



**ORGANISMO ANDINO DE SALUD
CONVENIO HIPÓLITO UNANUE**

Situación Epidemiológica Mundial

Dr. Luis Beingolea More

Lima, 17-03-2025



¡Juntos somos
más *fuertes*,
juntos llegamos
más *lejos!*



Tema

- Seguridad Vial al 2030



Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

- **3.6** Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

- **11.2** De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad



Seguridad Vial: Avances y Desafíos

- En 2021, el tránsito causó **1,19 millones de muertes**, un **5% menos** que en 2010.
- La tasa de mortalidad global fue de **15 por cada 100 000 habitantes**, mostrando una reducción del **16%** desde 2010.
- Esto ocurrió a pesar de que:
 - El parque mundial de vehículos **se duplicó**.
 - Las redes viales **se expandieron significativamente**.
 - La población mundial creció en más de **1 000 millones de personas**.

Desafíos pendientes:

- No se logró el objetivo de reducir la mortalidad en un **50%** durante la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020).
- A este ritmo, el mundo no alcanzará la meta de reducción del **50%**, establecida en los ODS.



Seguridad Vial: Avances y Desafíos

En 2019, las colisiones viales eran la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años, y la decima segunda causa de muerte si se tienen en cuenta todas las edades.

Dos tercios de los fallecidos son personas en edad laboral (18 a 59 años), lo que causa enormes perjuicios sanitarios, sociales y económicos en el conjunto de la sociedad



Distribución porcentual de las muertes notificadas por país, por tipo de usuario de las vías de tránsito y región de la OMS, 2021

MUNDIAL

25%



Vehículos de cuatro ruedas

30%



Vehículos de motor de dos o tres ruedas

5%



Ciclistas

21%



Peatones

19%



Otros

- Los motociclistas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de los fallecidos.
- Los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas representan el 25% de los fallecidos. Los peatones representan el 21% de las muertes y los ciclistas, el 5%.
- Los ocupantes de vehículos que transportan a más de 10 personas, los vehículos pesados y «otros usuarios» constituyen el 19% de los fallecidos.



29

Esta foto de Autor desconocido está bajo licencia [CC BY-NC-ND](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)



Seguridad Vial: Avances y Desafíos



Nueve de cada 10 muertes se producen en países de ingreso bajo y mediano, mientras que los habitantes de los países de ingreso bajo siguen afrontando el mayor riesgo de muerte por población.



A escala mundial, el 28% de todas las muertes se producen en la Región de Asia Sudoriental de la OMS, el 25% en la Región del Pacífico Occidental, el 19% en la Región de África, el 12% en la Región de las Américas, el 11% en la Región del Mediterráneo Oriental y el 5% en la Región de Europa



Grupos de países por regiones de la OMS

Región de África de la OMS: Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Sudáfrica, Sudán del Sur, Togo, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

Región de las Américas de la OMS: Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname, Trinidad y Tabago, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de).

Región de Asia Sudoriental de la OMS: Bangladesh, Bhután, India, Indonesia, Maldivas, Myanmar, Nepal, República Popular Democrática de Corea, Sri Lanka, Tailandia, Timor-Leste.

Región de Europa de la OMS: Albania, Alemania, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Belarús, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Kazajstán, Kirguistán, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Moldova, Rumania, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Ucrania, Uzbekistán.

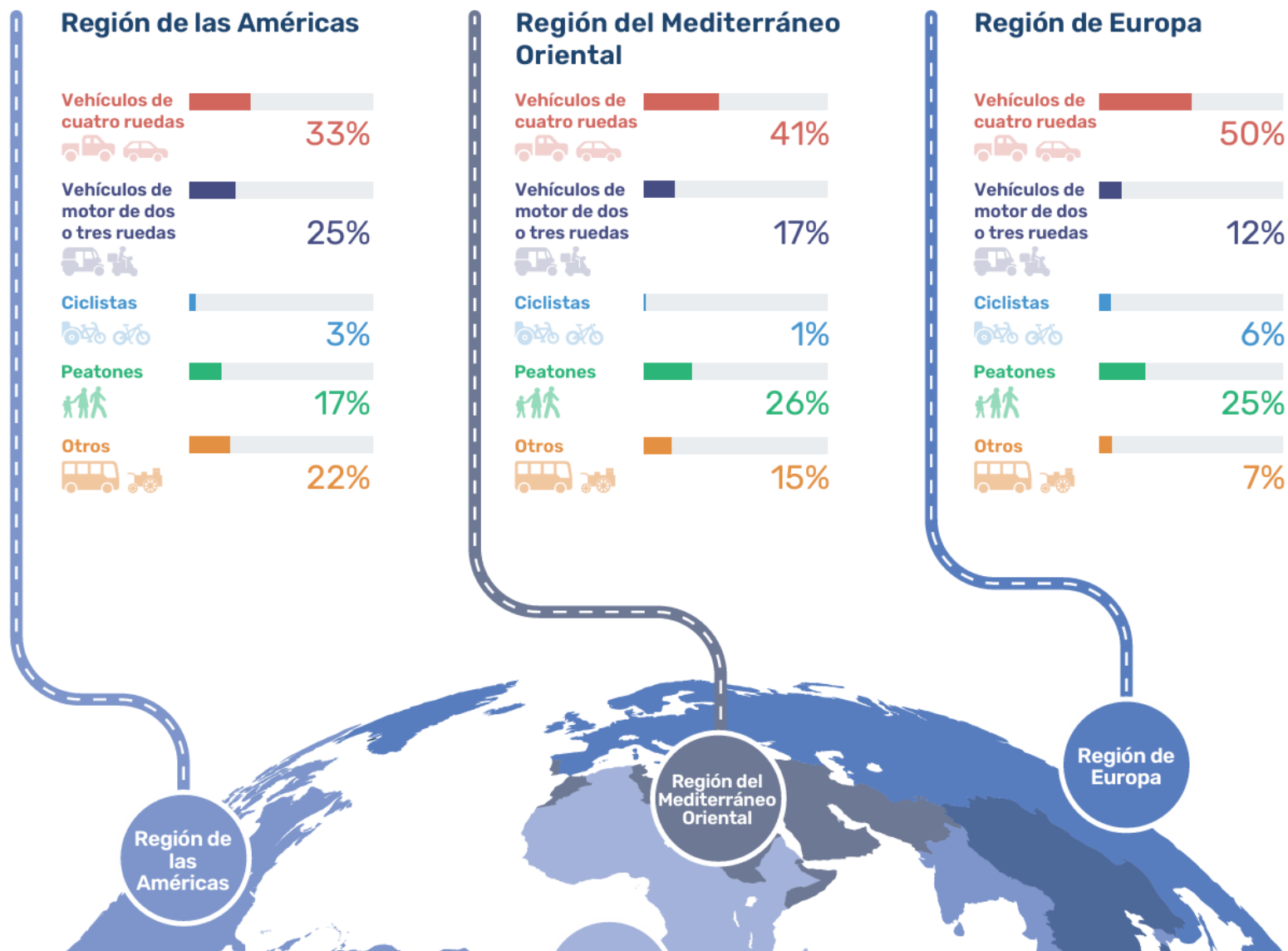
Región del Mediterráneo Oriental de la OMS: Afganistán, Arabia Saudita, Bahrein, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Irán (República Islámica del), Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Omán, Pakistán, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez, Yemen.

Región del Pacífico Occidental de la OMS: Australia, Brunei Darussalam, Camboya, China, Fiji, Filipinas, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Japón, Kiribati, Malasia, Micronesia (Estados Federados de), Mongolia, Nauru, Niue, Nueva Zelanda, Palau, Papua Nueva Guinea, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Samoa, Singapur, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Viet Nam.

¡Juntos somos
más **fuertes,**
juntos llegamos
más **lejos!**



ORGANISMO ANDINO DE SALUD CONVENIO HIPÓLITO UNANUE



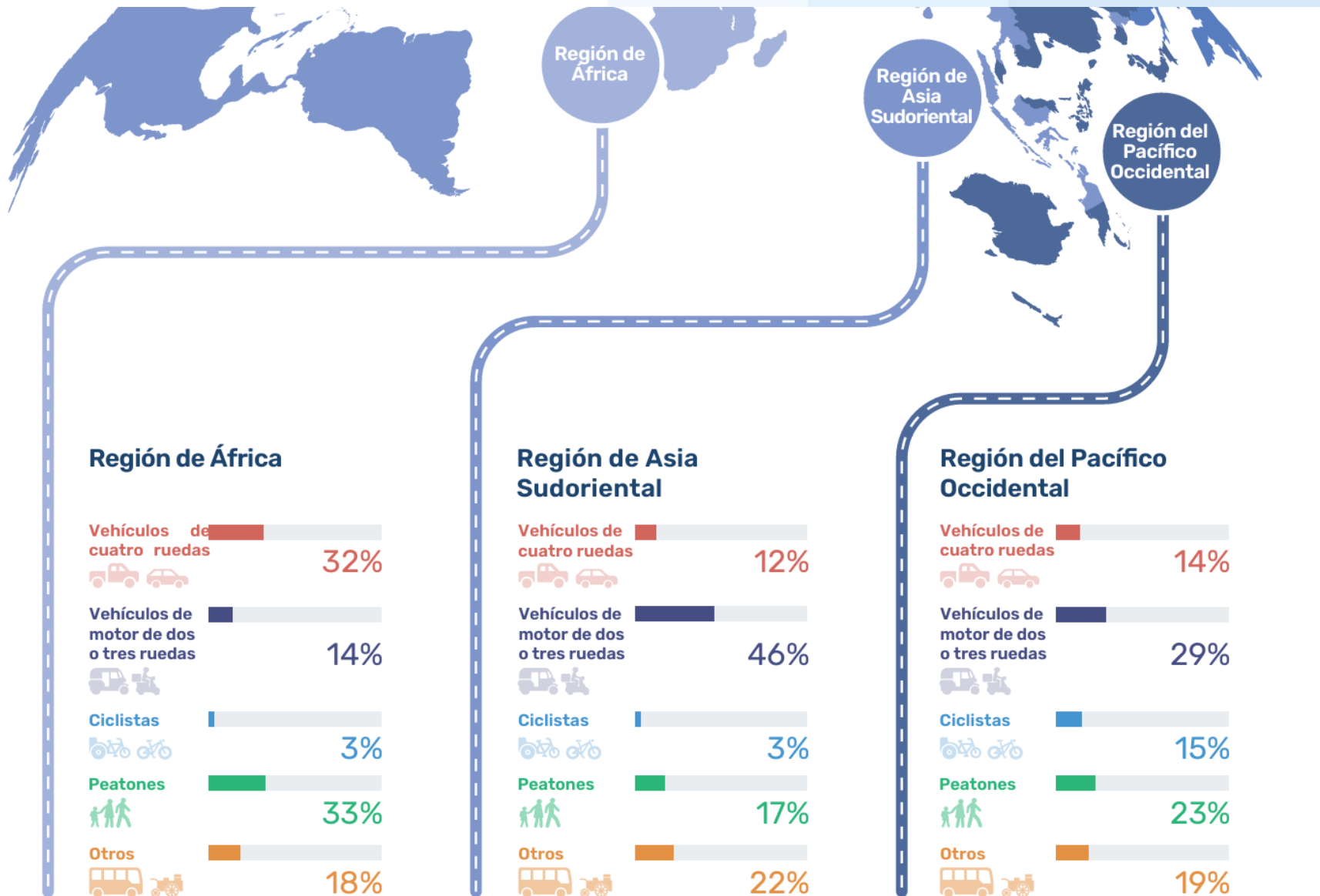
Distribución porcentual de las muertes notificadas por país, por tipo de usuario de las vías de tránsito y región de la OMS, 2021

¡Juntos somos más **fuertes**,
juntos llegamos más **lejos!**



Distribución porcentual de las muertes notificadas por país, por tipo de usuario de las vías de tránsito y región de la OMS, 2021

<https://www.who.int>



¡Juntos somos más **fuertes**,
juntos llegamos más **lejos!**



**ORGANISMO ANDINO DE SALUD
CONVENIO HIPÓLITO UNANUE**



**Salvar vidas promoviendo
un enfoque de sistemas
de tránsito seguros en
las Américas**

<https://iris.paho.org/handle/10665.2/62843>

¡Juntos somos
más **fuertes**,
juntos llegamos
más **lejos!**



ORGANISMO ANDINO DE SALUD CONVENIO HIPÓLITO UNANUE

- En la Región de las Américas se estima que, en el 2021, 145 090 personas fallecieron por siniestros de tránsito, lo que representa el 12% de todas las muertes a nivel mundial.
- La tasa de mortalidad causada por siniestros de tránsito es de 14,09 por 100,000 habitantes en el 2021.
- A pesar de los esfuerzos, los cambios observados en el número de muertes (una reducción de solo el 0,11%, o 165 muertes) y en la tasa de mortalidad (una disminución del 9,37%) del 2010 al 2021 no fueron significativos.



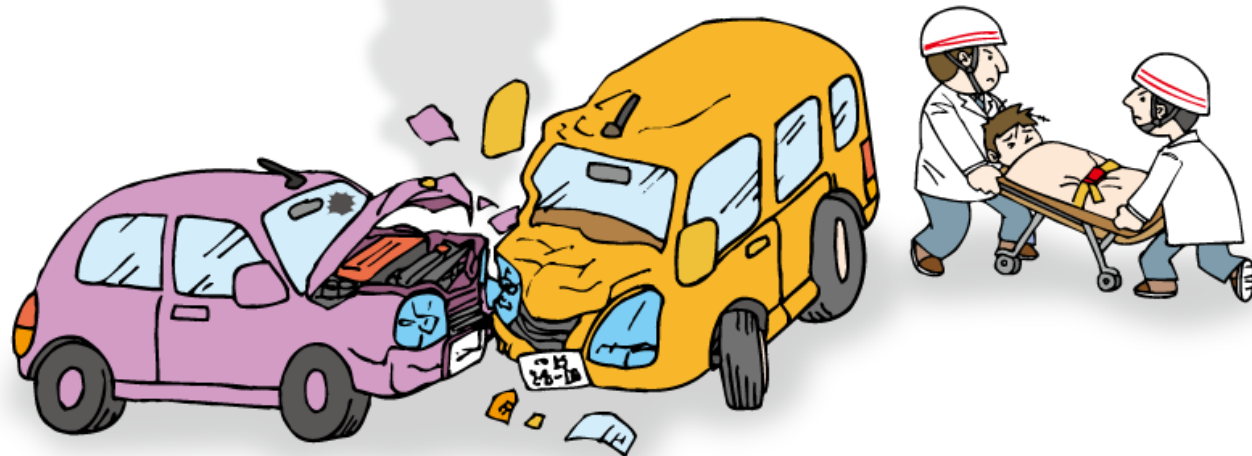


ORGANISMO ANDINO DE SALUD CONVENIO HIPÓLITO UNANUE

9 países (Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Cuba, México, Panamá, Trinidad y Tobago, y Uruguay) lograron reducir las muertes causadas por el tránsito del 2010 al 2021.

América del Norte y el Caribe Latino tuvo aumento en la tasa de mortalidad del 2010 al 2021 de 11,1 a 13,2 y de 16,4 a 20,6 por 100 000 habitantes respectivamente.

En el Cono Sur y en el Área Andina, la tasa de mortalidad por 100000 habitantes se redujo significativamente de 20,1 a 14,3 y de 19,0 a 15,8 respectivamente, del 2010 al 2021.



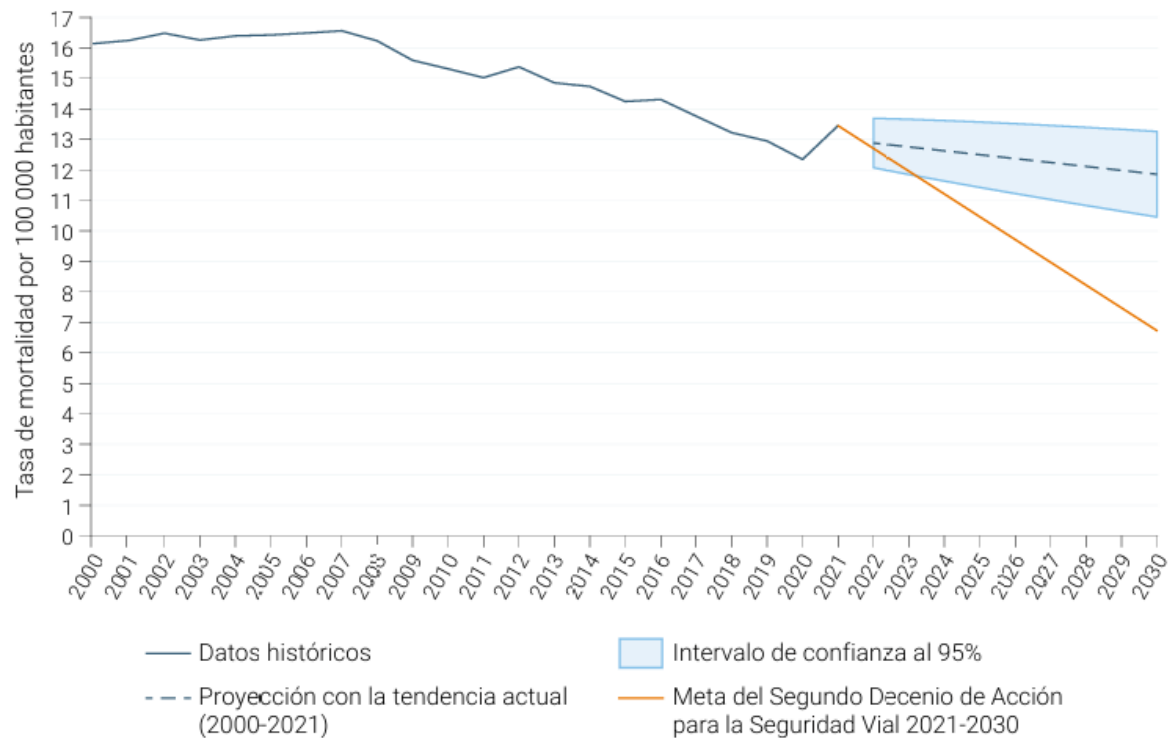
¡Juntos somos
más **fuertes**,
juntos llegamos
más **lejos!**



Esta foto de Autor desconocido está bajo licencia [CC BY-SA-NC](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

- Desde el 2009 hasta el 2021, las muertes de motociclistas, peatones y ciclistas han aumentado del 39% al 47%.
- La mortalidad entre los ocupantes de vehículos de motor de cuatro y más ruedas parece haber disminuido, las muertes de motociclistas continúan en aumento de manera alarmante (corresponden al 27% del total de muertes en el 2021)

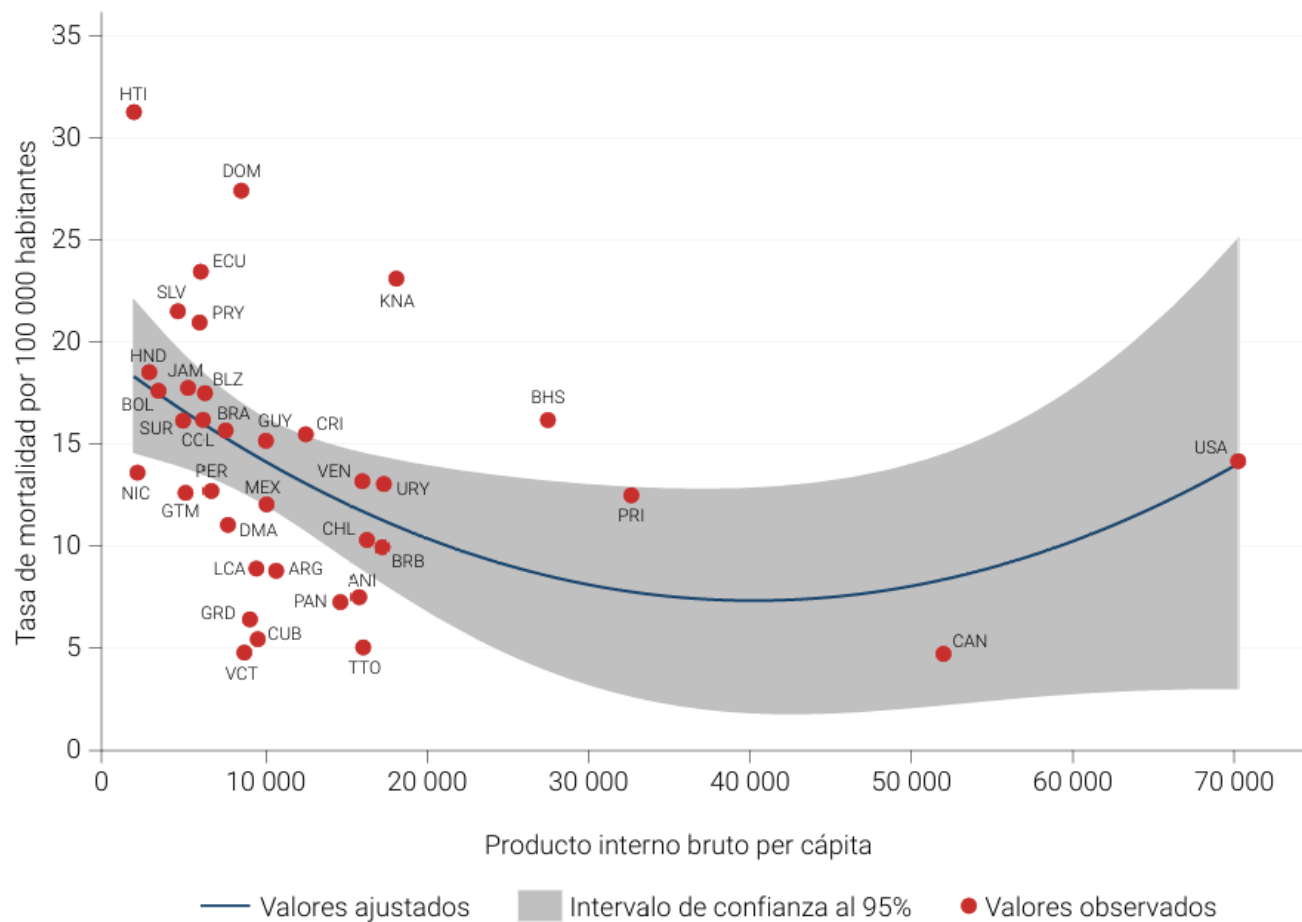
FIGURA 2 Proyección de la tasa de mortalidad debida a lesiones causadas por el tránsito en la Región de las Américas



Nota: Tasa de mortalidad estandarizada por edad por 100 000 habitantes.

Fuente: Elaboración propia, con base en Organización Mundial de la Salud. Global Health Estimates. Datos recibidos mediante comunicación personal por Bochen CAO el 3 de julio del 2024.

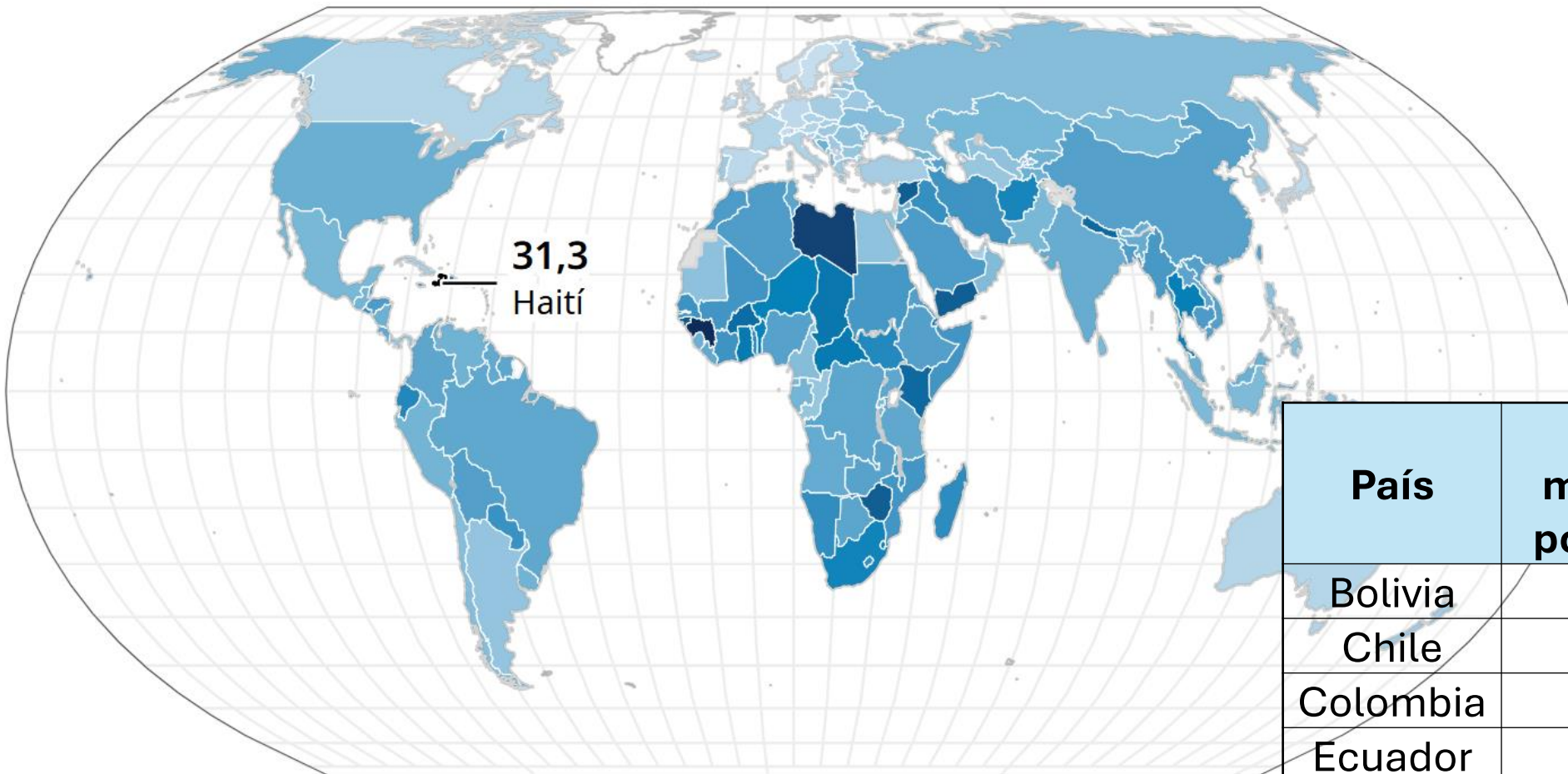
FIGURA 5 Relación entre la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito estimada y el producto interno bruto per cápita en la Región de las Américas, 2021



¡Juntos somos
más **fuertes**,
juntos llegamos
más **lejos!**



Tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes. 2021



País	Tasa de mortalidad por 100,000
Bolivia	17.6
Chile	10.3
Colombia	16.2
Ecuador	23.4
Perú	12.7
Venezuela	13.2

Actualizado 15 abril 2024



Factores humanos

- **Conducción peligrosa:** Exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, distracciones al volante (como el uso de teléfonos móviles).
- **Cumplimiento de leyes de tránsito:** El respeto o la falta de respeto por normas como el uso del cinturón de seguridad, casco y límites de velocidad.
- **Educación vial:** La conciencia y capacitación sobre prácticas de conducción segura.

Factores vehiculares

- **Condiciones técnicas:** Fallos en los frenos, neumáticos desgastados, y otros problemas mecánicos que aumentan el riesgo de accidentes.
- **Características del vehículo:** Seguridad activa (frenos ABS, control de estabilidad) y pasiva (airbags, zonas de deformación).



Factores de infraestructura

- Calidad de las carreteras: Presencia de baches, señalización inadecuada, iluminación deficiente.
- Diseño urbano: Cruces peligrosos, falta de carriles para peatones o ciclistas, y mala planificación vial.
- Acceso a emergencias: Rapidez y calidad de los servicios de atención médica tras un accidente.

Factores sociales y culturales

- Normas culturales: Actitudes hacia el riesgo y la conducción, o tolerancia al consumo de alcohol antes de conducir.
- Inversiones en seguridad vial: Presencia de campañas de concienciación y recursos asignados por gobiernos y organizaciones.
- Inequidades sociales: En algunos países, la población más pobre tiende a usar vehículos menos seguros o a ser peatones en infraestructuras deficientes



Condiciones externas

- Clima y entorno: Lluvia, niebla o carreteras resbaladizas pueden aumentar la probabilidad de accidentes.
- Crecimiento del parque vehicular: En economías en desarrollo, un aumento rápido de vehículos no siempre va acompañado de infraestructura adecuada.



ORGANISMO ANDINO DE SALUD
CONVENIO HIPÓLITO UNANUE

PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

¡Juntos somos
más *fuertes*,
juntos llegamos
más *lejos!*



ORGANISMO ANDINO DE SALUD CONVENIO HIPÓLITO UNANUE



Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.



Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.



Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.



Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios seguridad vial.



Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.



Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.



Meta 7: Para 2030, aumentar acerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.



Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.

¡Juntos somos
más **fuertes**,
juntos llegamos



El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030



Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas.



Meta 10: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.



Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales o regionales en ese ámbito.



Meta 12: Para 2030, todos los países habrán establecido y alcanzado metas nacionales con objeto de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.

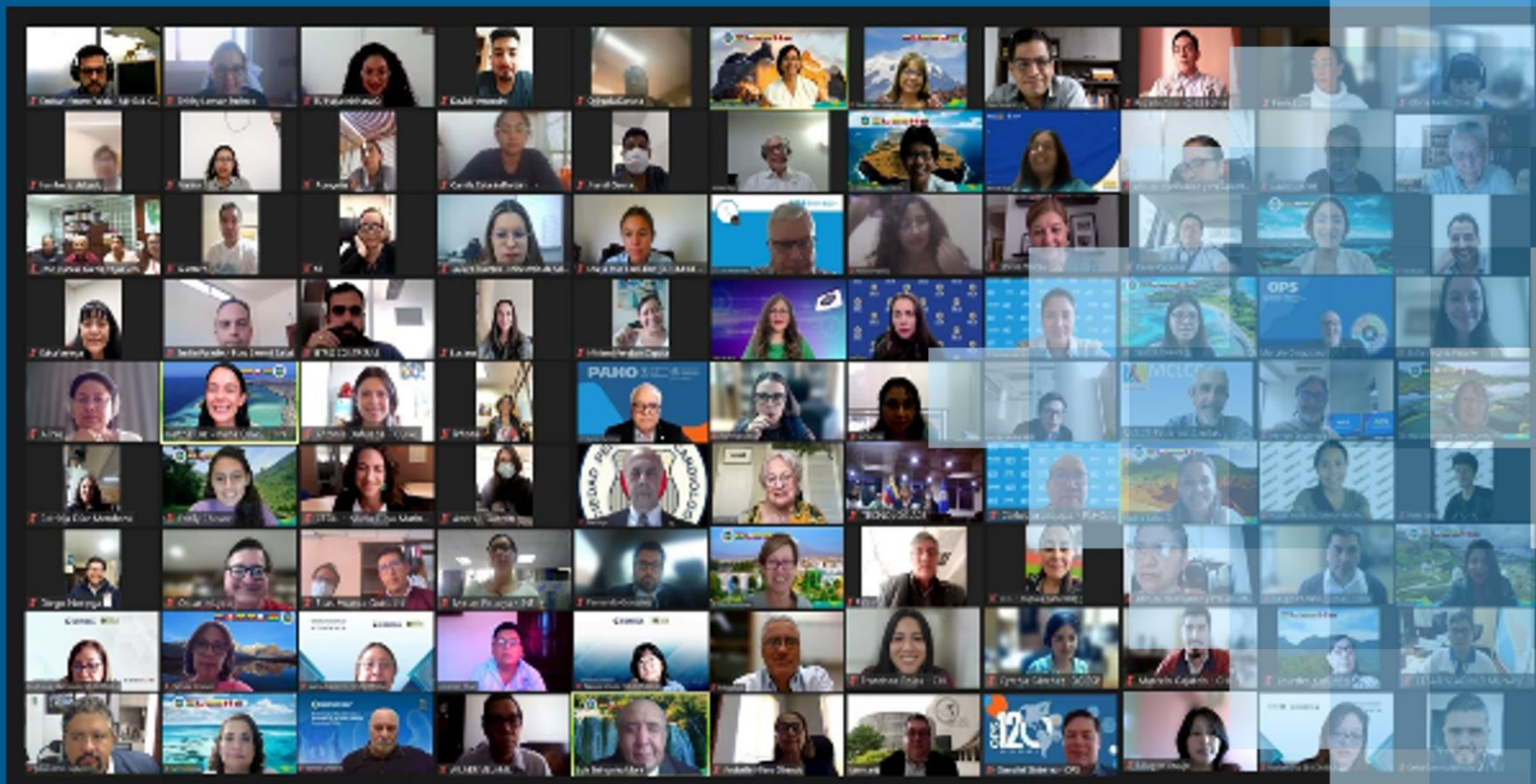
¡Juntos somos
más **fuertes**,
juntos llegamos
más **lejos!**



ORGANISMO ANDINO DE SALUD CONVENIO HIPÓLITO UNANUE



¡Juntos somos
más *fuertes*,
juntos llegamos
más *lejos*!



¡Muchas gracias!