

**Asamblea General**

Distr. general
13 de febrero de 2003
Español
Original: inglés

Quincuagésimo séptimo período de sesiones**Solicitud de inclusión de un tema adicional en el programa del quincuagésimo séptimo período de sesiones****Crisis de seguridad vial en el mundo****Carta de fecha 28 de enero de 2003 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Representante Permanente de Omán ante las Naciones Unidas**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del reglamento de la Asamblea General, tengo el honor de pedir que se incluya en el programa del quincuagésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General el tema titulado “Crisis de seguridad vial en el mundo”.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 del reglamento de la Asamblea General, adjunto un memorando explicativo (anexo I) para fundamentar la petición mencionada, así como una serie de datos sobre lesiones causadas por accidentes de tráfico (anexo II).

Tengo además el honor de solicitar que se distribuya la presente carta y sus anexos como documento de la Asamblea General.

(Firmado) Fuad Mubarak **Al-Hinai**
Embajador
Representante Permanente



Anexo I

Memorando explicativo

Crisis de seguridad vial en el mundo

1. El problema

Aumentan rápidamente los casos de lesiones causadas por accidentes de tráfico, sobre todo en los países en desarrollo, y es desproporcionado el número de víctimas entre usuarios pertenecientes a grupos pobres y vulnerables de la población.

Una de las razones de la insuficiente respuesta de las autoridades de salud pública a las lesiones causadas por accidentes de tráfico es que afectan de manera desproporcionada a la población pobre y vulnerable, que ejerce poca influencia sobre las decisiones de política. Otra razón es que muchas veces se considera que es una cuestión que incumbe a los organismos de transporte y no a los organismos de salud pública. La incertidumbre en cuanto a quién incumbe esta cuestión es causa de que nadie se haga responsable de hacer frente al problema y coordinar las respuestas multiinstitucionales y multidisciplinarias.

Hay grandes diferencias entre los países de ingresos elevados y los de bajos ingresos en lo que respecta al número de vehículos en las vías, la construcción adecuada de éstas, la preparación de los conductores, la promulgación de normas y la aplicación de las mismas.

Al evaluar la respuesta de las autoridades de salud pública a las lesiones causadas por accidentes de tráfico, es importante también considerar si las respuestas resultan adecuadas a cada entorno diferente. En los países de ingresos elevados, se ha hecho sobre todo hincapié en los últimos años en los cambios de comportamiento (por ejemplo, en el uso de cinturones de seguridad) en lugar de en incrementar la seguridad del tránsito rodado. Hacer que éste sea más seguro puede ser una consideración más importante en los países de ingresos bajos y medios, en donde muchos de los pobres nunca conducen vehículos pero corren un gran riesgo de ser atropellados por ellos.

En los países de bajos ingresos hay una carencia de recursos, de voluntad política, de datos y de investigaciones.

En 1974, la Organización Mundial de la Salud (OMS) aprobó una resolución para hacer frente al problema cada vez más grave de las colisiones de vehículos y sus consecuencias para la salud. Por desgracia, a lo largo de los decenios la labor de la OMS en esta esfera ha sido esporádica y no ha tenido continuidad, debido sobre todo a la escasez de personal pero también a la respuesta inadecuada de los médicos a la situación. En la mayoría de los países en desarrollo, en los que la carga es mayor, las autoridades de salud pública no se cuidan en absoluto, o apenas, de la prevención de esas colisiones y el control de sus consecuencias.

2. Tasa de letalidad desproporcionada en los países en desarrollo

Se calcula que en 1988 fallecieron en todo el mundo 1.170.694 personas como consecuencia de lesiones causadas por accidentes de tráfico. Las lesiones causadas

por accidentes de tráfico fueron la décima causa principal de defunción y a ellas se debió un 2,2% del total de fallecimientos. Fueron la causa principal de fallecimientos relacionados con lesiones y representaron el 20,3% del total de fallecimientos causados por lesiones.

Del total de fallecimientos como consecuencia de lesiones causadas por accidentes de tráfico, 1.029.037 (87,9%) correspondieron a países de ingresos bajos y medios y 141.656 (12,1%) a países de ingresos elevados. Hubo 20,7 fallecimientos como consecuencia de lesiones causadas por accidentes de tráfico por 100.000 habitantes en los países de ingresos bajos y medios y 15,6 en los países de ingresos elevados. Las correspondientes tasas de mortalidad fueron más elevadas en todos los países de ingresos medios y bajos que en los países de ingresos elevados en las mismas regiones. Según las proyecciones, para 2020 ese tipo de lesiones serán causa de aproximadamente 2,3 millones de fallecimientos en todo el mundo y representarán una mayor proporción del total de fallecimientos causados por lesiones (27,4%); más del 90% de esos fallecimientos tendrá lugar en los países de ingresos bajos y medios.

Las estimaciones brutas indican que el costo anual de los accidentes de tráfico equivale a aproximadamente el 1% del producto nacional bruto en los países en desarrollo, el 1,5% en los países con economías en transición y el 2% en los países con un gran número de vehículos de motor. La estimación global del Transport Research Laboratory asciende a 518.000 millones de dólares.

Víctimas por 10.000 accidentes

Estados Unidos de América	66
Kenya	1 786
Viet Nam	3 181

Se prevé que el número de vehículos aumente de manera considerable, con lo que aumentará el número probable de muertes. En la India, por ejemplo, aumentó en un 23% el número de vehículos entre 1990 y 1993.

Vehículos en la India

1990	3,7 millones
1993	4,5 millones
2050	más de 267 millones previstos

Los más afectados son los pobres y más vulnerables.

Proporción de lesiones en todo el mundo

Países de ingresos bajos y medios	91%
Países de ingresos elevados	9%

3. Responsabilidad

Se plantea la cuestión de quién debería ser el principal responsable de la seguridad vial a nivel nacional e internacional. Es evidente que se deben asignar responsabilidades por un problema que es causa cada año en el mundo de aproximadamente 1,2 millones de fallecimientos y de lesiones a entre 10 y 15 millones de personas. La seguridad vial es responsabilidad de todos: los usuarios, los gobiernos, las organizaciones de donantes, las instituciones académicas y las organizaciones no gubernamentales. La seguridad vial es un programa multidisciplinario con funciones claras para todos.

Sin embargo, dos de los principales obstáculos que surgen para promover un enfoque científico de la cuestión de la seguridad vial son la ignorancia y la falta de responsabilidad. Existe ignorancia con respecto a la magnitud del problema. Pocos se dan cuenta de que mueren más personas en las carreteras que de paludismo y muchos no saben que es posible prevenir las lesiones causadas por accidentes de tráfico. Si los encargados de formular políticas se dieran realmente cuenta de lo que se podría conseguir aplicando normas relativas a la velocidad, la conducción en estado de embriaguez y los cascos de los motoristas, podrían salvarse muchas vidas. Para mejorar en todo el mundo la seguridad vial es preciso eliminar los dos obstáculos mencionados.

Se debe realizar un mayor esfuerzo a nivel mundial para crear conciencia sobre la importancia de la seguridad vial como cuestión de salud pública. La estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico fue elaborada en colaboración con un grupo numeroso de expertos y está destinada a la comunidad de salud pública. La OMS está tratando de conectar con otros asociados importantes, como el Banco Mundial y otras instituciones, a fin de fortalecer la colaboración y la planificación estratégica. Pero los gobiernos no se han tomado en serio todavía los esfuerzos de la OMS.

4. El papel de la comunidad internacional

Los gobiernos, en especial los de los países en desarrollo, han de reconocer que la seguridad vial es una cuestión importante a nivel mundial. La seguridad vial tiene carácter multisectorial y comprende el transporte, la salud, la aplicación de la ley y el personal de formación. Con el examen de este tema en la Asamblea General se conseguirá reunir a esos expertos técnicos, organizaciones profesionales y grupos de interés y, lo que es más importante, a organismos de las Naciones Unidas como la OMS, el Banco Mundial, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, así como a los gobiernos, para tratar de mejorar y aumentar la seguridad, conseguir apoyo para los programas de los organismos de las Naciones Unidas, iniciar programas en los países en desarrollo y fortalecerlos, compartir conocimientos sobre cómo mejorar la seguridad del tráfico vial y crear conciencia y la capacidad de hacer frente a esta epidemia que se avecina.

Al examinar este tema, la Asamblea General puede reunir a todos esos organismos, organizaciones no gubernamentales, organizaciones de donantes e instituciones académicas y, lo que es más importante, a los gobiernos con el fin de que aúnen recursos y elaboren una estrategia.

Anexo II

Datos sobre lesiones causadas por accidentes de tráfico

En 1998, las lesiones causadas por accidentes de tráfico fueron la décima causa principal de defunción en el mundo. Se estima que 1.171 millones de personas murieron por este motivo, lo que representa el 2,2% de la tasa de mortalidad mundial.

Según un informe conjunto de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, titulado *La carga mundial de morbilidad*, se prevé que el número de fallecimientos causados por lesiones pase de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en 2020. Una de las principales causas de este incremento será el aumento de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Cuadro 1

Número estimado de fallecimientos y tasas de mortalidad en el mundo por lesiones causadas por accidentes de tráfico, por grupos de edades, en 1998

Grupos de edad	Muertes por accidentes de tráfico	Tasa de mortalidad por accidentes de tráfico por cada 100.000 personas
0-4	82 429	13,6
5-14	161 956	13,6
15-44	600 312	21,7
45-59	172 312	22,7
60+	153 684	26,5
Total	1 170 694	19,9

Fuente: Informe sobre la salud en el mundo, 1999.

En 1998, los accidentes de tráfico causaron el 2,8% del número total de muertes y discapacidades y fueron la novena causa principal de morbilidad. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico pueden convertirse en la tercera causa de morbilidad en el año 2020, según las proyecciones de la OMS.

Cuadro 2

Carga de morbilidad o de lesiones por las 10 principales causas: escenario de referencia

1999	2020
1. Infecciones de las vías respiratorias inferiores	1. Enfermedad isquémica del corazón
2. VIH/SIDA	2. Depresión unipolar grave
3. Afecciones perinatales	3. Lesiones causadas por accidentes de tráfico en carretera
4. Enfermedades diarreicas	4. Enfermedad cerebrovascular
5. Depresión unipolar grave	5. Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
6. Enfermedad isquémica del corazón	6. Infecciones de las vías respiratorias inferiores

1999	2020
7. Enfermedad cerebrovascular	7. Tuberculosis
8. Paludismo	8. Guerra
9. Lesiones causadas por accidentes de tráfico	9. Enfermedades diarreicas
10. Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	10. VIH/SIDA

En 1998, las lesiones por accidentes de tráfico causaron la muerte de 1.029 millones de personas en países de ingresos medios y bajos (los accidentes de vehículos de motor causaron el 88% del número total de fallecimientos) y de 142.000 (12%) personas en países de ingresos elevados. Las tasas de mortalidad correspondientes son de 20,7 y 15,6 fallecimientos por cada 100.000 habitantes, respectivamente. No obstante, debe señalarse que los accidentes de tráfico son la quinta causa principal de la carga de morbilidad en los países de ingresos elevados y la novena en los países de ingresos medios y bajos.

El cuadro 3 ilustra la magnitud del problema en las regiones de la OMS – África (AFR), las Américas (AMR), el Mediterráneo oriental (EMR), Europa (EUR), Asia suroccidental (SEAR) y el Pacífico occidental (WPR). Aunque más de una cuarta parte de las muertes causadas por accidentes de tráfico ocurren en Asia suroccidental, África posee la tasa más alta de mortalidad por accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes.

Cuadro 3

Distribución de las muertes por accidentes de tráfico y de las tasas de mortalidad por regiones de la OMS y por grupos de ingresos en 1998

Grupos regionales por ingresos	AFR	AMR		EMR	EUR		SEAR	WPR		Mundo
		Altos	Medios/bajos		Altos	Medios/bajos		Altos	Medios/bajos	
Miles de muertes por accidentes de tráfico	170	49	126	72	66	107	336	25	220	1 171
Porcentaje de muertes por accidentes de tráfico sobre el número total de muertes	14,5	4,2	10,8	6,1	5,6	9,1	28,6	2,1	18,8	100
Tasa de mortalidad por accidentes de tráfico por cada 100,000 habitantes	28,2	16,1	25,3	15,2	16,8	22,4	22,6	12,6	15,5	19,9
Porcentaje de muertes por accidentes de tráfico sobre el número total de muertes en la región	1,8	1,9	4	1,9	1,7	2	2,5	1,7	2,1	2,2

Un total de 844.700 personas menores de 45 años murieron en accidentes de tráfico en 1998. A escala mundial, las lesiones causadas por accidentes de tráfico fueron la segunda causa principal de deterioro de la salud y muerte prematura de los hombres adultos de entre 15 y 44 años. Sobre la base de los cambios previstos en el tamaño de la población y la estructura por edades, se espera que en el

año 2020 aumente considerablemente el número de jóvenes adultos varones afectados. Si no se adoptan medidas preventivas, el número de lesiones causadas por accidentes de tráfico en este grupo de edad seguirá aumentando.

Aproximadamente el 50% de las víctimas son jóvenes adultos de entre 15 y 44 años de edad. Este grupo de edad constituye el segmento económicamente más productivo de la población, lo que tiene importantes repercusiones para la economía. Por ejemplo, se estima que el costo total de las muertes anuales en los Estados miembros de la Unión Europea es de 45 billones de euros, con un costo medio de 1 millón de euros por cada fallecimiento.

En la evaluación de las repercusiones económicas de las lesiones causadas por accidentes de tráfico deben tenerse en cuenta una serie de costos, como el de los servicios de emergencia, la asistencia médica a corto y largo plazo, incluido el costo de la rehabilitación, la pérdida de productividad relacionada con el trabajo y la familia, los daños a la propiedad, los gastos jurídicos y procesales, los costos de los seguros, los retrasos en los desplazamientos y los costos para los empleadores.
