales del país o con la policía de tránsito, cuyos informes resultan por lo general tanto instructivos como reveladores. La observación a pie de calle indica rápidamente si se usan cascos protectores y cinturones de seguridad, y ello da una buena idea de los hábitos de seguridad vial.

Se deben adoptar medidas rápidas para abordar los principales factores de riesgo, independientemente de las deficiencias o defectos del sistema de reunión de datos sobre colisiones en las carreteras, la calidad de la red vial y el estado de los vehículos del país.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Roja

Alentar al gobierno a mejorar el sistema de reunión de datos sobre traumatismos causados por el tránsito e insistir en que las estadísticas incluyan a las víctimas hospitalizadas.

Tomar medidas para acelerar la identificación y rectificación de los tramos más peligrosos de las carreteras.

7.

Organización de la seguridad vial

La lucha contra los problemas de la seguridad vial se debe plasmar en un esfuerzo mancomunado de diversos sectores del Estado, en particular, el transporte, la seguridad pública, la salud, la educación y la justicia.

Política nacional de seguridad vial



Fuente: OMS/Banco Mundial. Informe mundial. 2004

La experiencia de los países que han logrado mejorar la seguridad en sus carreteras demuestra que la cooperación plurisectorial en materia de seguridad vial es esencial para lograr mejoras a largo plazo. En muchos países, la cooperación entre el Estado, el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil ha servido para mejorar la seguridad vial.

En última instancia, la responsabilidad por la seguridad vial del país incumbe al Estado, que debe asumir una función directora en el mejoramiento de la seguridad vial. Sólo el Estado puede elaborar y aplicar políticas y leyes de seguridad vial, sancionar los presupuestos necesarios para lograr mejoras a largo plazo, velar por la aplicación uniforme de las leyes de tránsito, organizar campañas nacionales de información, introducir el tema de la seguridad vial en los planes de estudio, fijar normas para la formación y los exámenes de conductores y para la inspección de vehículos y velar por que la red vial se diseñe y conserve de manera adecuada.

Un sistema comprobado de seguridad vial

Los países en los cuales viene declinando el número anual de defunciones causadas por el tránsito tienen, por lo general, un sistema de seguridad vial bien desarrollado. En este sistema se designa a un organismo director en calidad de **departamento de seguridad vial** y se facilita su acceso a recursos y financiación adecuados a largo plazo; la dirección del organismo se encarga a un funcionario competente y respetado en los ministerios de gobierno pertinentes. El jefe del departamento debe contar con el concurso de una plantilla bien cualificada.

Esta dependencia depende por lo general del Ministerio de Transporte o de la policía de tránsito. Se ocupa de aplicar la política nacional de seguridad vial, que muchas veces es acordada y fiscalizada por un **comité interministerial de seguridad vial**, integrado por los ministros competentes y presidido por un político de experiencia. El jefe del departamento de seguridad vial es, por lo general, el secretario general del comité interministerial, que se reúne varias veces al año.

Los países con una **plataforma nacional de seguridad vial**, que incluye a los sectores público y privado y a la sociedad civil, han hecho progresos más rápidos que los demás países en la lucha contra la violencia en las carreteras. Independientemente de su denominación funcional o de su modalidad de funcionamiento, este organismo nacional resulta extremadamente útil. Sus miembros representan a un sector más amplio de la sociedad y, por ende, pueden brindar un panorama más amplio de la seguridad vial. Además, puede proponer directrices de políticas al gobierno, asesorar al Estado e incluso criticar la política nacional a fin de introducir mejoras y colmar lagunas.

Las estructuras **provinciales** (locales) de seguridad vial pueden ser igualmente esenciales para que la política nacional de seguridad vial se aplique adecuadamente en el plano local.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Roja

Alentar al gobierno a crear un organismo director dedicado a la seguridad vial.

Intervenir en la mayor medida posible en la formulación de una política nacional de seguridad vial.

Política nacional de seguridad vial

Se debe redactar un documento de **política nacional de seguridad vial**, preferiblemente un plan de acción quinquenal, que pueda servir de hoja de ruta para todas las partes que intervienen en la mejora de la seguridad vial, tanto en el plano nacional como provincial. Ese documento debiera enunciar objetivos claros, realistas y cuantificables, un presupuesto y una definición precisa de las funciones y responsabilidades de cada uno de los actores en las esferas que a continuación se mencionan:

- 1 Gestión de la seguridad vial
- 2 Reunión y análisis de datos de colisiones en carreteras
- 3 Financiación de la seguridad vial
- 4 Seguridad vial en la construcción y la conservación de carreteras
- 5 Identificación de los puntos de alta siniestralidad y de las medidas correctivas pertinentes
- 6 Inspección técnica de vehículos
- 7 Formación en seguridad vial en las escuelas
- 8 La enseñanza de la conducción y la expedición de licencias de conductor
- 9 Formación especial para conductores profesionales
- 10 Legislación y reglamentación
- 11 Campañas de información y concienciación
- 12 Fuerzas de seguridad y aplicación de la ley
- 13 Ayuda a las víctimas
- 14 Evaluación de los costos de los accidentes en la carretera
- 15 Investigaciones de seguridad vial
- 16 Alianzas con el sector privado y asociaciones

8.

Financiación de la seguridad vial

La financiación insuficiente e inestable

La financiación de las medidas de seguridad vial es muchas veces inadecuada, en particular en los países de ingresos bajos y medianos. La financiación inadecuada es un gran obstáculo para la adopción de medidas decisivas. Muchas veces es también un indicador de la falta de voluntad política para encarar el problema. Aunque obviamente es importante asignar una financiación suficiente a la seguridad vial, se deben adoptar medidas que aseguren que dicha financiación se mantenga constante a más largo plazo. En la esfera de la seguridad vial y, en verdad, en todas las esferas sustantivas que benefician a la sociedad en general, la planificación, las proyecciones y las medidas se deben inscribir en una escala temporal de larga duración.

La financiación estable es esencial para mantener al organismo competente, descrito en el capítulo anterior, y para financiar las medidas necesarias (reunión de datos, campañas, aplicación de la ley, infraestructuras o educación).

Posibles soluciones

Se pueden usar varios mecanismos de financiación. Entre los más comunes se cuentan los siguientes:

- Un porcentaje del producto del impuesto sobre los combustibles.
- Una tasa sobre las primas de los seguros de automóviles.
- Un porcentaje del producto de las multas.
- Un porcentaje del fondo nacional de conservación vial.
- Un porcentaje del presupuesto de construcción de nuevas carreteras.

El monto de cada porcentaje, obviamente una opción política, debe depender no sólo de la situación económica nacional, sino también del grado de urgencia de las

medidas necesarias. No hay ninguna regla definitiva a este respecto, y el porcentaje podría oscilar entre el 1 y el 10 por ciento, en función del país y del tipo de impuesto elegido.

Un impuesto del 1 por ciento sobre el precio del combustible o las primas de seguros no tiene, en general, una incidencia demasiado negativa en la población, en particular si la política oficial al respecto es transparente en cuanto a la cuantía total recaudada y a la forma en que se utilizan esas rentas para mejorar la seguridad vial. En cuanto al tipo de impuesto, algunos países son muy innovadores pues, por ejemplo, cobran un impuesto sobre el alcohol que se destina directamente a la seguridad vial.

Las **asociaciones o alianzas** son mecanismos que permiten aliviar el presupuesto del Estado con la aportación de recursos adicionales para proyectos especiales como campañas de información, actos especiales o formación en las escuelas. Las compañías petroleras, los fabricantes de automóviles y motocicletas y los aseguradores tienden a ser los asociados más probables para estas actividades, y se debiera recabar su cooperación.

Como ya señalamos, la experiencia de los países con programas de seguridad vial bien desarrollados demuestra que la inversión en seguridad vial puede redundar en un ahorro económico.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Roja

Alentar al gobierno a asignar una financiación adecuada y estable a la seguridad vial.

9.

Mobilización de las autoridades

La aceleración del proceso de adopción de decisiones políticas y la difusión de las prácticas recomendadas son los dos objetivos principales de la movilización y de los foros de seguridad vial.

En el plano mundial

El Día Mundial de la Salud en abril de 2004 se consagró a la seguridad vial y marcó un importante punto de inflexión en la concienciación sobre el problema en todo el mundo. Sirvió para publicitar el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, una publicación de consulta sobre la situación actual de la seguridad vial que recomendamos a todos los interesados en el tema. Ese informe describe claramente los problemas más importantes de seguridad vial y propone soluciones prácticas que, en su mayoría, se han resumido en la presente guía práctica destinada especialmente al Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

Luego del Día Mundial de la Salud de 2004, las Naciones Unidas aprobaron, por primera vez en su historia, varias resoluciones sobre seguridad vial. En esas resoluciones se instó a los Estados Miembros a aplicar las recomendaciones del informe y a combatir más resueltamente la violencia en las carreteras. Se encomendó a la OMS la responsabilidad de coordinar las iniciativas de los organismos de las Naciones Unidas que se ocupan de la seguridad vial, en particular por medio de sus comisiones regionales.

Se creó una plataforma mundial que abarca a los organismos de las Naciones Unidas y a unas 30 organizaciones, incluidas la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial. Este foro, denominado **Grupo de colaboración de las Naciones Unidas**

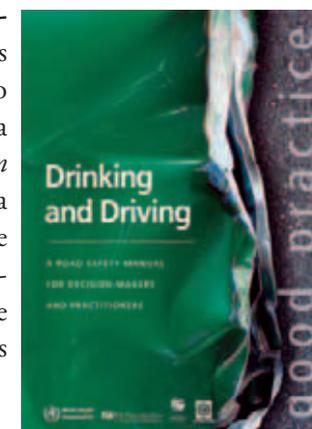
para la seguridad vial, se reúne dos veces al año para comparar iniciativas y aglutinar actividades.

Guías mundiales de prácticas recomendadas

Una de las iniciativas de la colaboración en las Naciones Unidas ha sido la creación de una serie de **manuales de prácticas recomendadas** sobre temas claves de la seguridad vial que se pueden usar en todo el mundo. La OMS, el Banco Mundial, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial y la FIA (*Federación Automovilística Internacional*) han cooperado en la producción y publicación de una primera serie de manuales prácticos sobre los siguientes temas: los cuatro grandes factores de riesgo señalados en la presente guía, la reunión y el análisis de datos sobre colisiones en carreteras y la gestión de la seguridad vial.

Los dos primeros títulos de la serie ya están disponibles, y se centran en el aumento del uso de cascos protectores y en la conducción bajo los efectos del alcohol. En la actualidad la Alianza Mundial para la Seguridad Vial ayuda a unos diez países de Asia Sudoriental a redactar planes de acción nacionales o a revisar los existentes, a fin de hacer que el uso de cascos protectores se vuelva práctica corriente, tal como se recomienda en la presente guía.

Esta medida está siendo llevada a cabo por la *Iniciativa mundial pro seguridad vial*, financiada por un grupo de empresas multinacionales que forman parte de la

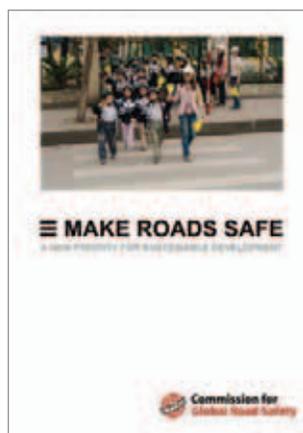


Alianza. Esta iniciativa, innovadora y encomiable, merece ser destacada habida cuenta de la exigüidad de la financiación internacional dedicada actualmente a la seguridad vial.

Cómo se activa la cooperación internacional

Los organismos financieros bilaterales y multilaterales concuerdan en que la crisis de la seguridad vial en los países en desarrollo es grave, aunque son muy pocos los que incorporan aspectos de seguridad vial en sus paquetes de ayuda para el desarrollo. Ello puede atribuirse, en cierta medida, a que la concienciación sobre la pandemia de la seguridad vial es bastante reciente, incluso entre las organizaciones y gobiernos donantes. Hay que poner más empeño para concienciar a este grupo destinatario esencial respecto del problema en los países de ingresos bajos y medianos y de las medidas que se pueden adoptar para aliviar la situación.

A este respecto, cabe mencionar en particular una iniciativa. La campaña titulada “Seguridad en los caminos” de la Comisión pro seguridad vial mundial, apoyada por la Fundación FIA, propone que el 10 por ciento del presupuesto de todas las carreteras nuevas financiadas con ayuda internacional se destine a la seguridad vial.



En el plano nacional

A no dudarlo, en la mayoría de los países la primera prioridad es persuadir a los políticos de adoptar medidas de mejora de la seguridad vial, ya que, como dijimos, la política actual de seguridad vial por lo general es deficiente y la situación está empeorando. En este aspecto, el sector privado y la sociedad civil pueden desempeñar una función particularmente crucial, no para sustituir al Estado, sino para recordarle sus responsabilidades.

Los clubes de automovilismo, las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito, los fabricantes de automóviles y motocicletas, las compañías de seguros, los institutos de investigación, las personalidades públicas influyentes, los medios de difusión social en general y, naturalmente, las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja deben iniciar un debate político sobre la seguridad vial y sensibilizar al público. También pueden aportar sus conocimientos y complementar los presupuestos del Estado a fin de poner más rápidamente en práctica las medidas necesarias.

En el **mapa número 3** (página 24) se muestra que el 27 por ciento de las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja cabildeó a favor de la seguridad vial en 2005: el 5 por ciento de las Sociedades Nacionales participó en foros de seguridad vial en 2005, el 14 por ciento en actividades de movilización y el 8 por ciento en ambas actividades. Se trata de un signo positivo y esperamos que esta guía práctica aliente a un número mucho mayor de Sociedades Nacionales a promover la seguridad vial ante las máximas autoridades del Estado, en particular en las esferas en las que sea más esencial adoptar medidas decisivas, y a movilizar a las autoridades de sus países.

Este mapa y los que le siguen se confeccionaron con los resultados de una encuesta de las actividades de seguridad vial de las Sociedades Nacionales. En total, respondieron a esta encuesta 140 Sociedades Nacionales, esto es, las tres cuartas partes del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Los porcentajes indicados en los mapas reflejan sus respuestas.



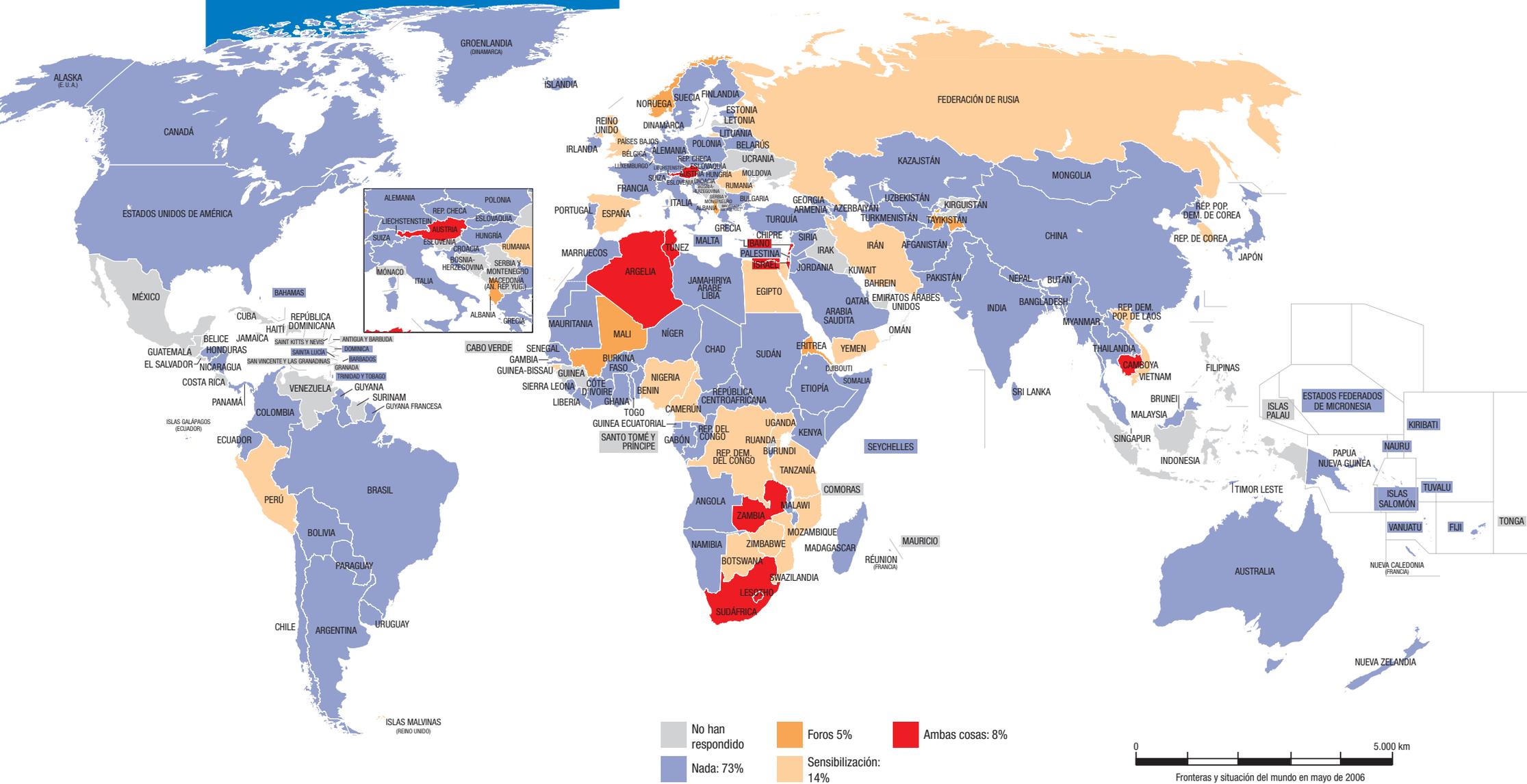
Actuación de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

Recordar a las autoridades, siempre que sea posible, que es apremiante adoptar medidas para mejorar la seguridad vial.

Promover las prácticas recomendadas en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, en particular las vinculadas con los principales factores de riesgo.

Mapa 3:
Sociedades Nacionales que emprendieron actividades de sensibilización sobre seguridad vial o participaron en foros sobre el tema en 2005

Guía práctica de seguridad vial
 Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja



10.

Sensibilización del público

Campañas publicitarias repetidas

Se necesitan campañas periódicas para sensibilizar al público respecto a la seguridad vial. Aunque la mayoría de las iniciativas son ejecutadas por los gobiernos, la sociedad civil también puede desempeñar una función en la organización de las campañas. Las empresas privadas, tales como las compañías de seguros, suelen participar activamente en la organización y financiación de campañas de información sobre seguridad vial.

Las campañas debieran abordar los factores de riesgo de uno en uno. Las campañas que tratan de abarcar una gama de temas demasiado amplia no son ni comprendidas ni recordadas por el público.

Se deben organizar campañas a gran escala, dentro de lo posible (aunque no necesariamente) utilizando distintos formatos (anuncios de radio y televisión, carteles o folletos), en todos los principales medios de comunicación social, incluida la prensa escrita, la radio, la televisión y —cada vez más— la Internet.

Por último, se recomienda planificar anualmente varias campañas nacionales (por lo general, tres o cuatro) a fin de mantener un nivel de concienciación suficiente en el público acerca de la seguridad vial. Los mensajes deben repetirse con la mayor frecuencia posible, de la misma manera que se hace cuando se publicita un producto comercial.

Campañas para informar al público sobre nuevas leyes

Una campaña de seguridad vial debiera prepararse en varias etapas.

Tomemos, por ejemplo, el tema de los cinturones de seguridad. Lo ideal sería saber, antes de comenzar la campaña de información, cuántas defunciones causadas por el tránsito tienen su origen en la omisión del uso de cinturones de seguridad, pues este argumento es muy convincente para los usuarios. Sin embargo, como se dijo antes, no todos los países disponen de estadísticas fiables de este tipo.

Es muy útil hacer una encuesta preliminar para determinar qué porcentaje de pasajeros de vehículos usan cinturones de seguridad y por qué razones parte del público se abstiene de usarlos. Esta información puede servir para formular mensajes apropiados para la campaña y determinar cuánto debe ésta durar. Cuanto menor la concienciación del público acerca de las razones críticas para usar los cinturones de seguridad, tanto más tiempo se necesitará para enseñarle los beneficios que reporta. Se necesitarán varias campañas, repetidas periódicamente.

El mensaje de la campaña debe comunicar con sencillez y claridad por qué se deben usar los cinturones de seguridad, cuya razón principal es la de salvar vidas. Se puede recabar la ayuda de agencias especializadas de publicidad o mercadeo. También hay numerosos ejemplos de campañas por la Internet. Además de los mensajes promocionales, a menudo son eficaces los testimonios de las víctimas de colisiones en carreteras y de sus familiares.

Es muy útil vincular una campaña con una consigna. Las consignas como “Abróchate el cinturón, abróchate a la vida” o “La solución está en tus manos” son fáciles de recordar.

La campaña debe asignar ponderaciones adecuadas a las carteleras y a los anuncios de radio y televisión, pero lo más importante es publicitarla bien. Todo

esfuerzo será en vano y no se logrará el objetivo si la publicidad de la campaña no está bien difundida. Cuando el uso espontáneo de los cinturones de seguridad llegue a un nivel satisfactorio (que cada país debe determinar por su cuenta), el público estará preparado para la etapa siguiente, que consiste en hacer obligatorio el uso de los cinturones de seguridad.

Campañas respaldadas por medios para aplicar la ley

La experiencia ha demostrado que una campaña de seguridad vial verdaderamente eficaz debe incluir medios para aplicar la ley y sanciones. En su defecto, la campaña tendrá un exiguo efecto sostenible sobre la reducción de las defunciones y traumatismos causados por el tránsito, y sólo los usuarios espontáneos del cinturón de seguridad continuarán utilizándolo.

El uso espontáneo de cinturones de seguridad corresponde a la fracción de la población que ya está convencida de su utilidad y que no necesita el control policial para usarlos. En los casos en que ya se ha sancionado la legislación, pero no hay medios para aplicarla, las campañas de seguridad vial sirven para invalidar la ley y desacreditar a la policía. Bien puede resultar necesario en esos casos esperar varios meses o varios años para lanzar una nueva campaña.

La colaboración estrecha con la policía de tránsito antes de comenzar la campaña puede ser un medio sumamente eficaz de motivarla a aplicar las leyes de tránsito respecto al uso de cinturones de seguridad. Los trabajos preparatorios con la policía de tránsito son cruciales y, sin embargo, muchas veces se los pasa por alto.

La fecha de lanzamiento de la campaña y su duración deben anunciarse claramente al público, con antelación suficiente. Se debe informar al público acerca de las multas previstas, y se debe fijar una fecha en la cual la policía comenzará a aplicar las sanciones. La experiencia ha demostrado que conviene fijar un plazo de gracia (de unas pocas semanas), durante el cual la policía hará controles, pero no impondrá multas. De esta forma, se hace ver que hay que tomar en serio la medida y que es

mejor prepararse para cuando se apliquen las sanciones. También se puede así ajustar la intensidad o duración de la campaña, si se tiene la impresión general de que las cosas han avanzado con excesiva rapidez. En muchos países se ha producido una situación en la cual se sancionaron leyes de tránsito que luego fueron derogadas varias veces por presión del público. Hay que evitar esa situación.

En resumen, el mayor efecto de salvar vidas y reducir los traumatismos causados por el tránsito se puede lograr concentrando la campaña en un tema único, asegurándose de que los mensajes de la campaña sean claros y se difundan mediante una amplia gama de medios de comunicación, por un lado, y de que la policía intervenga activamente en la aplicación de las leyes de tránsito durante toda la campaña, por el otro.

Otros medios para sensibilizar a la población

Existen otros enfoques para sensibilizar a la población acerca de la seguridad vial, además de las campañas de información. Entre las herramientas que se pueden usar cabe mencionar la distribución de folletos sobre temas específicos, la celebración de actos y manifestaciones y la participación de líderes influyentes, artistas o deportistas famosos en entrevistas o programas transmitidos por radio y televisión.

En el **mapa número 4** (página 27) se presentan todas las Sociedades Nacionales que organizaron o participaron en campañas de prevención de accidentes de vialidad en 2005. Se observa que el Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja participa activamente en los trabajos en pro de la seguridad vial y que ha demostrado su capacidad de transmitir mensajes de prevención y salud pública a la población en general. El Movimiento debiera continuar sus esfuerzos e intercambiar experiencias.

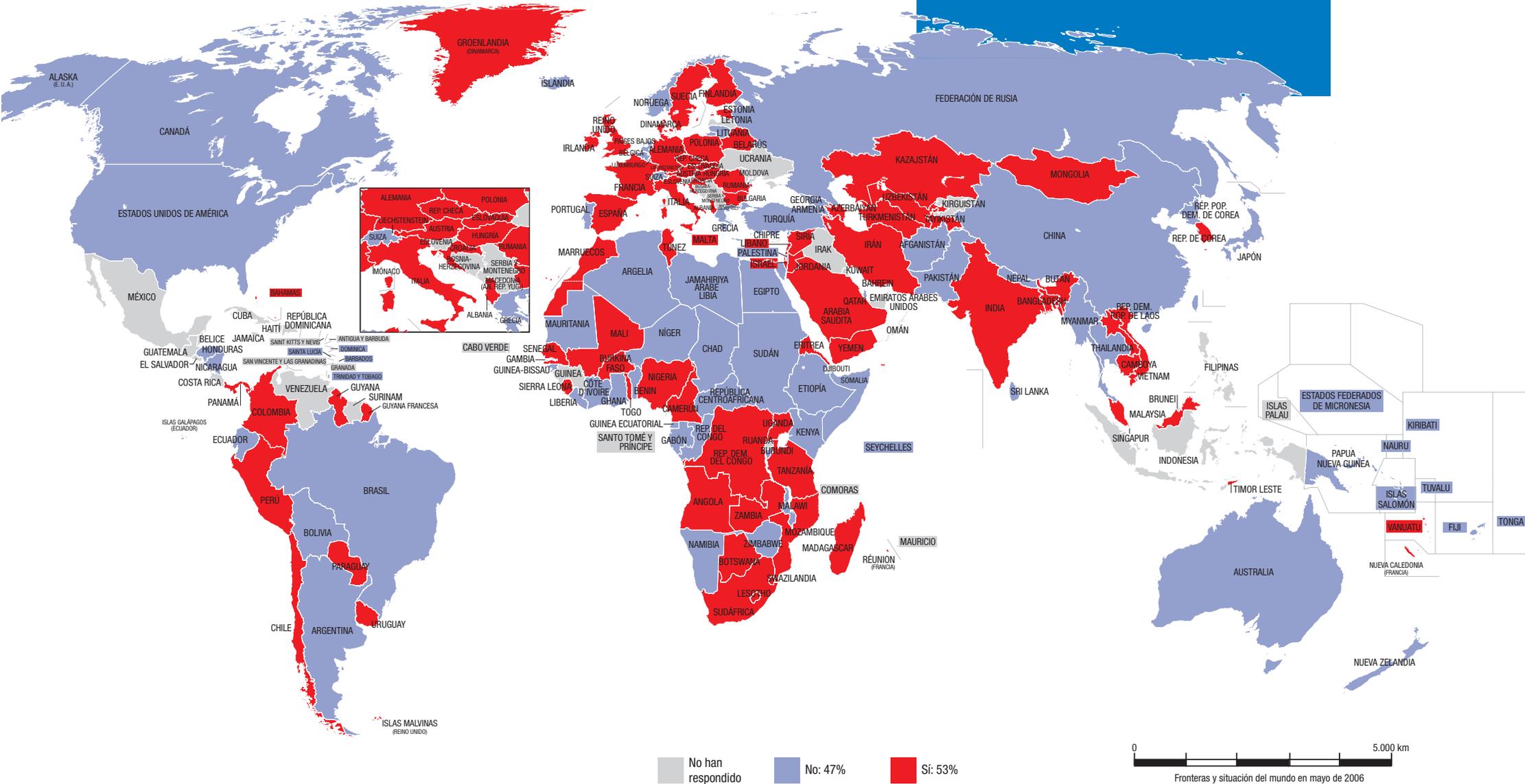


Actuación de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

Participar en campañas de concienciación pública y en debates públicos (y donde no los haya, iniciarlos).

Mapa 4:
Sociedades Nacionales que participaron
en campañas de sensibilización en 2005

Guía práctica de seguridad vial
Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja



11.

Aplicación de la ley y sanciones

Institución de un sistema de controles y sanciones

Como se explicó en el capítulo anterior, las normas de la seguridad vial sólo serán aceptadas si una buena parte de la población las comprende. En caso contrario, se corre el peligro de que la normativa sea rechazada de plano.

Debe haber una probabilidad significativa de ser parado por la policía de tránsito por una infracción y de ser sancionado.

Además, las sanciones impuestas por infracciones de las leyes de tránsito deben ser suficientemente elevadas para asegurar que se tome en serio el riesgo de ser sorprendido en infracción.

La función esencial de la policía

La policía de tránsito tiene la responsabilidad de asegurar la aplicación de las leyes de tránsito. Por lo tanto, se le debe impartir formación para velar por que se apliquen las reglas del Código Vial y se le debe dotar de los recursos necesarios para cumplir esa función en forma adecuada. Sin embargo, en los países de ingresos bajos y medianos escasean tanto las posibilidades de desarrollo profesional como los recursos.

Se debe establecer cuanto antes un sistema de controles en carreteras para disminuir en forma apreciable la indisciplina vial. Se quiera o no, el miedo de ser sorprendido en infracción es esencial para alterar el comportamiento de los usuarios de las carreteras.

La mayoría de las personas creen sinceramente que son buenos conductores, capaces de mantener el control de su vehículo incluso a grandes velocidades, y de



tolerar perfectamente algunos tragos antes de conducir. El ansia de libertad hace que a menudo olvidemos (o subestimemos) el riesgo existente, tanto para nosotros mismos como para los demás que se encuentran en el espacio común de la carretera. Ningún partido de fútbol se puede jugar sin un árbitro competente, respetado y neutral, que pueda aplicar reglas conocidas por todos. Lo mismo ocurre en el caso de la seguridad vial, aunque no es ningún juego.

Se debiera instituir un sistema para asegurar el pago correcto de las multas, en lugar de que se guarden el dinero agentes de policía potencialmente corruptos. Los agentes de policía deben recibir capacitación acerca de los efectos de los choques en las carreteras sobre la sociedad y la salud pública para que puedan apreciar mejor por qué su labor de aplicar las reglas de tránsito es tan importante. Las fuerzas policiales deben también tener acceso al equipo técnico necesario para cumplir cabalmente sus tareas (por ejemplo, radares, alcoholímetros y automóviles de patrulla). De poco valen las leyes acerca de la conducción bajo los efectos del alcohol, por ejemplo, si la policía de tránsito no tiene la autoridad o los equipos necesarios para aplicarlas. Entre tanto, sigue habiendo colisiones en las carreteras y la gente continúa muriendo y sufriendo traumatismos.

Algunos países han optado por desplegar una **fuerza especializada de policía de tránsito**. Estos equipos especializados de policías de tránsito han resultado particularmente útiles en los países de ingresos bajos y medianos, donde puede llevar algún tiempo acrecentar los presupuestos destinados a la policía de seguridad vial. La policía y la gendarmería pueden también desempeñar una función educativa mediante comunicaciones por conducto de los medios de difusión social. Se ha comprobado que este enfoque, eficaz para comunicar mensajes importantes a la población, coloca a las fuerzas policiales en el centro mismo del sistema de prevención.

La experiencia ha demostrado también que los comités nacionales y provinciales de seguridad vial que hacen participar a la policía en la formulación de directivas y planes de acción han hecho progresos más rápidos en la reducción de las colisiones en carreteras que en los países donde no la policía no interviene en esas funciones.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Roja

Alentar al gobierno a asignar más recursos a la aplicación de las leyes de tránsito.



12.

La educación de los usuarios jóvenes de las carreteras y la expedición de licencias de conductor

Formación de los usuarios jóvenes de las carreteras

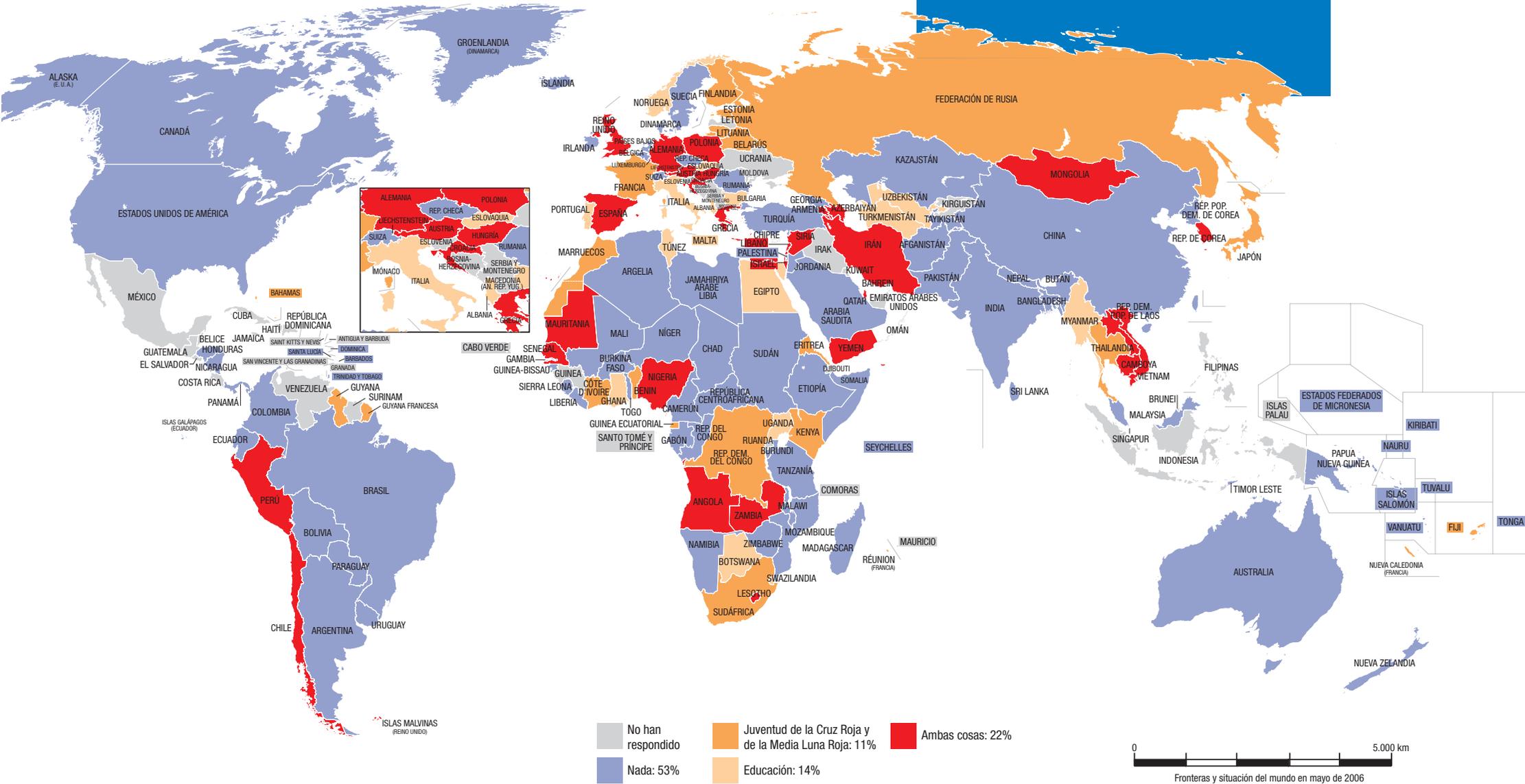
El aprendizaje de la responsabilidad en seguridad vial, que se inicia a edad muy temprana, puede comenzar en el hogar con los padres y, obviamente, también en la escuela.

Los jóvenes son los que pagan un precio más elevado en las carreteras. La mitad de la población mundial es menor de 25 años, y la mayoría de los jóvenes se desplazan a pie o en vehículos de dos ruedas. Por lo tanto, están expuestos al riesgo de colisiones con vehículos más grandes que se mueven a más velocidad. Además, los jóvenes son propensos a arriesgarse más en la carretera, sea como peatones o como conductores. Hay que tratar de enseñar a los jóvenes a usar mejor la red vial mediante la inclusión en el plan de estudios de cursos de teoría y práctica del comportamiento de los usuarios de carreteras. Familiarizarse con las principales señales de tránsito, poner cuidado al cruzar la carretera y conocer y prever los riesgos forman parte de los conocimientos rudimentarios que deben adquirir sobre el uso de las carreteras.

Hay muchos programas de enseñanza de la seguridad vial que se dictan en numerosos países y en prácticamente todos los idiomas. Por lo tanto, no es necesario inventar materiales nuevos. Los gobiernos deberían intercambiar experiencias en la materia. Las comunidades económicas regionales y subregionales ya tienen un sistema de cooperación institucional que facilita esos intercambios. Como ocurre con las campañas de seguridad vial para el público en general, también hay varios sitios de Internet que presentan ejemplos de programas escolares que se pueden utilizar o que pueden servir de base para iniciar un programa.



Mapa 5:
Sociedades Nacionales que llevaron a cabo proyectos de seguridad vial con voluntarios jóvenes o en escuelas en 2005





Thierry Prat/www.thierryprat.com

La experiencia demuestra que los programas escolares de seguridad vial son más eficaces cuando intervienen los padres y la policía y cuando en el entorno inmediato de las escuelas se introducen medidas de infraestructura y supervisión para advertir y proteger a los alumnos de los riesgos del tránsito (por ejemplo, señales de tránsito, badenes y supervisión de los cruces peatonales por adultos).

Obtención de la licencia de conductor

Quien apruebe el examen de conductor y reciba una licencia de conductor debiera estar en condiciones de utilizar su vehículo en forma segura en la carretera y estar familiarizado con el Código de Tránsito.

En los países de ingresos bajos y medianos esta etapa del aprendizaje suele ser insuficiente, tanto en su contenido como en su duración. En algunos países hasta se puede comprar una licencia de conductor. Aunque el costo de una licencia oficial de conductor debiera seguir siendo asequible para los futuros conductores, los gobiernos debieran poner más empeño por asegurar una elevada calidad en los niveles de enseñanza de las escuelas de conductores (para conductores de vehículos de dos y cuatro ruedas), en particular cuando se trata de escuelas para conductores profesionales (transporte de cargas y pasajeros).

En el **mapa número 5** (página 31) se muestra que en 2005, el 11 por ciento de las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja ejecutó proyectos de seguridad vial con sus voluntarios jóvenes, el 14 por ciento participó en proyectos de seguridad vial en las escuelas y el 22 por ciento realizó ambas actividades. El nexo entre la juventud y el Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja siempre ha sido muy fuerte. Los jóvenes responden muy bien a todos los aspectos del uso de las carreteras. Las Sociedades Nacionales debieran ampliar este tipo de actividades.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

Alentar al gobierno a incluir la seguridad vial en los planes de estudio, con un componente adicional de primeros auxilios.

Alentar a los jóvenes voluntarios de la Cruz Roja/Media Luna Roja a comprender mejor las cuestiones de la seguridad vial y a iniciar proyectos.

Instar a la reforma del régimen de expedición de licencias de conductor cuando los requisitos no sean suficientemente estrictos.

13.

Servicios de emergencia y primeros auxilios para los usuarios de las carreteras

Hay que mejorar los servicios de emergencia

Los servicios de emergencia constan de una secuencia específica de medidas orientadas a salvar vidas, a saber: alertas de colisión, primeros auxilios, transporte al centro de atención médica más cercano e ingreso. Estas medidas se deben tomar inmediatamente después de sucedida la colisión. Es una carrera contra el reloj, para la que se necesitan recursos. Si falta uno de los eslabones, la secuencia se interrumpe y la ayuda de emergencia no se administra correctamente.

En la gran mayoría de los países del mundo y pese a la dedicación del personal médico de emergencia, los servicios de emergencia no funcionan debidamente a causa de fallas en los sistemas.

Debe haber un número telefónico de emergencia específico, gratuito y bien conocido por el público, que conecte a quien llama directamente con los servicios de emergencia. También debe haber una línea telefónica de acceso fácil y rápido, cosa que está lejos de ser una realidad a pesar del uso generalizado de los teléfonos móviles.

Segundo, son muy pocos los que tienen conocimientos de primeros auxilios. En las carreteras de todo el mundo, son muy bajas las probabilidades de que en el lugar del choque haya una persona que pueda adoptar medidas de protección inmediatas y brindar una ayuda para salvar vidas.

Hay una escasez generalizada de transporte en ambulancias para emergencias, con o sin servicios médicos. Las ambulancias o bien no llegan al sitio de la



J.C. Chamois/Federación Internacional

colisión, o llegan demasiado tarde. En consecuencia, las víctimas de las colisiones en carreteras son por lo general conducidas al hospital por medios improvisados, y muchas veces llegan en condiciones muy precarias.

Tercero, el equipamiento de los hospitales es sumamente deficiente y las víctimas de colisiones en carretera no reciben a menudo la atención que necesitan. Incluso cuando se dispone de una atención adecuada, muchas víctimas de choques acaso no se puedan beneficiar de esos servicios por razones financieras, salvo cuando amigos o familiares estén en condiciones de sufragar los servicios médicos por adelantado. Esta situación se observa tanto respecto de las ambulancias como de los servicios médicos en los hospitales.

El acceso a la atención médica básica para el público en general depende de la existencia de un sistema de seguro social. Este sistema no existe en muchas partes del mundo. Las víctimas inconscientes de una colisión en la carretera, que están al borde de la muerte como resultado de un choque que puede haber ocurrido a muchos kilómetros de sus hogares, se encuentran en una situación todavía más difícil, pues bien puede suceder que no estén en condiciones de demostrar que pueden sufragar los servicios médicos. Por lo tanto, una mejora fundamental del sistema de servicios de rescate y de atención médica de emergencia son componentes esencialísimos en la gran mayoría de los países del mundo para prevenir la mortalidad y las discapacidades a largo plazo causadas por el tránsito.

Una de cada tres Sociedades Nacionales cuenta con ambulancias e interviene cuando se producen choques en carreteras. El Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, por lo tanto, es un actor importante en la secuencia de la respuesta de emergencia, circunstancia que avala su labor de sensibilización en favor de mejoras en los servicios de emergencia y destaca la necesidad de reforzar la prevención de las colisiones en las carreteras.

Los primeros auxilios focalizados en los traumatismos causados por el tránsito

En un mundo ideal, todos debieran estar familiarizados con las técnicas básicas de primeros auxilios y tomar cursillos periódicos de repaso para asegurarse de que esos conocimientos estén actualizados. Ésta es la política que promueve el Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, que dicta cursos de primeros auxilios para el público en todo el mundo. Se considera que el Movimiento es un líder mundial en la prestación de primeros auxilios.

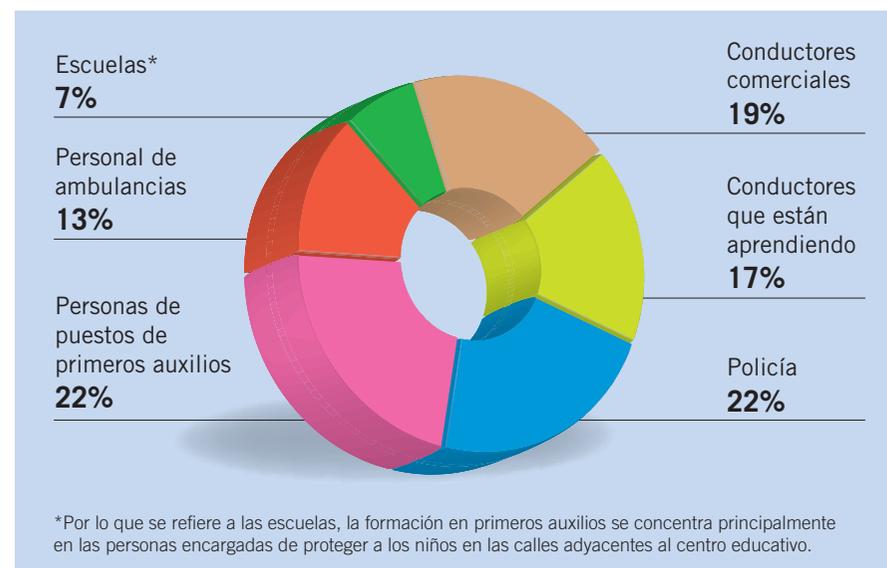
Se debe ofrecer formación en primeros auxilios a todas las personas que tengan más probabilidades de llegar primero al lugar del choque y que acaso tengan que tomar medidas para salvar la vida de las víctimas de la colisión. Por lo tanto, los conocimientos de primeros auxilios son esenciales para los conductores profesio-

nales (taxis, minibuses, autobuses y camiones), policías, equipos de ambulancias y personal de los centros de primeros auxilios en las carreteras, además de los motociclistas y conductores en general.

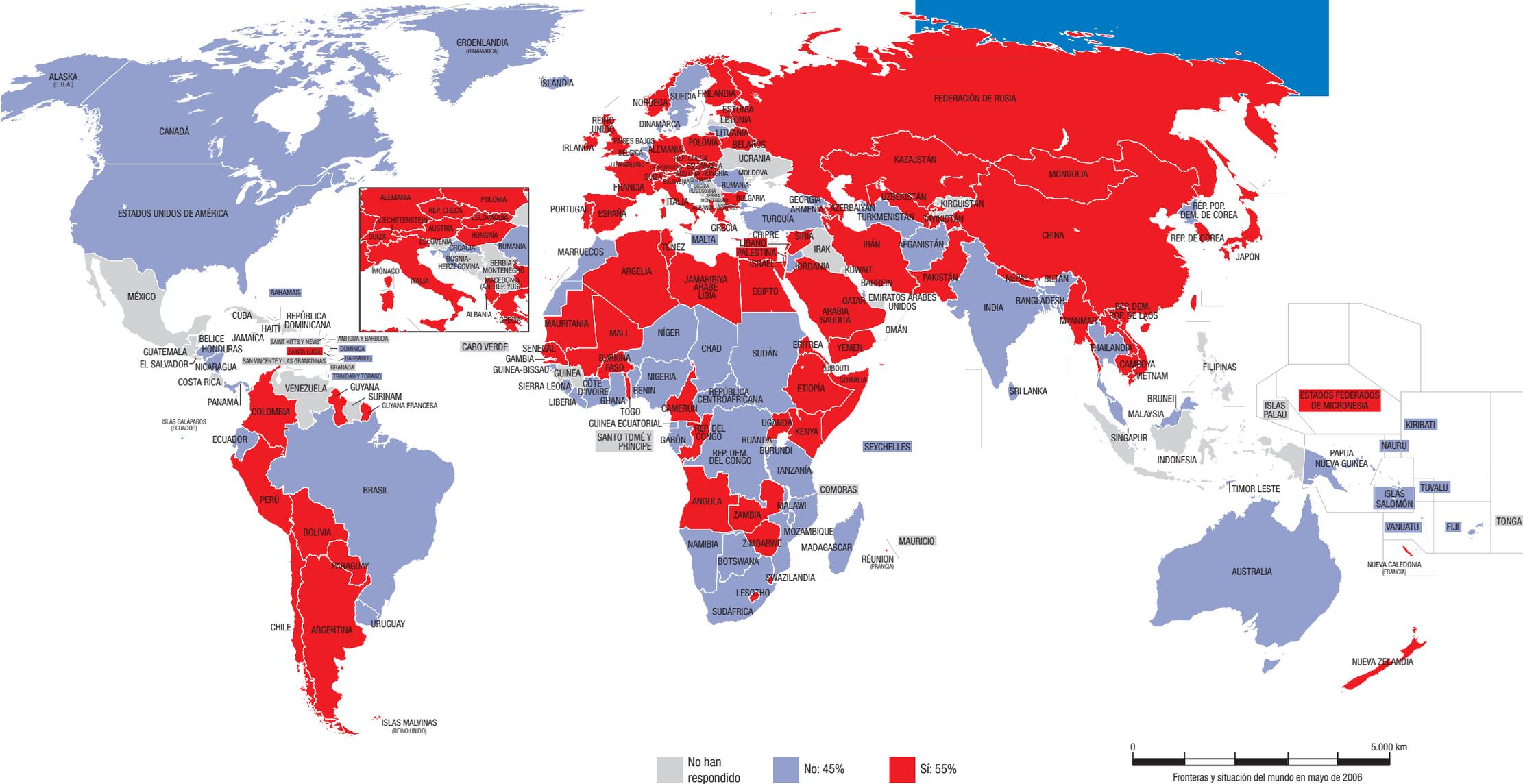
El curso de primeros auxilios permitirá que los conductores puedan reaccionar de manera más rápida y apropiada en caso de choque, a fin de aliviar el sufrimiento físico y emocional de las víctimas. También se comportarán de manera más controlada y focalizada, porque estarán al tanto de los riesgos físicos propios del lugar donde acaba de producirse un choque.

La formación en primeros auxilios no necesita ser extensiva para ser eficaz. Entre cuatro y ocho horas son suficientes para adquirir los conocimientos y competencias necesarios.

Sociedades Nacionales que ofrecían primeros auxilios centrándose en los traumatismos por colisiones en carretera en 2005



Mapa 6:
Sociedades Nacionales que ofrecían primeros auxilios centrándose en los traumatismos por colisiones en carretera en 2005





Mike Winnett

Los primeros auxilios son una de las principales actividades del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Todas las Sociedades Nacionales dictan cursos de primeros auxilios. Como se puede observar en el **mapa número 6** (página 35), en 2005 más de la mitad de las Sociedades Nacionales organizó cursos especiales de primeros auxilios sobre colisiones en carretera. Esto es prueba de un firme compromiso, que pone a la Cruz Roja/Media Luna Roja en el núcleo mismo de las políticas de primeros auxilios en las carreteras.

Las compañías de transporte, públicas y privadas, tienen cada vez más claro que redundaría en su beneficio impartir formación en técnicas de primeros auxilios a sus conductores y asignar un presupuesto a ese fin. Se trata de una iniciativa excelente que se debe estimular. En muchos países esta formación es exigida por ley.

En uno de cada seis de los países de las 140 Sociedades Nacionales que respondieron a la encuesta sobre seguridad vial, el certificado de primeros auxilios es condición previa para la obtención de una licencia de conductor. Las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja están en buena posición para atender a esta demanda con cursos de pago de primeros auxilios para los usuarios de las carreteras. La actividad, además de ser útil, puede generar fondos para la Sociedad.

En el mapa que figura a continuación se muestran las Sociedades Nacionales que dictaron cursos de primeros auxilios para conductores profesionales o conductores jóvenes en 2005 y que seguramente se beneficiarán del intercambio de métodos y documentación para ampliar aún más esta actividad generadora de ingresos.

Se olvida a menudo la atención de las personas discapacitadas a consecuencia de una colisión en carretera. Los discapacitados, sus familias y otras personas afectadas por la colisión quedan muchas veces desamparados. También se debe tener en cuenta la rehabilitación física, psicológica, social y económica de los discapacitados, a la que se debe brindar apoyo en el marco de un programa nacional de mejora de la seguridad vial.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

Sensibilizar a favor del establecimiento, a la mayor brevedad posible, de un número telefónico para emergencias, gratuito y fácil de recordar.

Instar a que se mejoren y amplíen los servicios de transporte para emergencias.

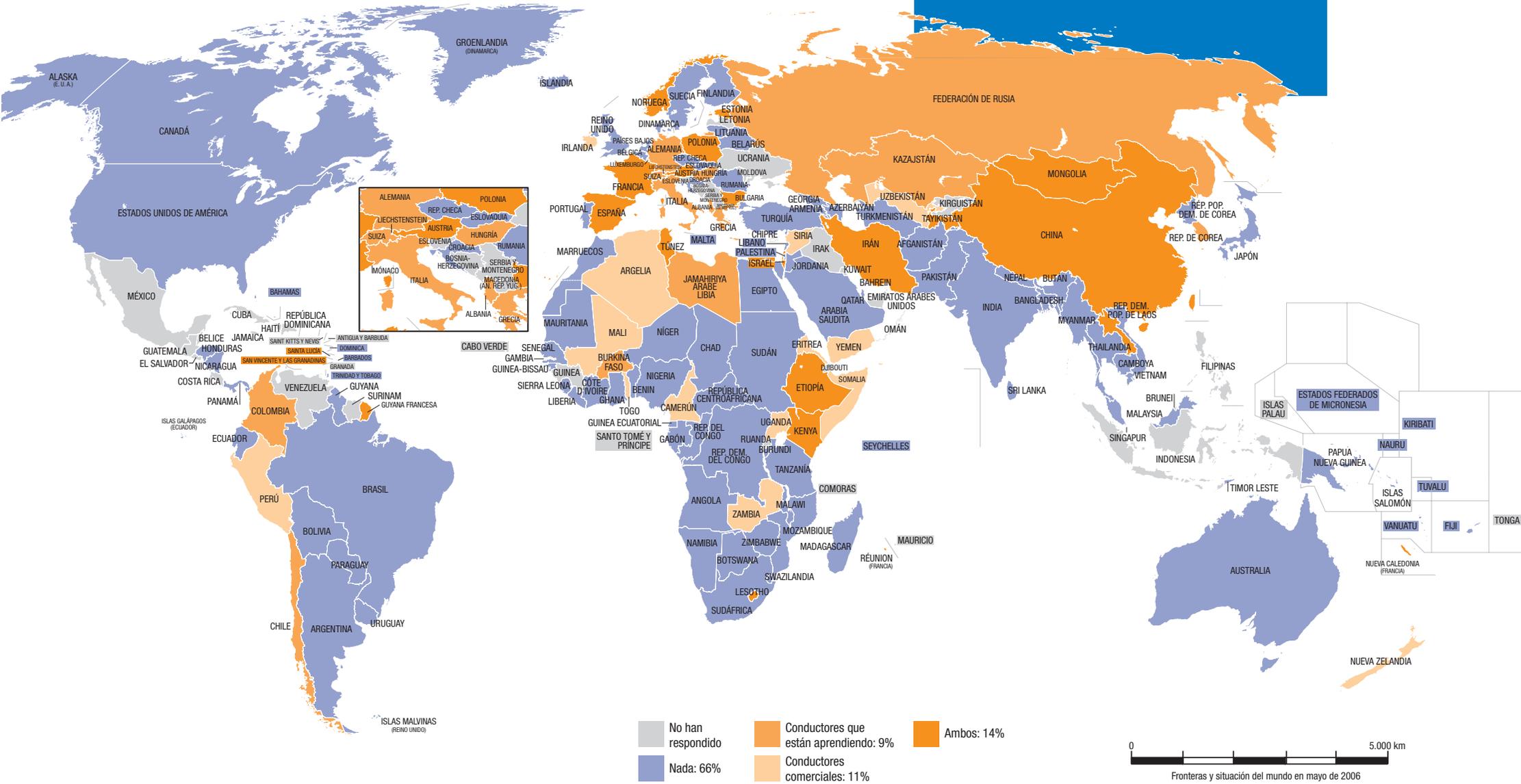
Promover una mejor atención hospitalaria para las víctimas de los accidentes de tránsito.

Sensibilizar a favor de que se preste mayor atención a los discapacitados en accidentes de tránsito.

Dictar cursos de primeros auxilios (previo pago de una cuota) para conductores de empresas de transporte públicas y privadas.

Alentar a los gobiernos a declarar obligatoria la formación en primeros auxilios de todos los nuevos conductores y de los conductores profesionales.

Mapa 7:
*Sociedades Nacionales que ofrecieron
cursos de primeros auxilios para
conductores profesionales o conductores
jóvenes en 2005*



14.

La promoción de una cultura favorable a la seguridad vial en las organizaciones



Reuters/Euan Denholm, cortesía de www.alertnet.org

Las grandes empresas privadas de transporte han comprendido muy rápidamente que fijar reglas de seguridad para sus conductores, como medio de evitar colisiones, ha reducido sus costos y mejorado su desempeño y su reputación. Los reglamentos internos de seguridad vial son a menudo más estrictos que las leyes de tránsito oficiales, aunque hoy día no difieren demasiado en los países occidentales.

En los países de ingresos bajos y medianos, las grandes compañías operadoras de vehículos comerciales (camiones, autobuses y servicios de taxis) están sólo comenzando a inculcar una cultura de seguridad vial a su personal. Los conductores empleados a tiempo completo en una empresa con un marco y unas normas específicas de seguridad vial tienen más probabilidad de adquirir buenos hábitos de conducción que los conductores comerciales independientes.

Tal como se subrayó en el capítulo sobre campañas públicas de sensibilización, muchas veces hay que convencer al público de los beneficios de adoptar el comportamiento exigido por las leyes de tránsito, por ejemplo, usar el cinturón de seguridad o abstenerse de beber y conducir un vehículo, antes de que la gente acepte que este comportamiento se plasme en ley. Los conductores profesionales están obligados a acatar las directivas de seguridad vial fijadas por su compañía. Por lo tanto, aunque acaso no acepten voluntariamente el comportamiento seguro como ocupantes de un vehículo, están en buena posición de explicar a otros los beneficios de las leyes de tránsito. A menudo dan un buen ejemplo que se anticipa a las normas y a su aplicación.

Se debe elogiar a los operadores de parques de vehículos que instituyen procedimientos especiales de seguridad vial en sus empresas. Las prácticas que adopten se debieran hacer extensivas a otros operadores de su ramo, en particular en los países de ingresos bajos y medianos, donde el transporte comercial por carretera representa entre el 50 y el 70 por ciento de la utilización total de vehículos. Los códigos de conducta para conductores y las guías prácticas para la gestión de parques de vehículos existen y se pueden aplicar, así que no es necesario reinventar la rueda.

Las directivas y procedimientos de seguridad vial para operadores de parques automotores son también aplicables a los vehículos de propiedad del Estado (que a veces representan hasta el 30 por ciento de todos los vehículos de un país) y de las asociaciones, en particular las que realizan actividades sociales o humanitarias, como la Cruz Roja/Media Luna Roja.

Como se muestra en el **mapa número 8** (página 39), más del 40 por ciento de las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja ha

aprobado reglamentos aplicables a sus propios empleados que deben conducir vehículos por razones de trabajo. Estas directivas demuestran el interés del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja en proteger a sus empleados, asumiendo la responsabilidad de su atención y **dando un buen ejemplo** como organismo humanitario. Quisiéramos, con esta guía práctica, alentar a todas las Sociedades Nacionales a propiciar una cultura interna de seguridad vial y a aprobar una normativa para aquellos de sus empleados y voluntarios que deben usar las carreteras con fines de trabajo.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

Introducir una cultura de seguridad vial y una normativa de seguridad vial para los empleados y voluntarios de la Cruz Roja/Media Luna Roja.

Ejemplos de normas de seguridad vial para los conductores

- Abróchese el cinturón (o, si se trata de motoristas, póngase el caso).
- No utilice nunca el teléfono móvil mientras conduce.
- Mantenga la distancia de seguridad.
- Observe los límites de velocidad y adapte su velocidad a las condiciones meteorológicas, al estado de la carretera y a la densidad del tránsito.
- Respete los semáforos y el Código de Circulación en general.
- No se ponga nunca al volante si ha bebido (la Secretaría de la Federación Internacional ha adoptado una política de alcohol cero para los conductores).
- Conduzca con precaución y preste atención especial a los peatones, a los ciclistas y, en general, a todos los usuarios vulnerables.

15.

Alianzas en pro de la seguridad vial

Como se destaca en la presente guía práctica, la seguridad vial es una responsabilidad que comparten diversas disciplinas y grupos de interés. Para que las carreteras de un país sean seguras para todos sus usuarios se requiere la cooperación de numerosos sectores interesados.

Las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja ocupan una posición privilegiada e importante dentro del sistema de seguridad vial. Como auxiliares de los poderes públicos, las Sociedades Nacionales mantienen un contacto y una cooperación estrechos con los servicios públicos. Por medio de su red de empleados y voluntarios, distribuidos en numerosos países, las Sociedades Nacionales mantienen asimismo estrechos contactos con las comunidades y asociaciones locales. Cada vez son más numerosos los proyectos de la Cruz Roja/Media Luna Roja financiados con recursos del sector privado y de organizaciones no gubernamentales internacionales. Además, las Sociedades Nacionales miembros de la Federación Internacional forman parte de una red mundial que posibilita la cooperación entre ellas. La Secretaría de la Federación Internacional puede ser una fuente de asistencia técnica y conocimientos especializados.

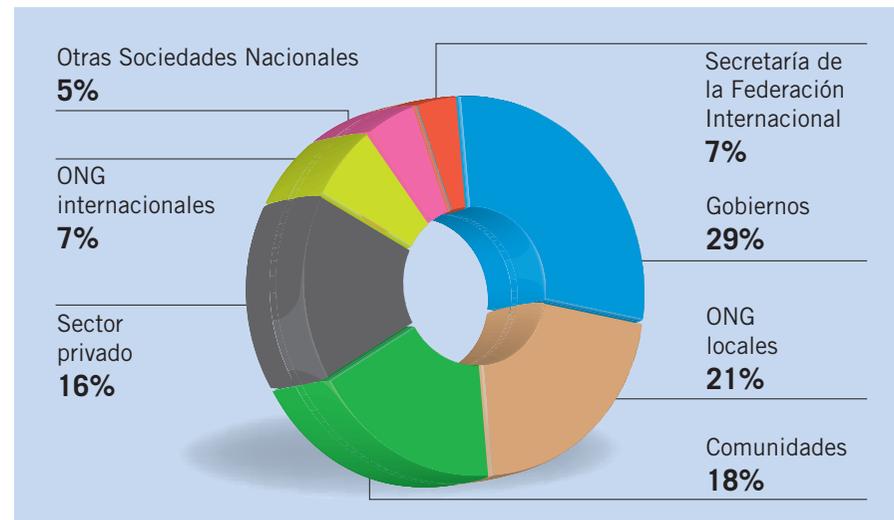
Las 20 medidas de seguridad vial propuestas para las Sociedades Nacionales en la presente guía práctica se sustentan en el concepto de alianzas con el gobierno, el sector privado y la sociedad civil.

La formulación y aplicación de algunas de las medidas requieren más tiempo y energía que financiación, incluidas las actividades de movilización, los foros o la preparación de directivas internas de seguridad vial. Otras medidas que se proponen pueden generar ingresos para las Sociedades Nacionales, por ejemplo, los cursos de primeros auxilios previo pago de una cuota para conductores profesio-

nales. La aplicación de otras medidas exigirá, naturalmente, recursos técnicos o financieros: por ejemplo, las campañas de concienciación pública y los cursos de seguridad vial para escolares.

Como se dijo en el capítulo sobre la financiación, el presupuesto del Estado o el sector privado pueden ser fuentes de fondos para las medidas de seguridad vial. Entre los aliados del sector privado que podrían interesarse en asociarse a inicia-

Las Sociedades Nacionales y sus socios en materia de seguridad vial



Este gráfico ilustra claramente la diversidad de los socios con los que cooperaron las Sociedades Nacionales en sus proyectos de seguridad vial en 2005

tivas de seguridad vial se cuentan los fabricantes de automotores, las compañías petroleras, las compañías de seguros y los clubes de automovilismo nacionales. En el plano internacional, varios gobiernos donantes y organismos de financiación han asumido una función directora en la financiación de iniciativas de seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos, incluidos el Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido y el Organismo Sueco de Cooperación para el Desarrollo Internacional (OSCDI). Cabe encomiar a estos organismos por su labor en pro de la seguridad vial.

Con esta guía práctica, que describe en forma sinóptica las actividades de seguridad vial de numerosas Sociedades Nacionales, esperamos alentar a las Socieda-

des Nacionales a compartir experiencias y recursos y a analizar la posibilidad de emprender conjuntamente nuevos proyectos bilaterales de seguridad vial, como ya lo está haciendo el 12 por ciento de las Sociedades Nacionales.



Actuación de la Cruz Roja y de la Media Roja

Alentar las alianzas para la seguridad vial entre las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y con el sector privado y la sociedad civil.



16.

Conclusión y recomendaciones para las Sociedades Nacionales

El objetivo de esta guía práctica es presentar a las Sociedades Nacionales miembros un claro panorama de la crisis mundial de seguridad vial, junto con algunas de las soluciones que pueden poner en práctica en sus respectivos países en su calidad de organizaciones de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y de auxiliares de los poderes públicos.

El Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, como hemos visto, ya está trabajando activamente en la esfera de la seguridad vial. Con esta guía práctica y las **20 medidas de seguridad vial** que recomienda, alentamos a las Sociedades Nacionales a profundizar su acción.

Lo que ocurre en las carreteras es un problema que nos interesa a todos. Debemos actuar sin demora para evitar que empeoren las letales tendencias actuales.

Tenemos que elegir, ahora mismo.



Recomendaciones para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja: 20 medidas de seguridad vial

- 1 Alentar al gobierno a mejorar el sistema de reunión de datos sobre traumatismos causados por el tránsito e insistir en que las estadísticas incluyan a las víctimas hospitalizadas.
- 2 Tomar medidas para acelerar la identificación y rectificación de los tramos más peligrosos de las carreteras.
- 3 Alentar al gobierno a crear un organismo director dedicado a la seguridad vial.
- 4 Intervenir en la mayor medida posible en la formulación de una política nacional de seguridad vial.
- 5 Alentar al gobierno a asignar una financiación adecuada y estable a la seguridad vial.
- 6 Recordar a las autoridades, siempre que sea posible, que es apremiante adoptar medidas para mejorar la seguridad vial.
- 7 Promover las prácticas recomendadas en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, en particular las vinculadas con los principales factores de riesgo.
- 8 Participar en campañas de concienciación pública y en debates públicos (y donde no los haya, iniciarlos).
- 9 Alentar al gobierno a asignar más recursos a la aplicación de las leyes de tránsito.
- 10 Alentar al gobierno a incluir la seguridad vial en los planes de estudio, con un componente adicional de primeros auxilios.
- 11 Alentar a los jóvenes voluntarios de la Cruz Roja/Media Luna Roja a comprender mejor las cuestiones de la seguridad vial y a iniciar proyectos.
- 12 Instar a la reforma del régimen de expedición de licencias de conductor cuando los requisitos no sean suficientemente estrictos.
- 13 Sensibilizar a favor del establecimiento, a la mayor brevedad posible, de un número telefónico para emergencias, gratuito y fácil de recordar.
- 14 Instar a que se mejoren y amplíen los servicios de transporte para emergencias.
- 15 Promover una mejor atención hospitalaria para las víctimas de los accidentes de tránsito.
- 16 Sensibilizar a favor de que se preste mayor atención a los discapacitados en accidentes de tránsito.
- 17 Dictar cursos de primeros auxilios (previo pago de una cuota) para conductores de empresas de transporte públicas y privadas.
- 18 Alentar a los gobiernos a declarar obligatoria la formación en primeros auxilios de todos los nuevos conductores y de los conductores profesionales.
- 19 Introducir una cultura de seguridad vial y una normativa de seguridad vial para los empleados y voluntarios de la Cruz Roja/Media Luna Roja.
- 20 Alentar las alianzas para la seguridad vial entre las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y con el sector privado y la sociedad civil.

Sitios Web y vínculos útiles

Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito de 2004:

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html

Colaboración mundial de las Naciones Unidas para la seguridad vial:

<http://www.who.int/roadsafety/en/>

Directiva de prácticas recomendadas sobre cascos protectores:

<http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/index.html>

Directiva de prácticas recomendadas sobre la bebida y la conducción de vehículos:

<http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Drinking%20&%20Driving%20manual.pdf>

Seat belt campaign toolkit manual—FIA Foundation:

http://www.fiafoundation.com/resources/documents/559466302__toolkit.pdf

“Make the Roads Safe” report—FIA Foundation:

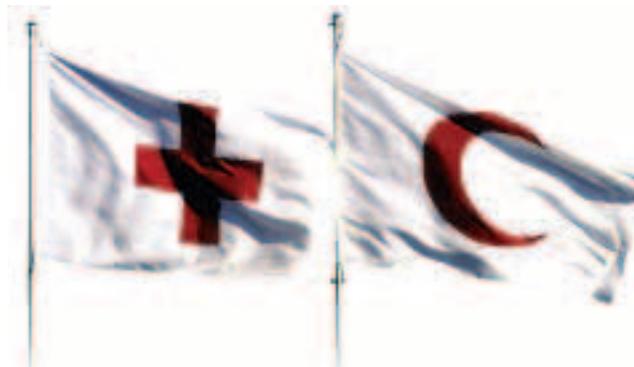
http://www.makeroadssafe.org/documents/make_roads_safe_low_res.pdf

También se puede encontrar información útil en el sitio Web de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial:

<http://www.grsproadsafety.org>

y en el sitio Web de la Federación Internacional de Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja:

<http://www.ifrc.org>



Principios Fundamentales del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

Humanidad

El Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, al que ha dado nacimiento la preocupación de prestar auxilio, sin discriminación, a todos los heridos en los campos de batalla, se esfuerza, bajo su aspecto internacional y nacional, en prevenir y aliviar el sufrimiento de los hombres en todas las circunstancias. Tiende a proteger la vida y la salud, así como a hacer respetar a la persona humana. Favorece la comprensión mutua, la amistad, la cooperación y una paz duradera entre todos los pueblos.

Imparcialidad

No hace ninguna distinción de nacionalidad, raza, religión, condición social ni credo político. Se dedica únicamente a socorrer a los individuos en proporción con los sufrimientos, remediando sus necesidades y dando prioridad a las más urgentes.

Neutralidad

Con el fin de conservar la confianza de todos, el Movimiento se abstiene de tomar parte en las hostilidades y, en todo tiempo, en las controversias de orden político, racial, religioso e ideológico.

Independencia

El Movimiento es independiente. Auxiliares de los poderes públicos en sus actividades humanitarias y sometidas a las leyes que rigen los países respectivos, las Sociedades Nacionales deben, sin embargo, conservar una autonomía que les permita actuar siempre de acuerdo con los principios del Movimiento.

Voluntariado

Es un movimiento de socorro voluntario y de carácter desinteresado.

Unidad

En cada país sólo puede existir una Sociedad de la Cruz Roja o de la Media Luna Roja, que debe ser accesible a todos y extender su acción humanitaria a la totalidad del territorio.

Universalidad

El Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, en cuyo seno todas las Sociedades tienen los mismos derechos y el deber de ayudarse mutuamente, es universal.



Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

La Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja es la mayor organización humanitaria del mundo y presta asistencia sin discriminación por razón de nacionalidad, raza, creencias religiosas, clase social u opinión política.

Fundada en 1919, la Federación Internacional está integrada por 185 Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja –con otras en formación–, una Secretaría en Ginebra y más de 60 delegaciones estratégicamente situadas para apoyar las actividades que se llevan a cabo en todo el mundo.

La Federación Internacional, las Sociedades Nacionales y el Comité Internacional de la Cruz Roja constituyen, juntos, el Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.



La Alianza Mundial para la Seguridad Vial reúne a gobiernos y órganos gubernamentales, al sector privado y a la sociedad civil para abordar de forma urgente los problemas de la seguridad vial, especialmente en los países de ingresos bajos y medios, donde se produce el 80% de las muertes y de los traumatismos a causa del tránsito y donde las cifras continúan aumentando. La Alianza Mundial para la Seguridad Vial ha sido albergada por la Secretaría de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja en Ginebra.

Tradicionalmente, la seguridad vial ha sido considerada como una consecuencia desafortunada de un sistema de transporte y como un problema para ese sector. Sin embargo, los costos directos del número creciente de colisiones recaen principalmente en el sistema de salud, en las empresas y en las familias. Hoy se reconoce ampliamente que son muchos los sectores que tienen un papel que desempeñar en la seguridad vial, especialmente en la prevención de colisiones, muertes y traumatismos. La Alianza Mundial para la Seguridad Vial reúne a estos sectores a escala mundial, nacional y a veces incluso al nivel de los gobiernos locales, prestando asesoramiento sobre prácticas recomendadas y ayudando a desarrollar proyectos en un número creciente de países en desarrollo y en transición.