

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



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS
Américas

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



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

Enfermedades no Transmisibles y Salud Mental

Washington, D.C. 2015

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

Catalogación en la Fuente, Biblioteca Sede de la OPS

Organización Panamericana de la Salud.

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

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

ISBN 978-92-75-31853-9

(Clasificación NLM: WA 275)

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

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

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

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la Secretaría de la Organización Panamericana de la Salud, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites.

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

La Organización Panamericana de la Salud ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la Organización Panamericana de la Salud podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

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

Índice

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

Agradecimientos

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

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

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

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

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

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

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

Prefacio

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

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

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

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

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

Carissa F. Etienne
Directora

Introducción

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

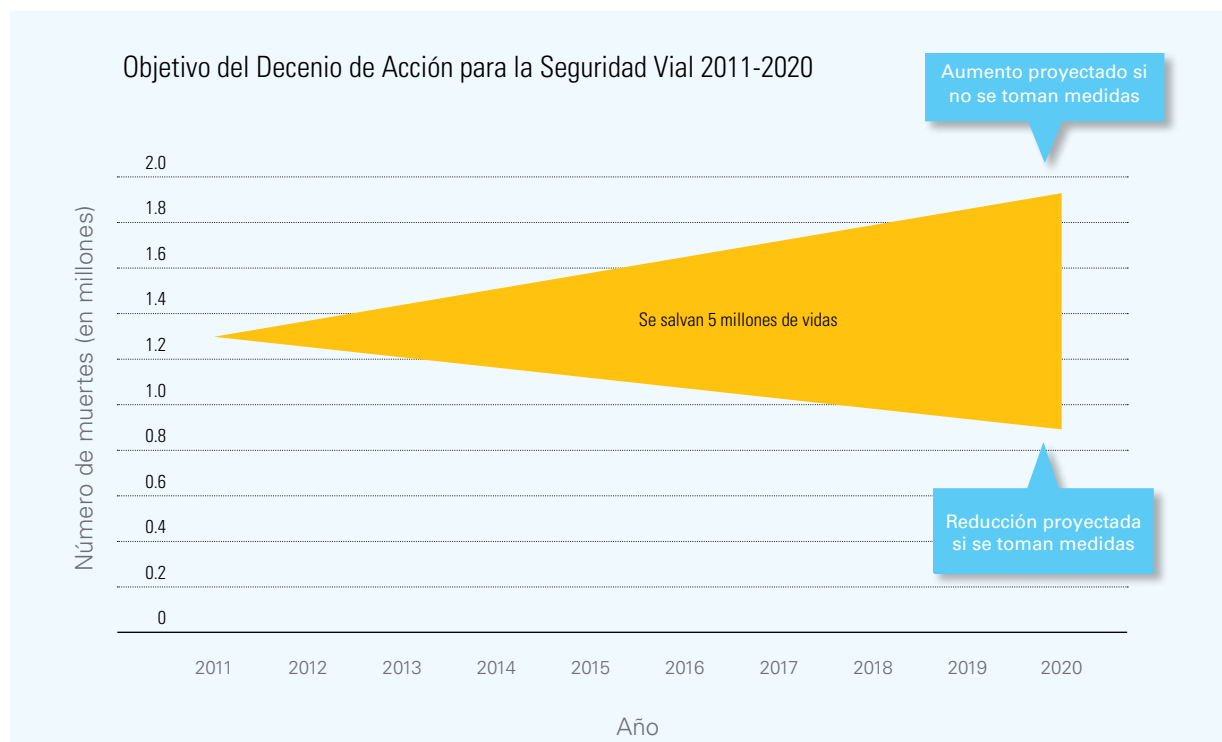
Aunque ya se dispone de herramientas eficaces que podrían responder a la carga sustancial que generan los traumatismos resultantes de las colisiones de tránsito para las comunidades de la Región, la situación puede mejorarse. Por ejemplo, todavía no se han puesto en práctica algunas medidas de prevención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

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

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

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

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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

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

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

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

^a No participó en la encuesta para los informes mundiales y regionales del 2013.

^b Puerto Rico es Miembro Asociado de la OPS.

Metodología

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

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

Figura 2. Diagrama de flujo de la metodología



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

Sección 1:

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

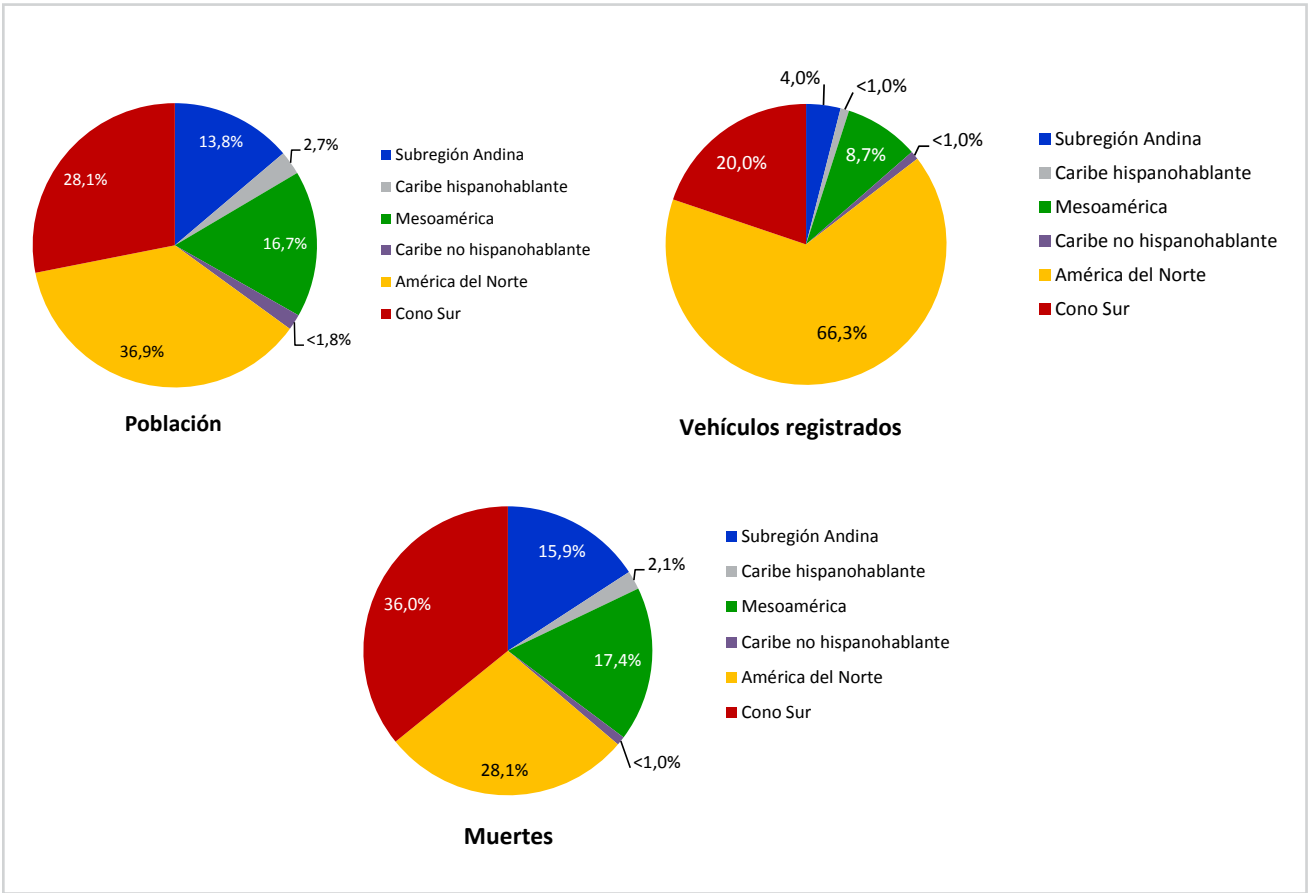


Seguridad vial en la Región de las Américas: situación actual

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

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

Figura 3. Proporción de población,^a defunciones^b y vehículos^b registrados por subregión, Región de las Américas, 2010



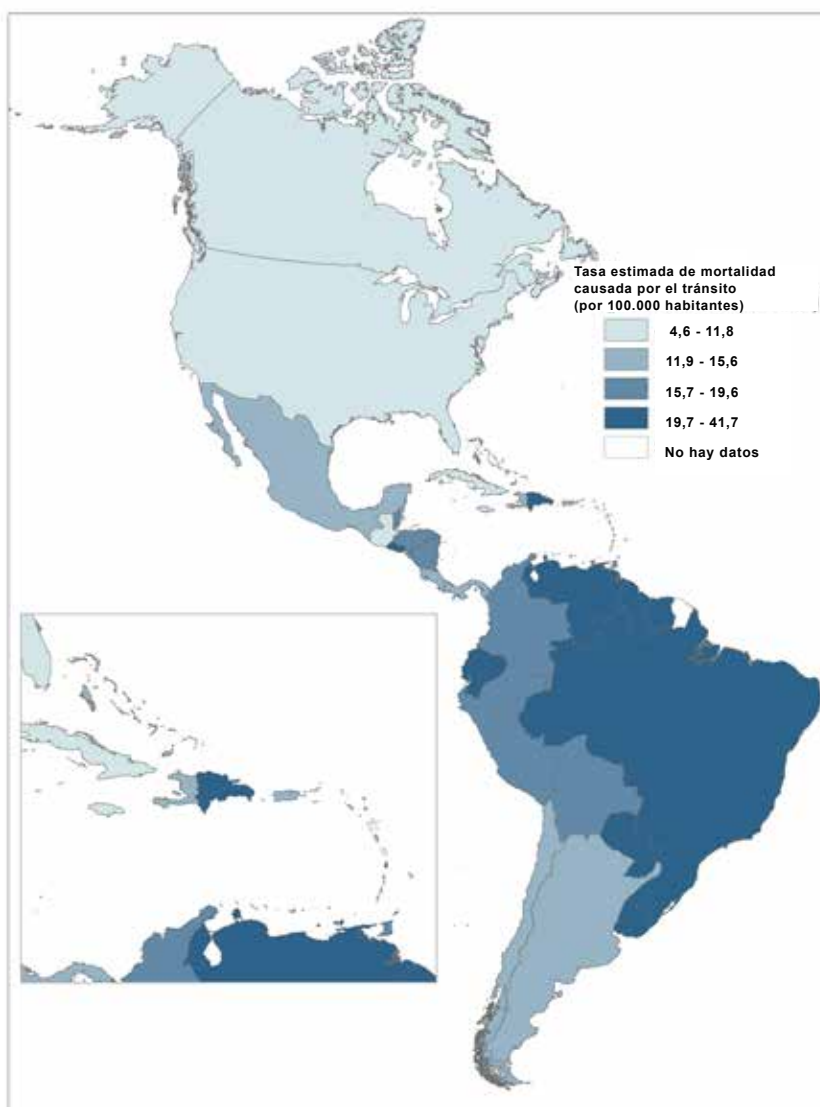
Fuente: World Population Prospects: The 2010 Revision, Highlights and Advance Tables y Datos sobre la seguridad vial en la región de las Américas, 2013.
^a Proporciones calculadas sobre la base de los datos de World Population Prospects: The 2010 Revision, Highlights and Advance Tables, metodología usada en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1).
^b Notificado por el país.

Variaciones de las tasas de mortalidad calculadas entre países y subregiones

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

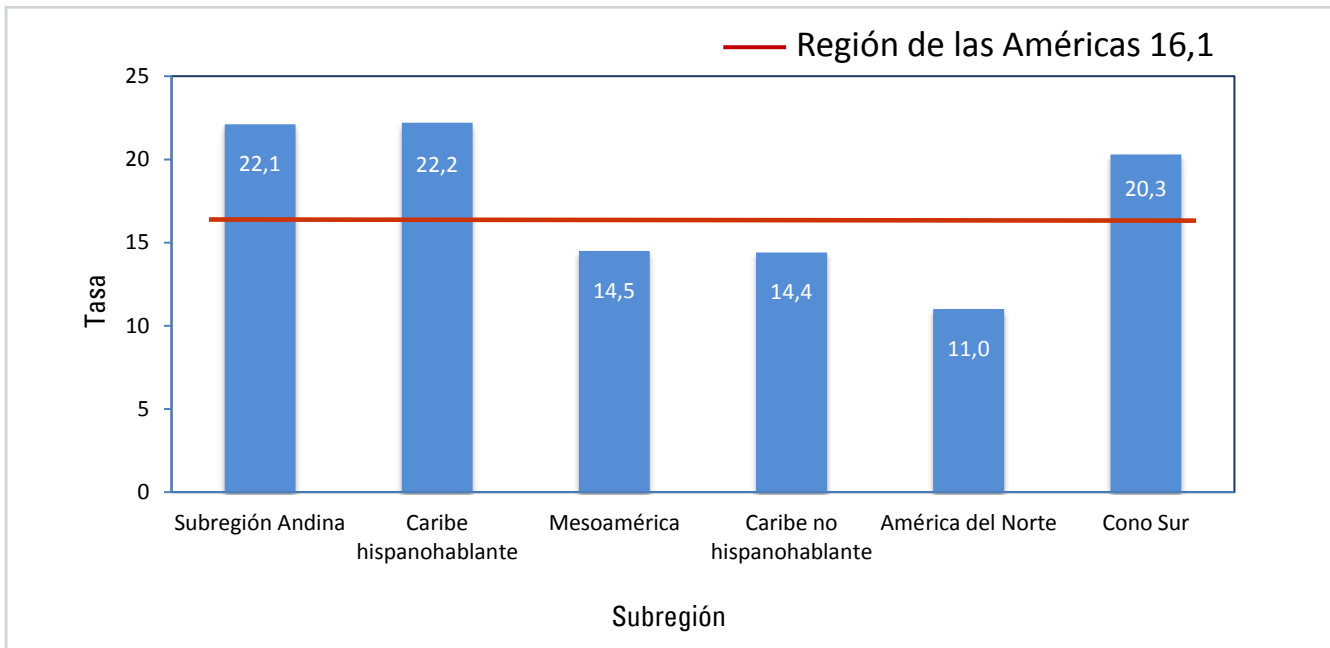
Las tasas de mortalidad relacionadas con el tránsito también varían por subregión, desde una alta de 22,2 por 100.000 habitantes en el Caribe hispanohablante a una baja de 11,0 en América del Norte, con tasas de 22,1 en la subregión Andina, 14,5 en Mesoamérica, 14,4 en el Caribe no hispanohablante y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

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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

Figura 5. Cálculo de las tasas de mortalidad debidas a las colisiones de tránsito por 100.000 habitantes, por subregión,^a Región de las Américas, 2010



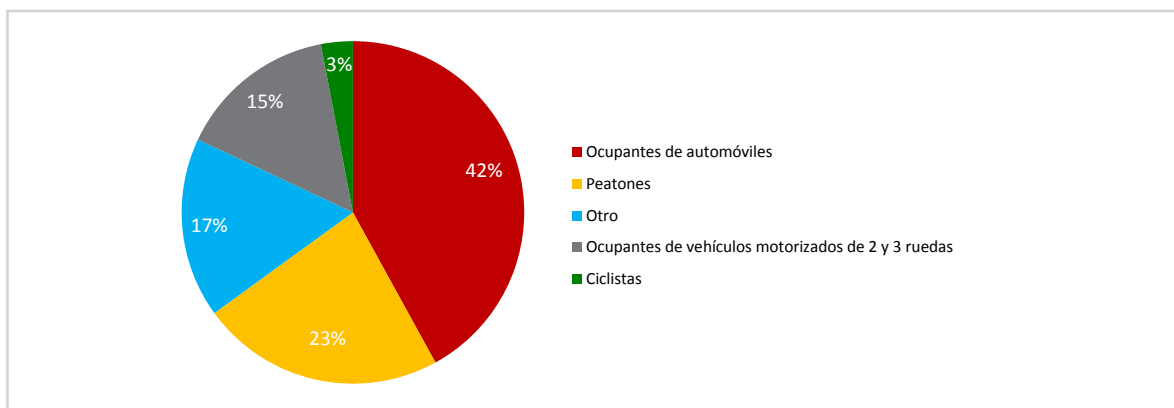
Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/
^a Modelado a partir de una regresión binomial negativa (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1). El cálculo de las defunciones corresponde al 2010.



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

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

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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

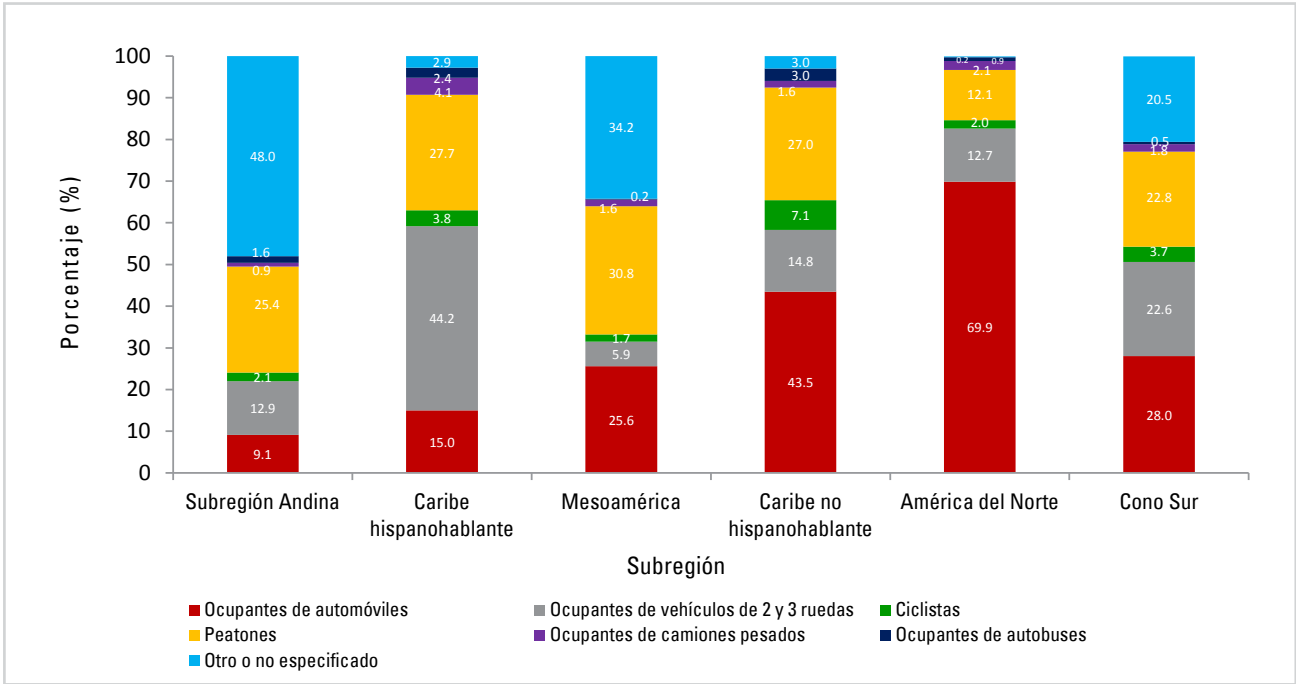


El riesgo que enfrentan los diversos usuarios de las vías de tránsito difiere mucho en las subregiones, lo que refleja en parte las diferencias en la combinación de vehículos que transitan por las vías públicas (figuras 7 y 9). Entre los ocupantes de automóviles se encuentra la mayor proporción de muertes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

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

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

Figura 7. Proporción de muertes en las vías de tránsito notificadas, por tipo de usuario^a y por subregión, Región de las Américas, 2010

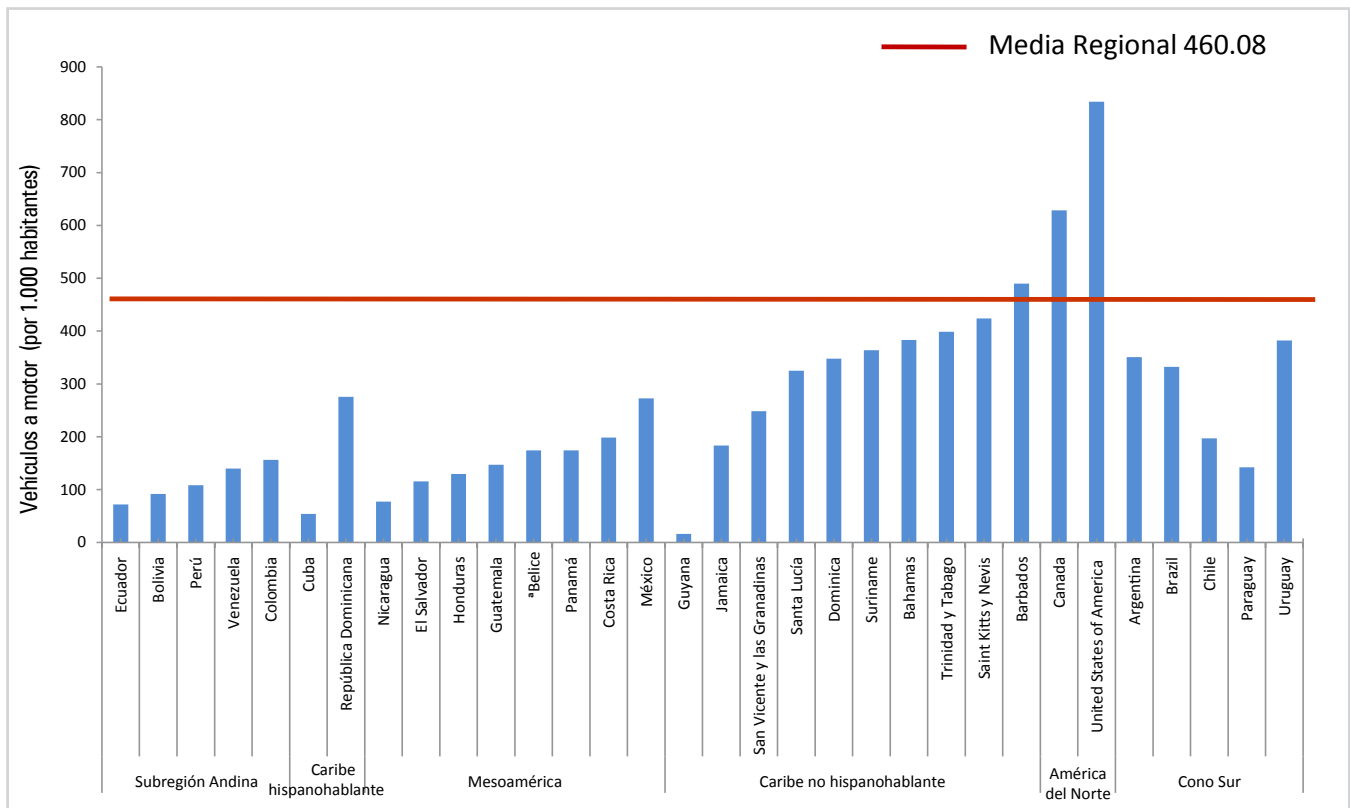


Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/
^aVéanse los perfiles de los países para datos similares propios de cada país.

Mayor motorización

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

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

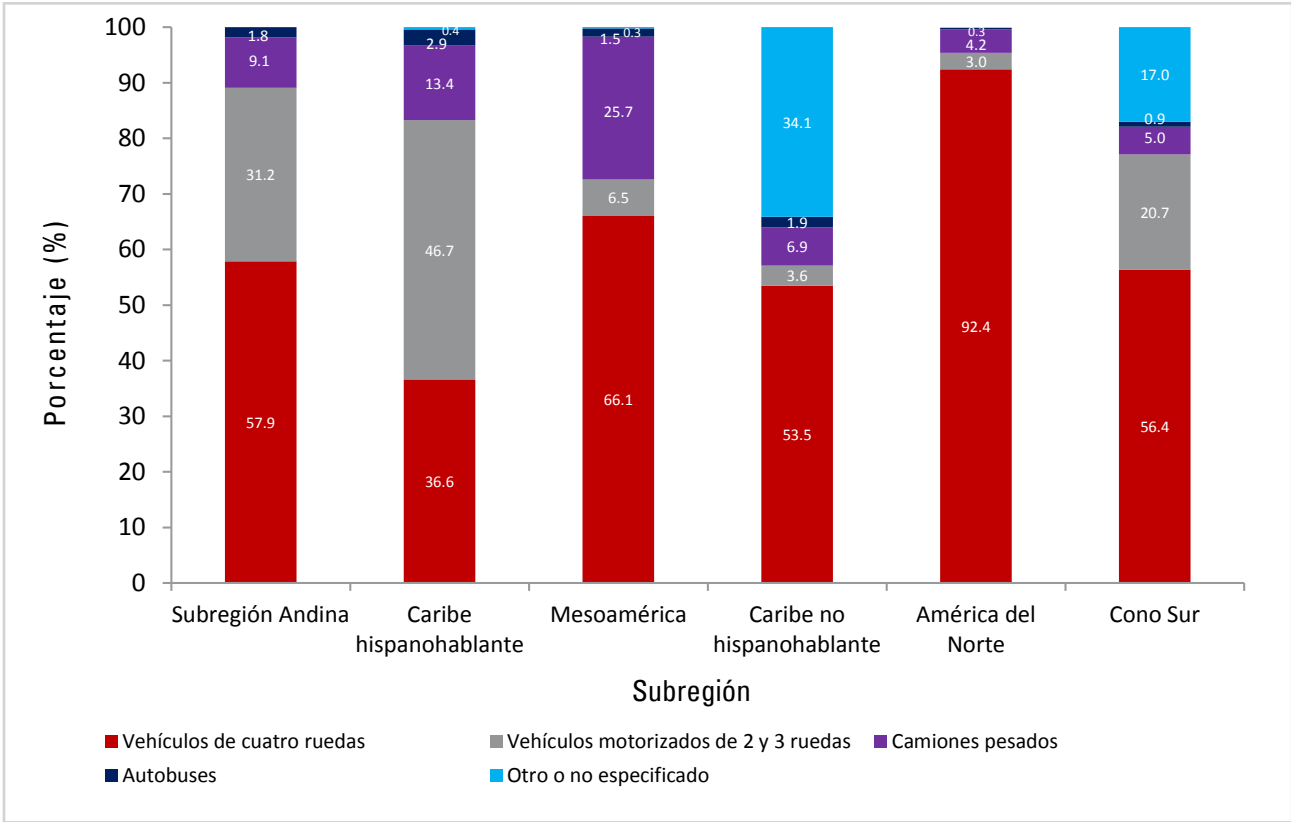


Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

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

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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

Sección 2:

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



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

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

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

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

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

Cuadro 2. Definiciones de los criterios de leyes nacionales.

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

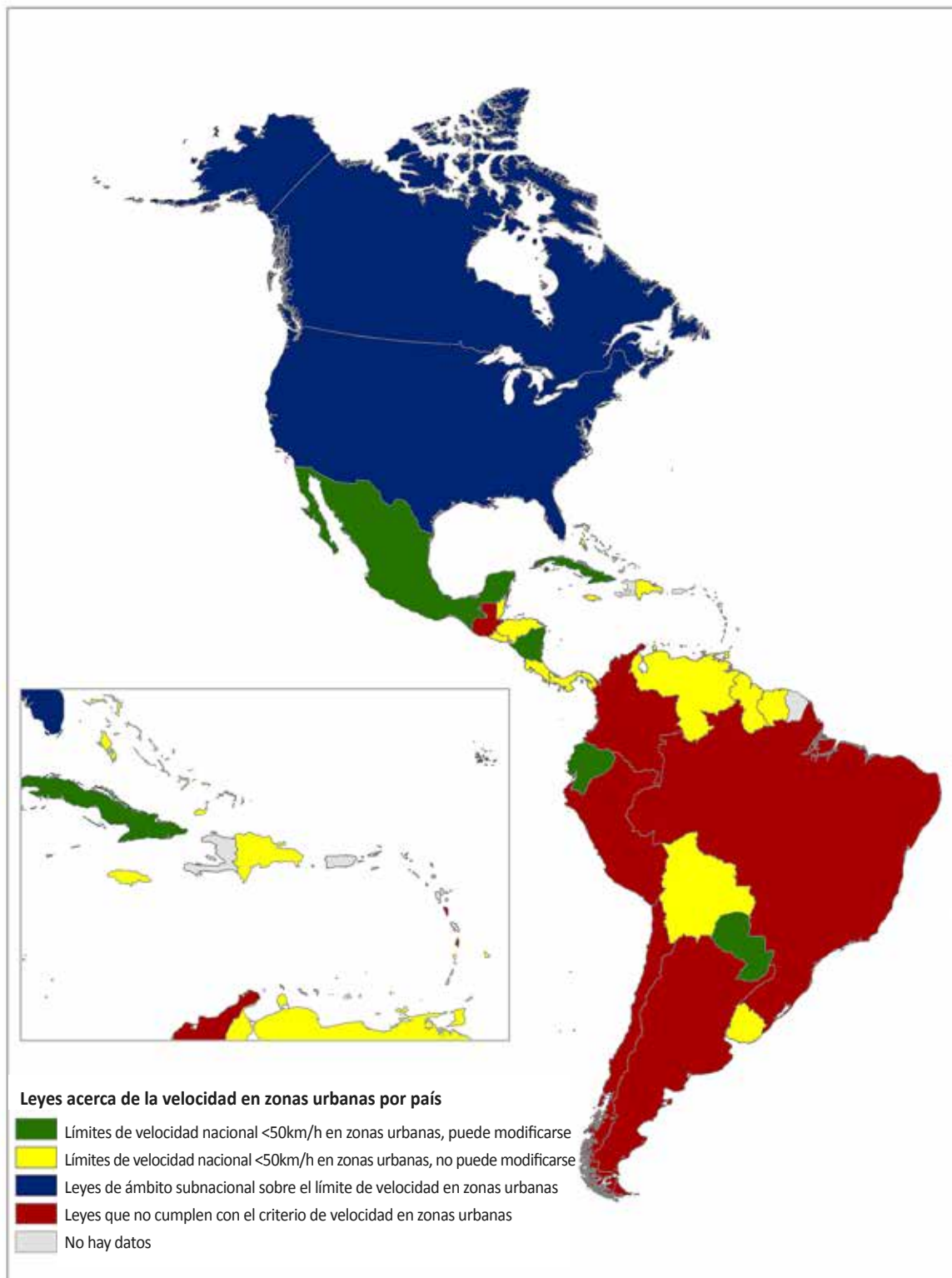
La disminución de la velocidad protege a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito contra las lesiones y la muerte

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

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



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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

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

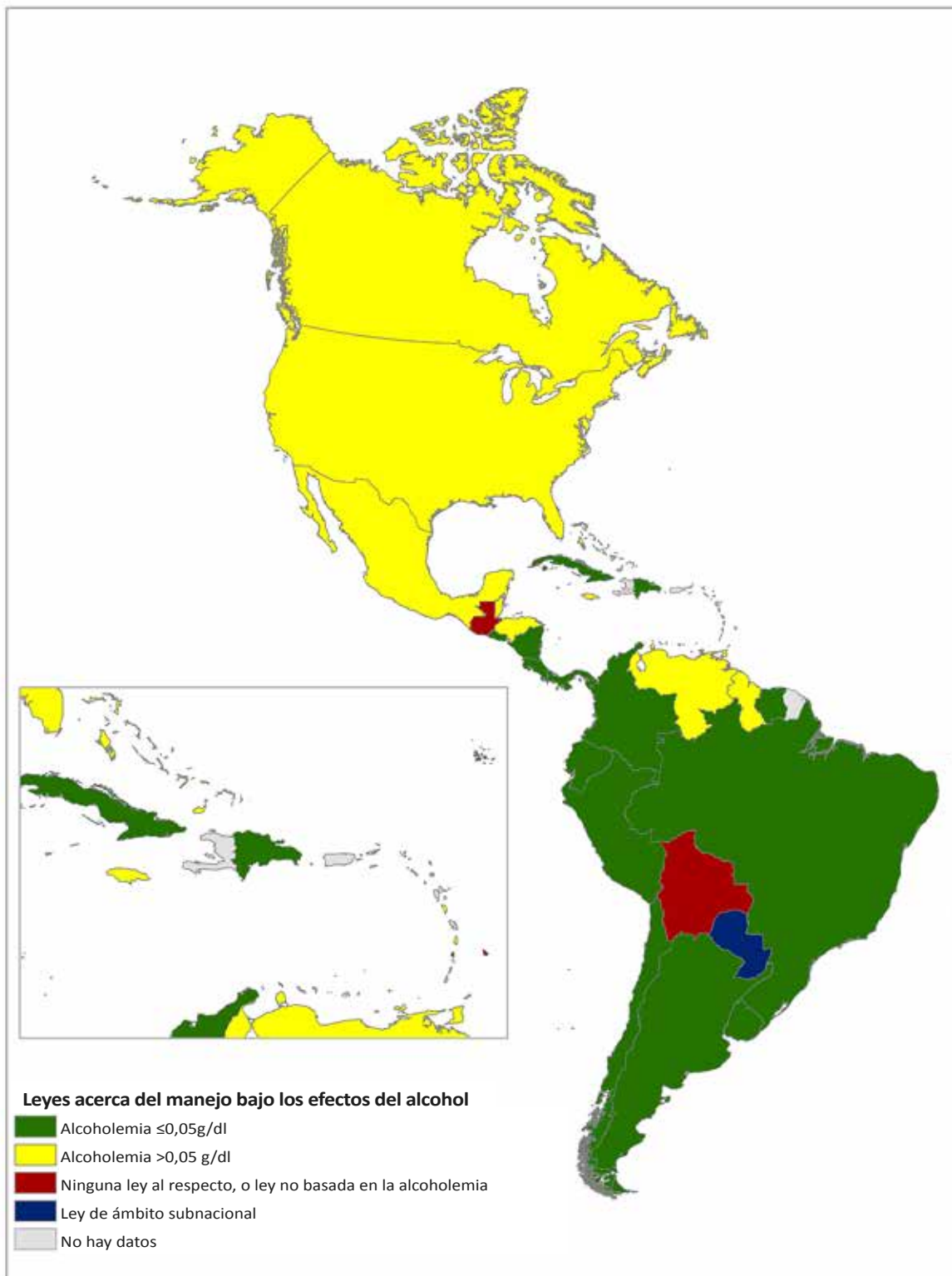
Casi la mitad (14) de los 32 países participantes de la Región de las Américas han fijado límites nacionales de alcoholemia a $\leq 0,05$ g/dl para toda la población, conforme a lo que dictan las prácticas óptimas. Sin embargo, la adopción de los límites recomendados de alcoholemia varía mucho por subregión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

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

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



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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción.* Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

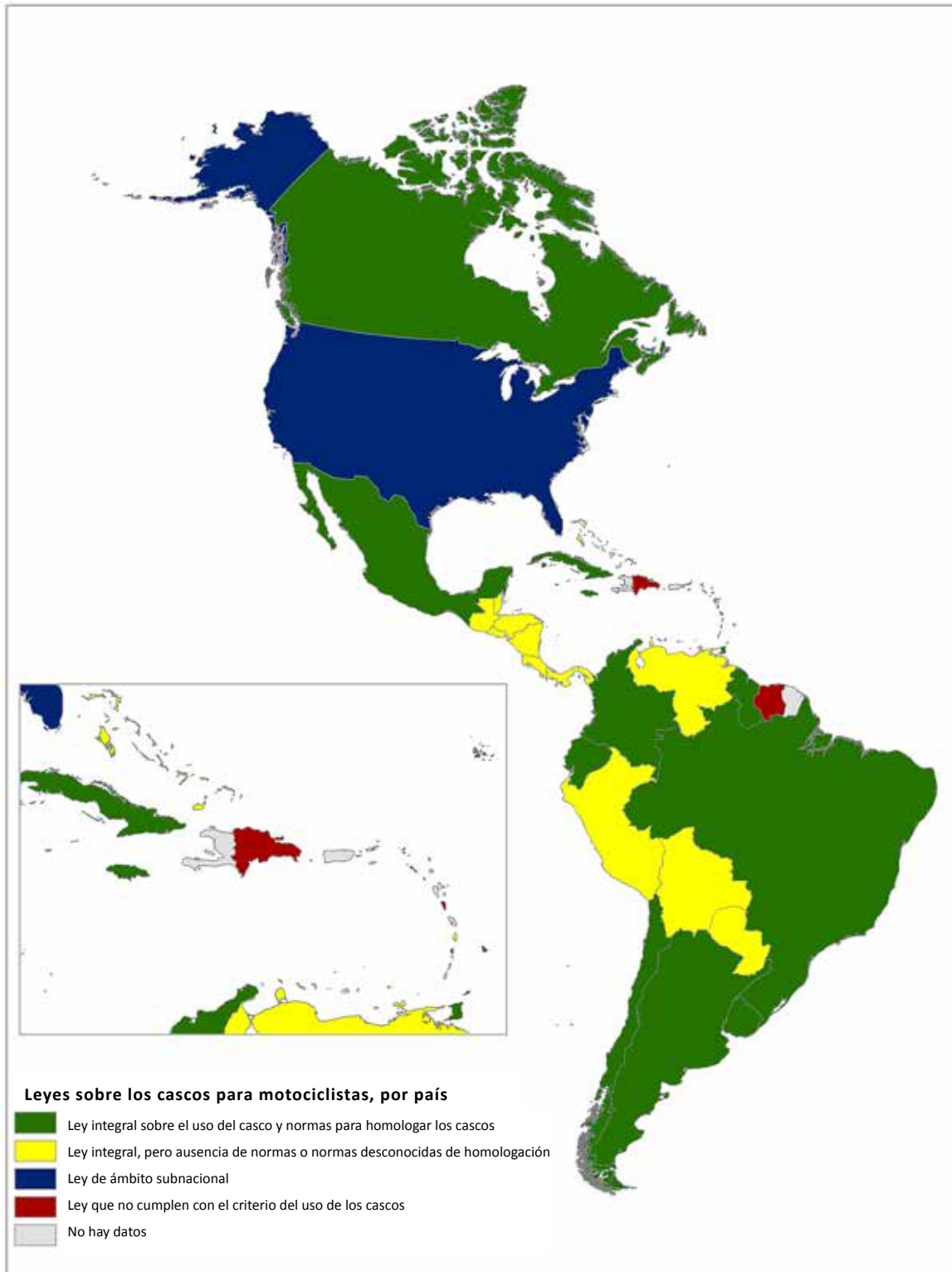
Por cada milla recorrida en un vehículo, los motociclistas tienen una probabilidad casi 30 veces mayor de morir en una colisión con respecto a los pasajeros de un automóvil (15). Se calcula que los cascos tienen una eficacia de 37% para prevenir una lesión mortal a los motociclistas (16) y de 72% para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

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

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



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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción.* Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

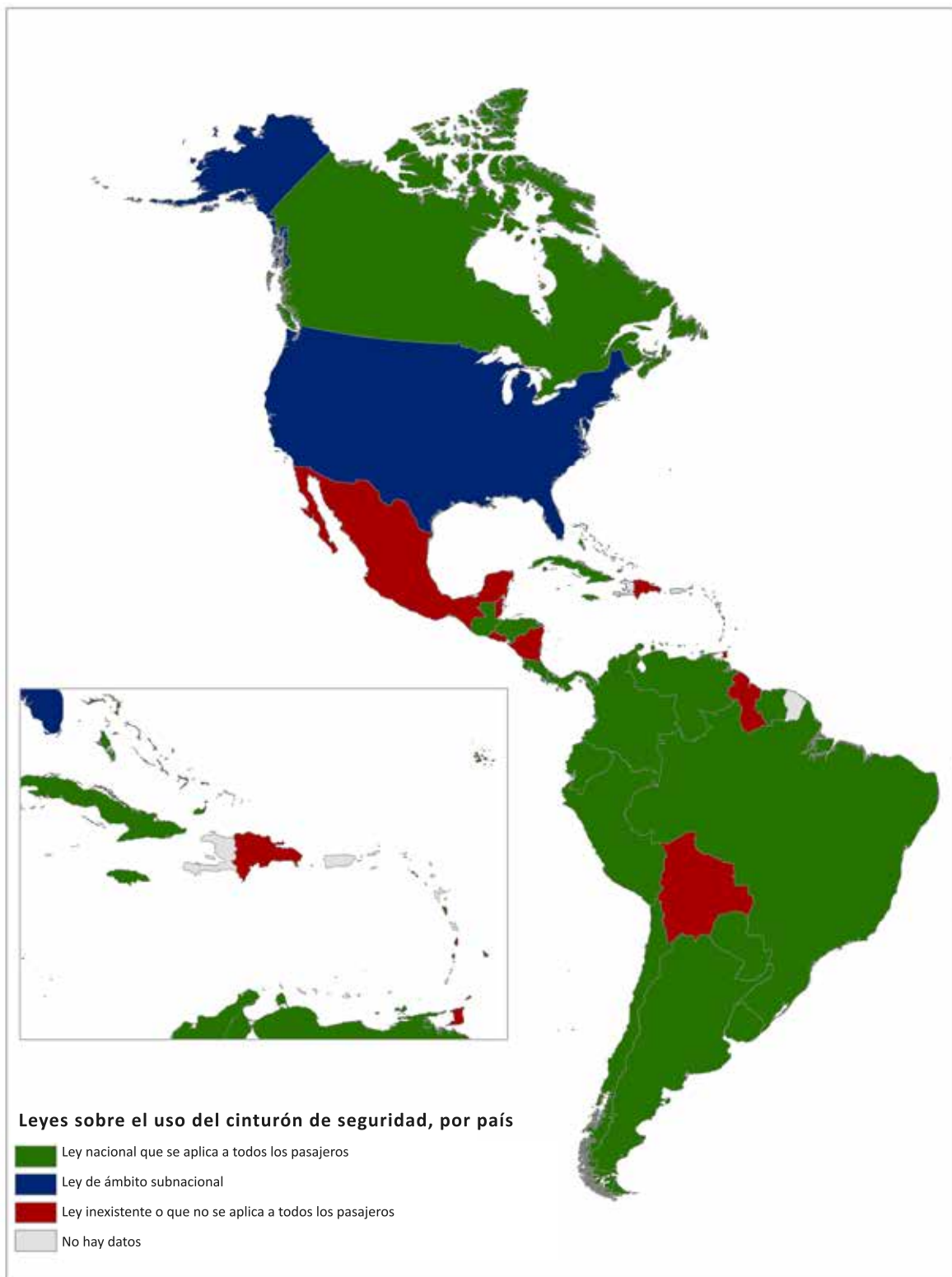
El cinturón de seguridad es una de las intervenciones más eficaces para la prevención de lesiones a los ocupantes de un automóvil en caso de una colisión. Si se usa en la forma adecuada, el cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte a cerca de la mitad en caso de que ocurra un impacto (18). Para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

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

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



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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

Muchos países han promulgado leyes para proteger a los niños

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

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

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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

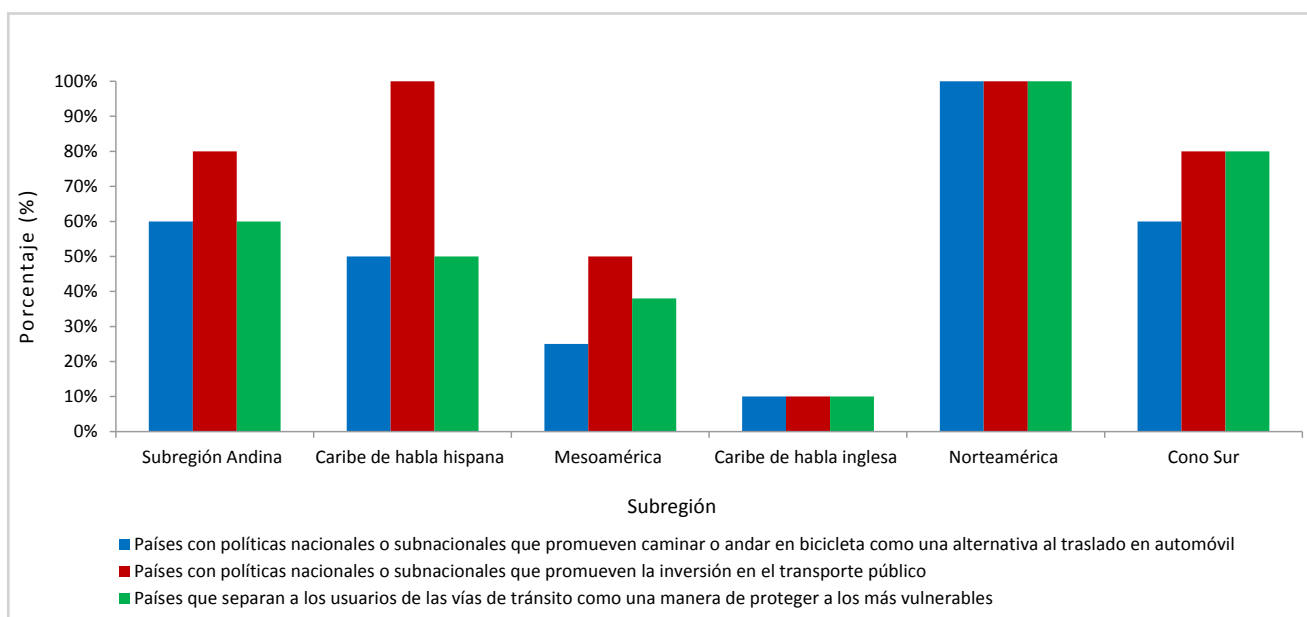
Es necesario contar con políticas de transporte más estrictas para proteger a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito

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

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

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

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



Fuente: Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

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

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

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



Conclusiones y recomendaciones

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

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

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

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

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

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

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

Referencias

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

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

Perfiles de países



ARGENTINA



Población: 40.412.376

Grupo de ingresos: Mediano

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 8.620

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

DATOS

Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	5.094 ^a , 80% hombres, 20% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	—

^a Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

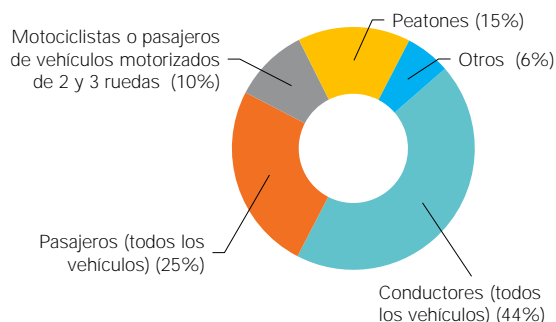
^b 2009, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

^c 2011, Encuesta Nacional sobre uso de cinturón de seguridad, casco y factores distractivos.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

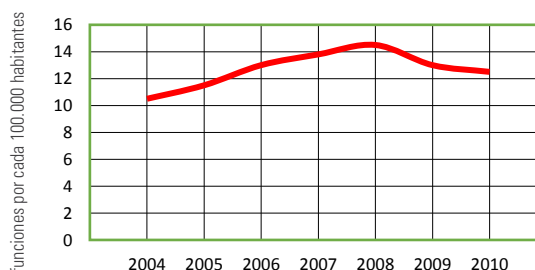
Sistema de registro civil	Sí
Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias	Sí
Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia	107
Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves	≥75%
Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Observatorio de Seguridad Vial, ANSV.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

BAHAMAS



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

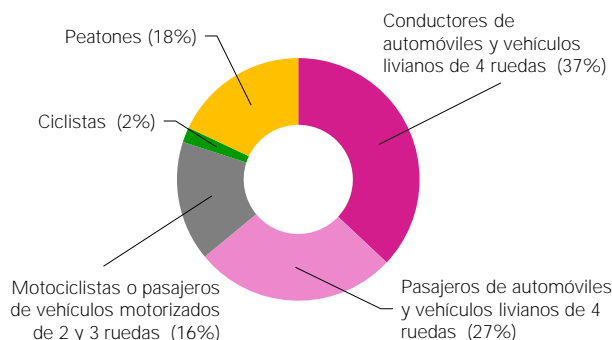
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

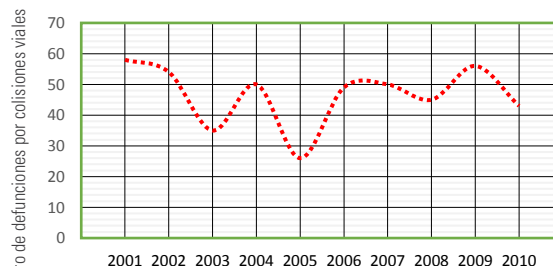
MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

BARBADOS



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

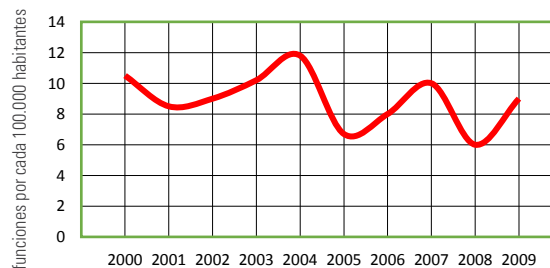
^c El conducir bajo los efectos del alcohol no se define según el nivel de concentración de alcohol en la sangre.

^d Los casos en los que se sospecha que el conductor está bajo los efectos del alcohol se investigan más.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Real Fuerza Policial de Barbados.

BELICE



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

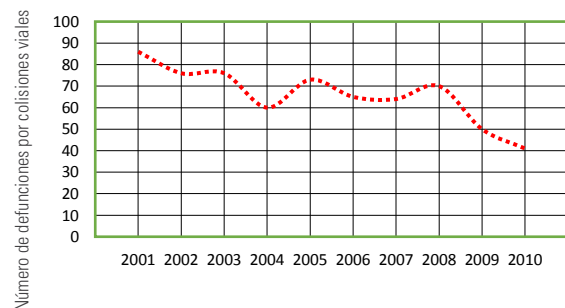
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	40 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^d 2011, Policía/Departamento de Transporte.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Unidad de Epidemiología.

BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

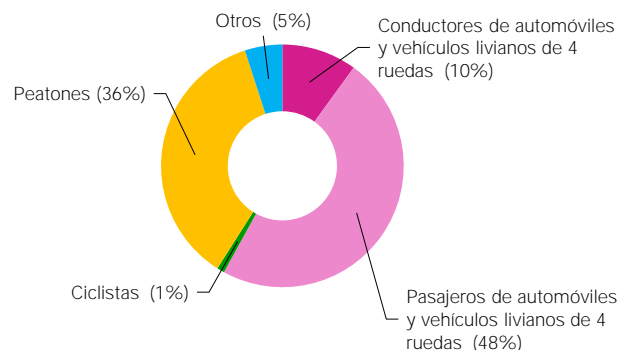
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía. Definido como muerte en la escena de la colisión.

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Comando General de la Policía Boliviana.

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

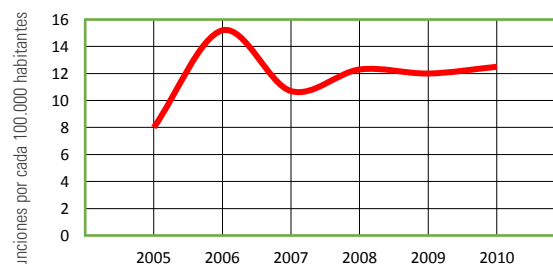
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	40 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c Sólo se aplica a conductores de vehículos de transporte público.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

BRASIL



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

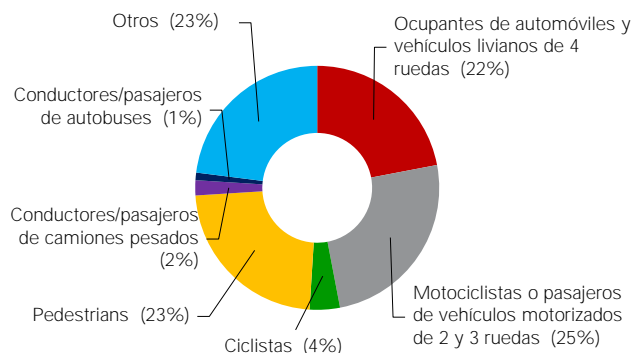
Vehículos registrados (2010)	64.817.974
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	43.632.236
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	16.508.854
Camiones pesados	3.954.202
Autobuses	722.682
Otros	0
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación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

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

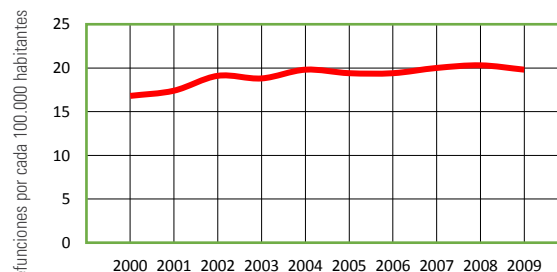
MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

CANADÁ

Población: 34.016.594

Grupo de ingresos: Alto

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 43.250



MARCO INSTITUCIONAL

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

^a Con el apoyo y la colaboración del Consejo Canadiense de Administradores de Transporte Automotor y sus miembros.

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

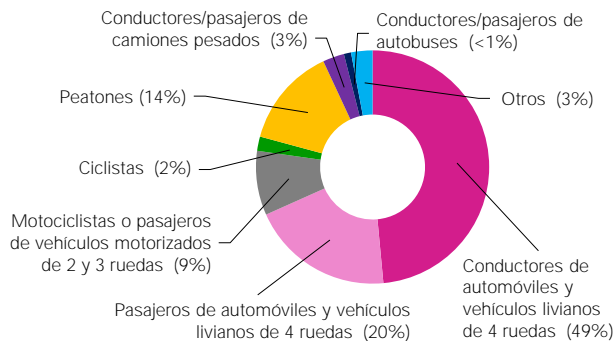
Vehículos registrados (2009)	21.387.132
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	19.876.990
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	594.866
Camiones pesados	829.695
Autobuses	85.579
Otros	2
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación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

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

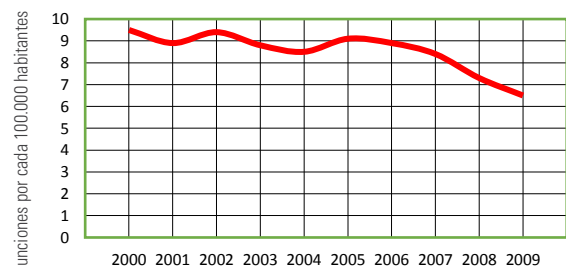
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Subnacional
Las autoridades locales pueden reducir los límites	Sí
Límite máximo en vías urbanas	—
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2009, Transporte Canadá.

CHILE

Población: 17.113.688

Grupo de ingresos: Mediano

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 10.750



MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

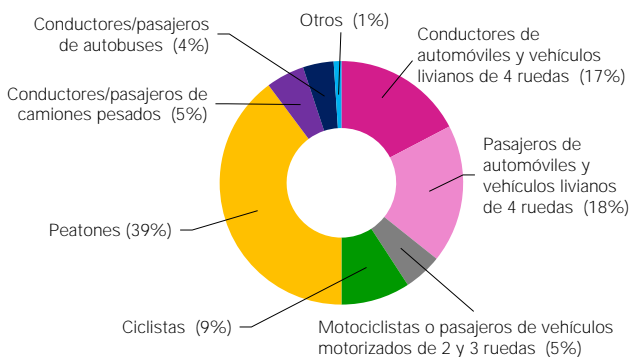
DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

^c 2010, Análisis y definición de una metodología para la evaluación social de impactos de proyectos sobre la seguridad vial en rutas interurbanas. CIMA Ingeniería EIRL. Sept. 2007; actualizado y corregido por MIDEPLAN-SECTRA, 2011.

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

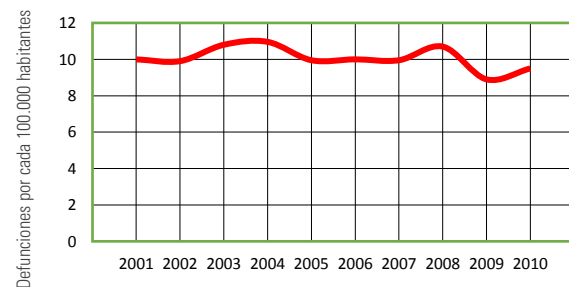
^d 2010, policía chilena.

^e 2011, Estudio del comportamiento en Antofagasta, Valparaíso, Rancagua, Curicó, Los Ángeles, Temuco y Puerto Montt.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

COLOMBIA



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

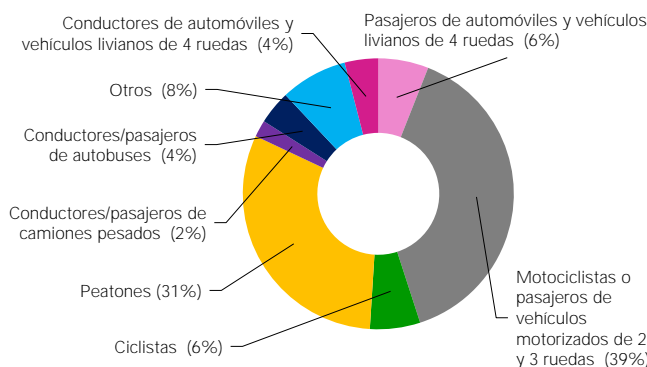
Vehículos registrados (2011)	7.229.373
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	3.267.702
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	3.558.650
Camiones pesados	247.341
Autobuses	155.680
Otros	0
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación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

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

^c Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

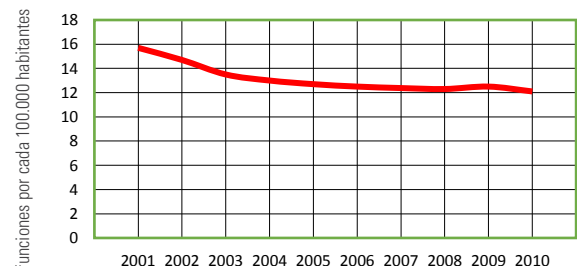
^d 2011, Fondo de Prevención Vial

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

^e Encuesta nacional sobre personas con discapacidad.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

COSTA RICA



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

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

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

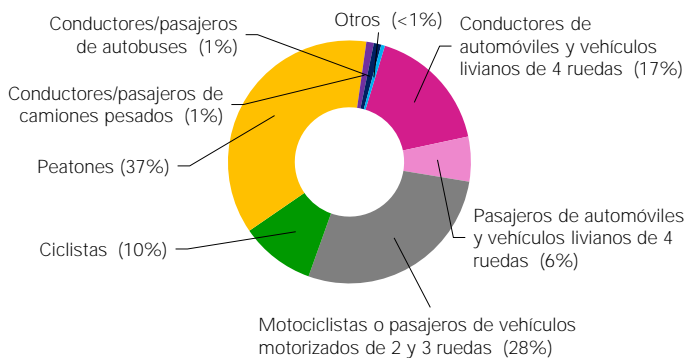
VEHÍCULOS MÁS SEGUROS	
Vehículos registrados (2009)	923.591
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	605.943
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	141.470
Camiones pesados	162.179
Autobuses	13.999
Otros	0
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS	
Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)	721 ^b , 87% hombres, 13% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	—

^b Cifras del registro civil (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2009, Poder Judicial.

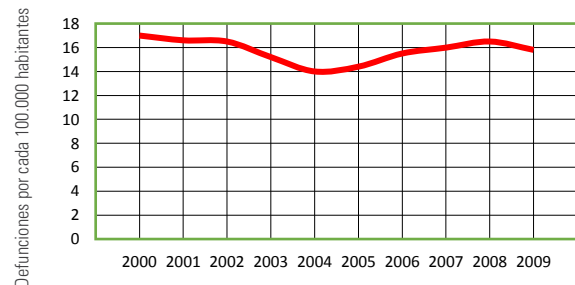
MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS	
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	40 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10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

^c 2009, Estudio sobre el uso del casco.

^d 2004, Estudio sobre el uso del cinturón de seguridad.

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

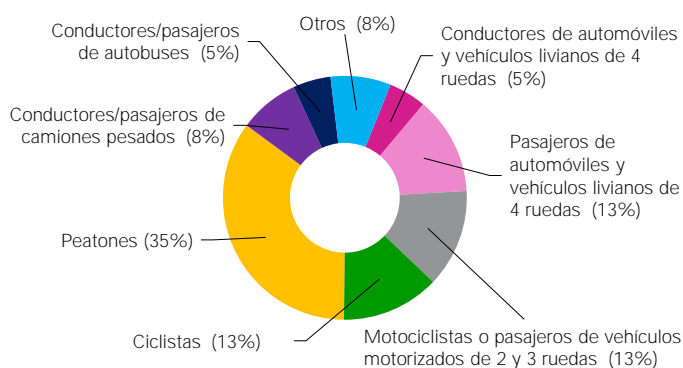
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Varias fuentes (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Estadísticas sanitarias anuales.

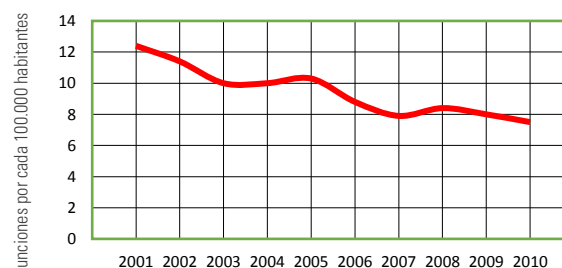
MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Estadísticas sanitarias anuales.

DOMINICA

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



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

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

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

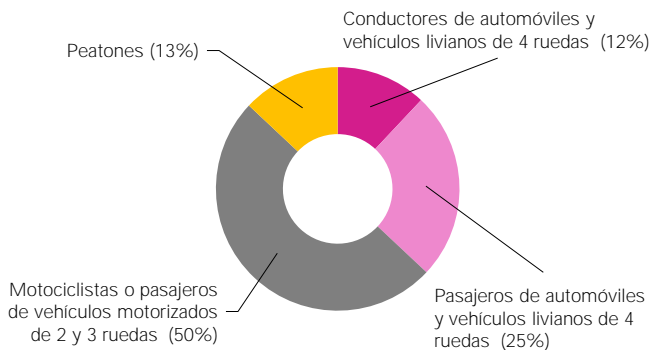
DATOS	
Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	8 ^b , 88% hombres, 12% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	—

^b Cifras del registro civil (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Departamento de Policía.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

ECUADOR



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

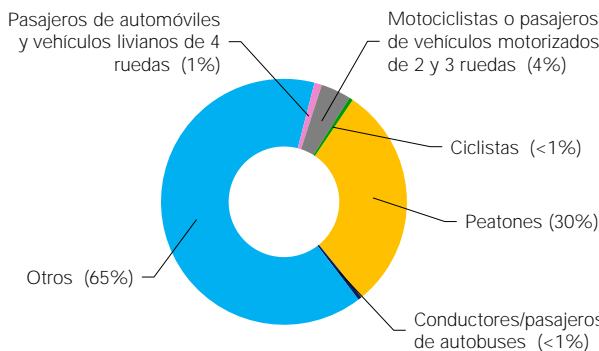
Vehículos registrados (2010)	1.039.364
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	776.747
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	181.758
Camiones pesados	72.203
Autobuses	8.656
Otros	0
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre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

DATOS

Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	3.319 ^a , 80% hombres, 20% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

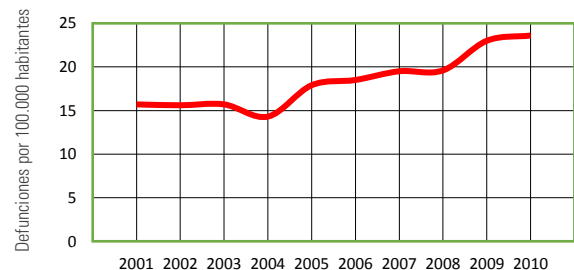
^b 2010 Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

^c Consejo Nacional de Igualdad de Discapacidades (CONADIS).

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

EL SALVADOR



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a Solo hasta julio del 2011.

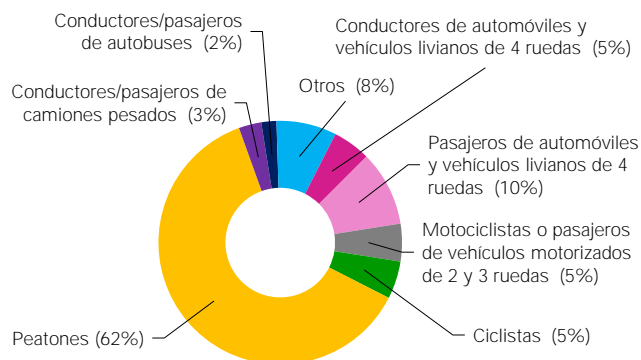
^b No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	1.047 ^c , 77% hombres, 23% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	—

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Instituto de Medicina Legal.

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

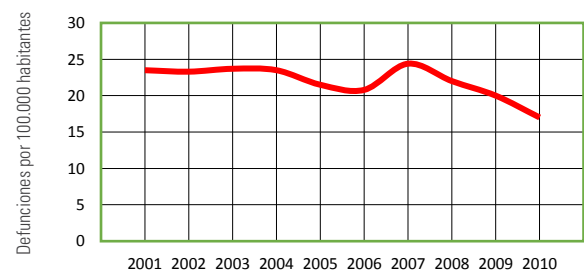
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	No
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	50 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

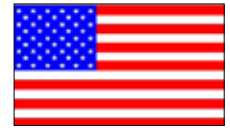
^d En este momento no abarca a todo el país.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Instituto de Medicina Legal.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

DATOS

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

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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

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

^d Los casos en los que se sospecha que el conductor está bajo los efectos del alcohol se investigan más.

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

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

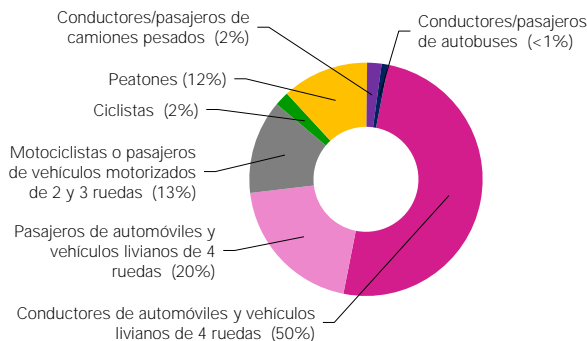
^g 2010, NHTSA. Traffic safety facts – Research note: Seat belt use in 2010 (DOT HS 811 378).

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

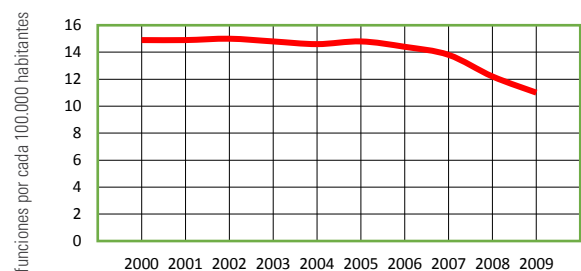
Sistema de registro civil	Sí
Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias	Sí
Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia	911
Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves	≥75%
Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

GUATEMALA



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

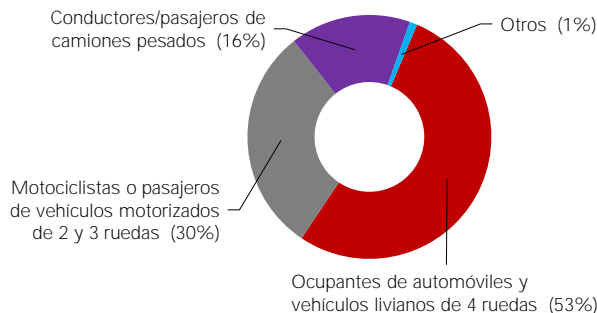
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en el lugar de la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Instituto Nacional de Estadística.

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

^c Instituto Nacional de Estadística.

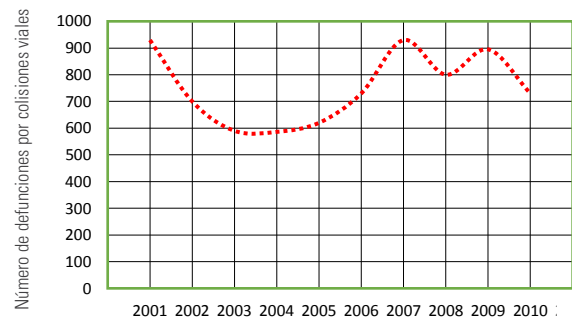
^d 2011. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil. 2010, Universidad del Valle de Guatemala CDC/CAP.

^e 2011. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Instituto Nacional de Estadística.

GUYANA



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

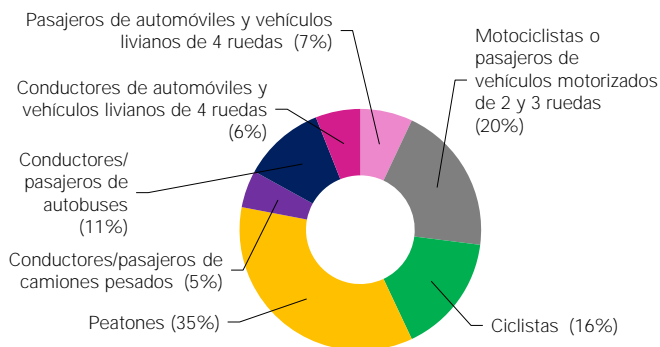
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

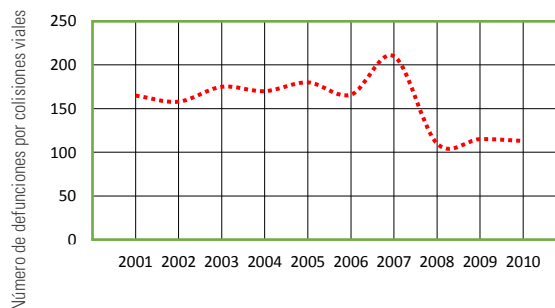
MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

HONDURAS



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

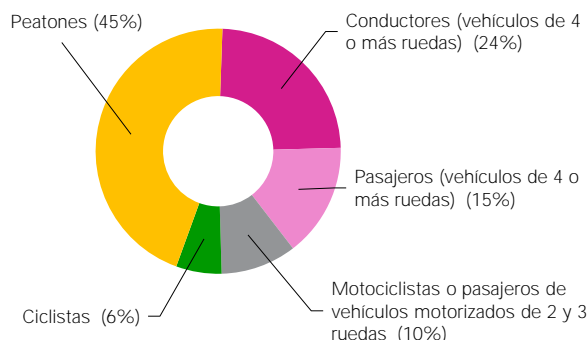
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	40 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c 2010, Sistema Hondureño de Información de Accidentes de Tránsito de la Dirección Nacional de Tránsito.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

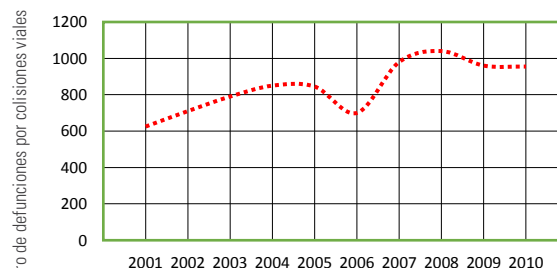
Sistema de registro civil	Sí
Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias	No
Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia	198
Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves	50-74%
Personas con discapacidad permanente por colisiones en las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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Dirección Nacional de Tránsito.

JAMAICA

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



MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

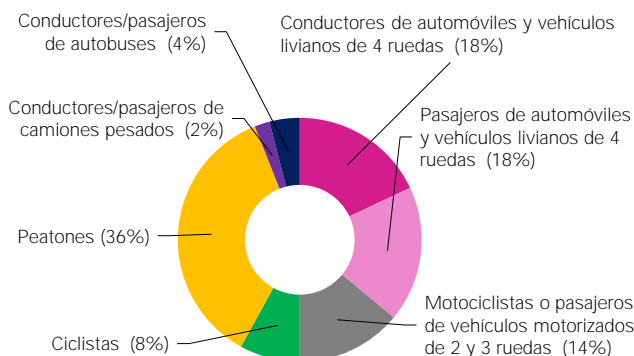
Vehículos registrados (2010)	502.265
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	408.077
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	3.985
Camiones pesados	70.157
Autobuses	20.046
Otros	0
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos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

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Fuerza Policial de Jamaica.

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

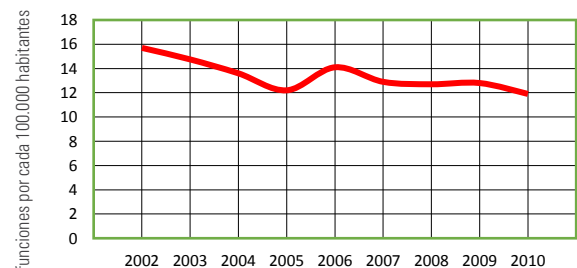
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	50 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c 2010, Fuerza Policial de Jamaica.
^d Jamaica Health and Lifestyle Survey, 2007-2008.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Unidad de Seguridad Vial.

MÉXICO



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

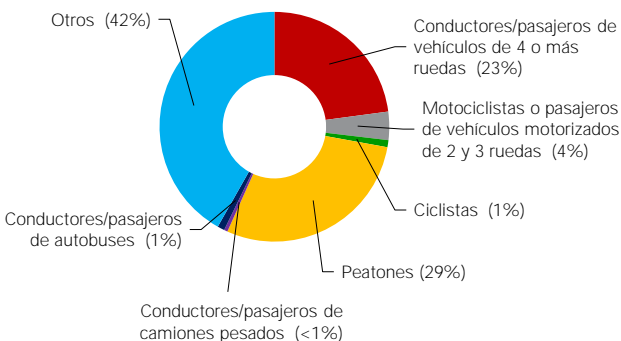
Vehículos registrados (2009)	30,904,659
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	20,523,704
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	1,201,046
Camiones pesados	8,842,518
Autobuses	337,391
Otros	0
Normas para vehículos aplicadas	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación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

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

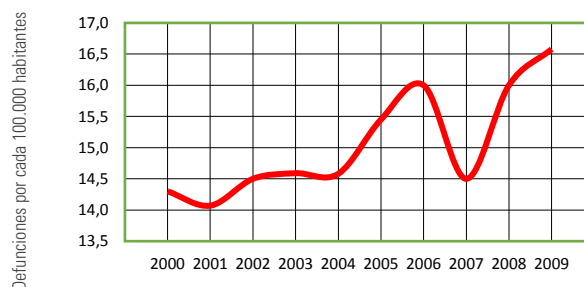
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	No
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	Sí
Límite máximo en vías urbanas	50 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

NICARAGUA



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

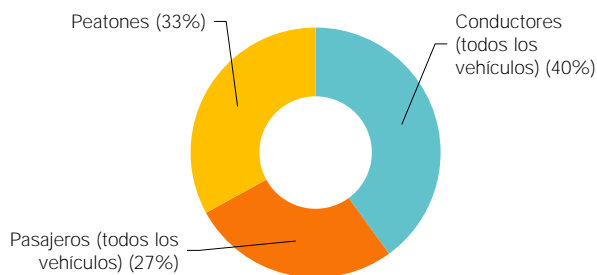
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	No
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	Sí
Límite máximo en vías urbanas	45 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c 2010, Policía Nacional.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

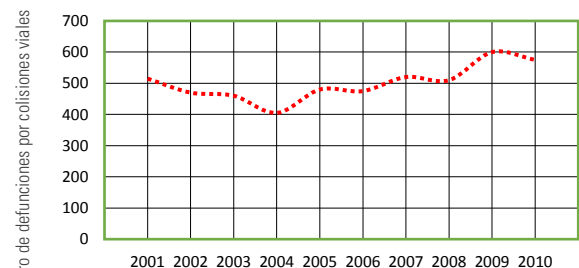
Sistema de registro civil	Sí
Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias	No
Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia	Varios
Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves	50-74%
Personas con discapacidad permanente por colisiones en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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.

PANAMÁ

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



MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

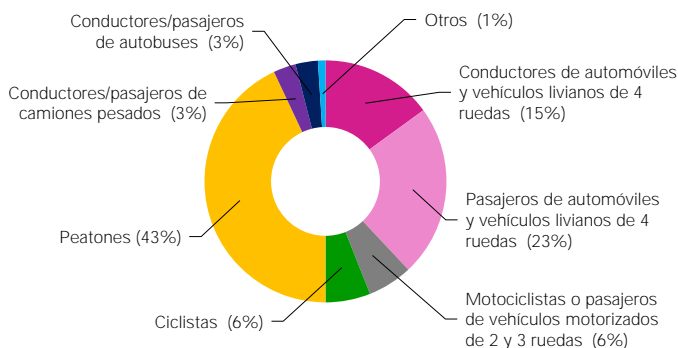
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

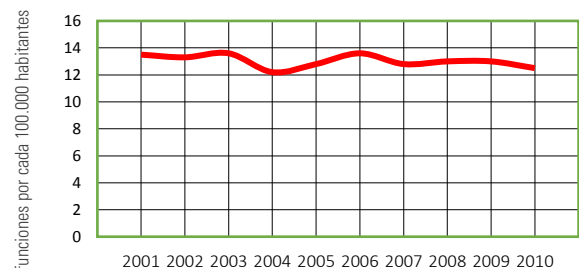
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	40 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c 2010, Dirección Nacional de Operaciones de Tránsito.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

PARAGUAY

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



MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

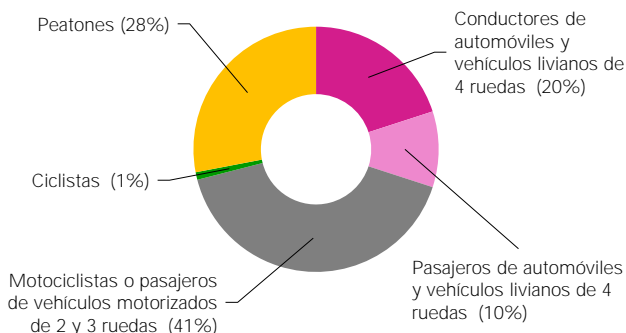
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de los centros sanitarios (fallecidos en los 30 días siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

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

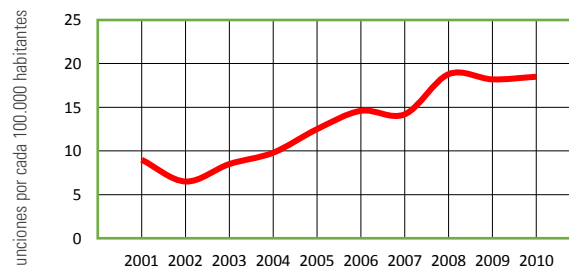
^d 2010, datos estadísticos de Asunción de la Policía Caminera y la policía de tránsito.

^e 2009, Policía Caminera.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	2.514 ^b , 76% hombres, 24% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	1,5% ^c

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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

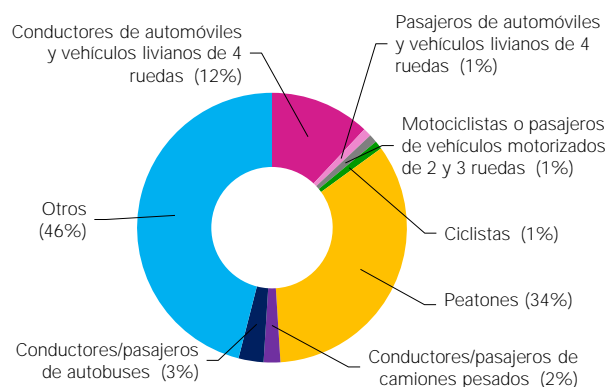
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	Sí
Límite máximo en vías urbanas	60 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

Sistema de registro civil	Sí
Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias	Sí
Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia	Varios
Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves	≤10%
Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito	4% ^d
Capacitación en medicina de urgencias para médicos	Sí
Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería	Sí

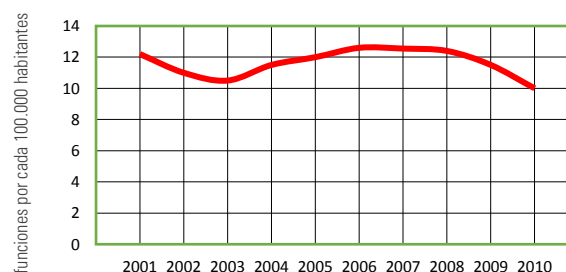
^d Instituto Nacional de Estadística e Informática.

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Ministerio de Salud.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

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

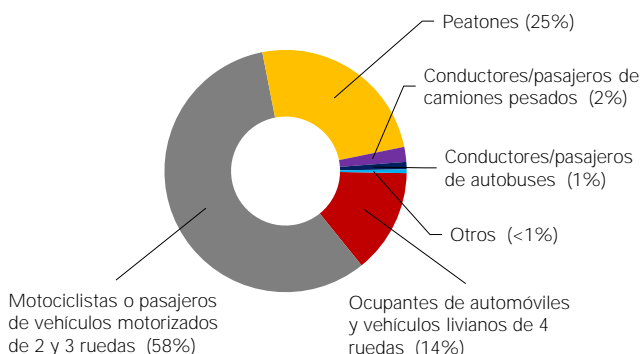
MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Policía Nacional.

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS

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

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

SAINT KITTS Y NEVIS



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

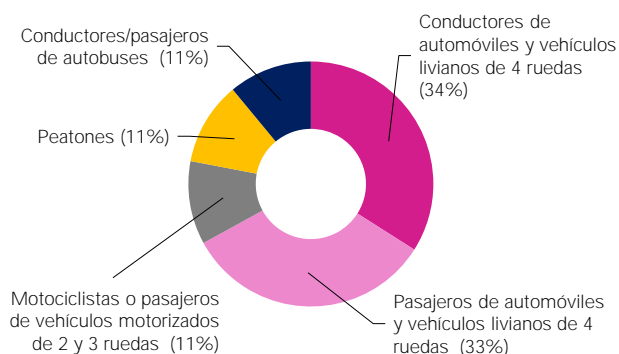
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Departamento de Policía de Tránsito.

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

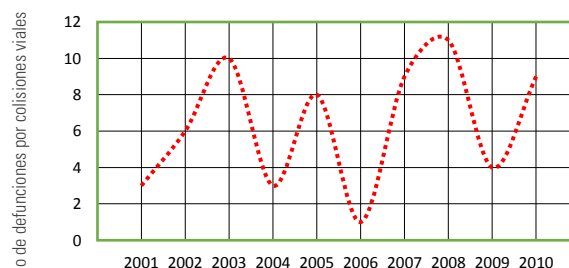
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	No
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	32 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c 2010, Departamento de Policía de Tránsito.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Departamento de Policía de Tránsito.

SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS



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

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

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

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

^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS	
Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	5 ^b , 80% hombres, 20% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	—

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

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

^c No se basa en el límite de concentración de alcohol en la sangre.

^d Los casos en los que se sospecha que el conductor está bajo los efectos del alcohol se investigan más.

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



SANTA LUCÍA

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



MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

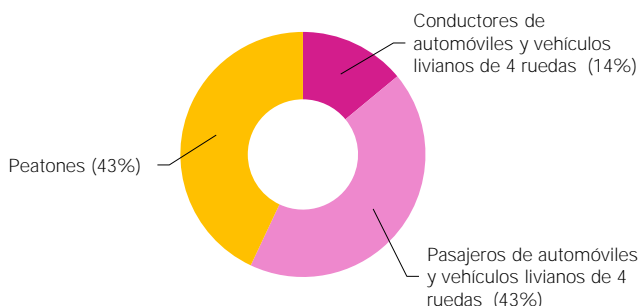
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

^b Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

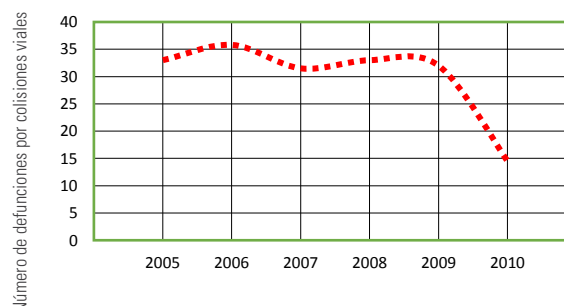
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	Sí
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	—
Las autoridades locales pueden reducir los límites	—
Límite máximo en vías urbanas	25 km/h
Eficacia de la aplicación	① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c Estudio de investigación aceptado para su publicación en el West Indian Medical Journal.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

SURINAME



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

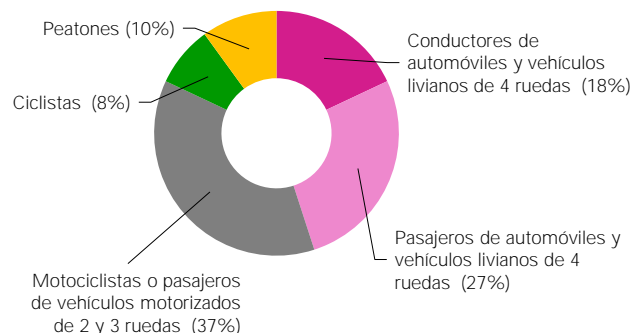
^a No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

DATOS

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

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

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

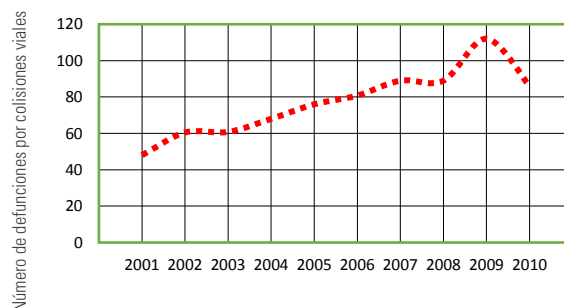
Sistema establecido de puntos por sanción o infracción	No
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	No
Límite máximo en vías urbanas	30–40 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley nacional sobre la conducción de vehículos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

^c 2010, Ministerio de Justicia y Estadísticas de la Policía de Tránsito.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Policía de Tránsito.

TRINIDAD Y TABAGO



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

MARCO INSTITUCIONAL	
Organismo rector	No
Financiado en el presupuesto nacional	—
Estrategia nacional de seguridad vial	No
Financiamiento para ejecutar la estrategia	—
Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones	—
Meta en cuanto a reducción de las defunciones	—

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

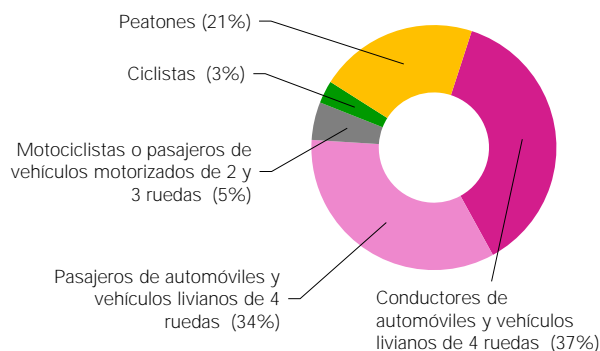
VEHÍCULOS MÁS SEGUROS	
Vehículos registrados (2010)	321.191
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	—
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	—
Camiones pesados	—
Autobuses	—
Otros	—
Normas para vehículos aplicadas	—
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre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

^a No hay fabricantes ni ensambladores de automóviles.

DATOS	
Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)	206 ^b , 83% hombres, 17% mujeres
PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)	—

^b Cifras de la policía (fallecidos en el año siguiente a la colisión en la vía de tránsito).

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS

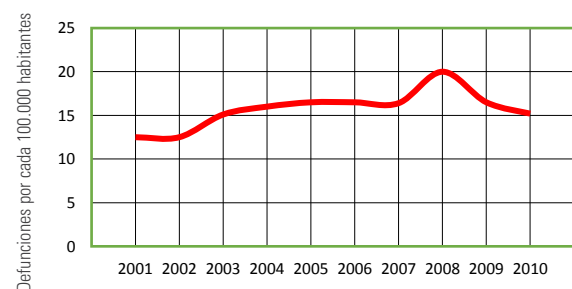


Fuente: 2010, Servicio de Policía de Trinidad y Tabago.

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

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

URUGUAY



Población: 3.368.786

Grupo de ingresos: Mediano

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 10.290

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

DATOS

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

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

^b Cr. Estudio Garat. 2000.

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

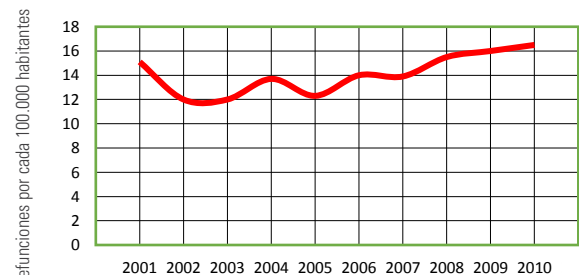
^c 1997. Instituto Técnico Forense Dr. Guido Berro.

^d 2010. Informe sobre seguridad vial 2010.

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Informe sobre accidentes viales en Uruguay.

Datos recopilados en reunión de concertación multisectorial y aprobados por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)



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

MARCO INSTITUCIONAL

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

VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

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

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

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

DATOS

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

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

MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

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

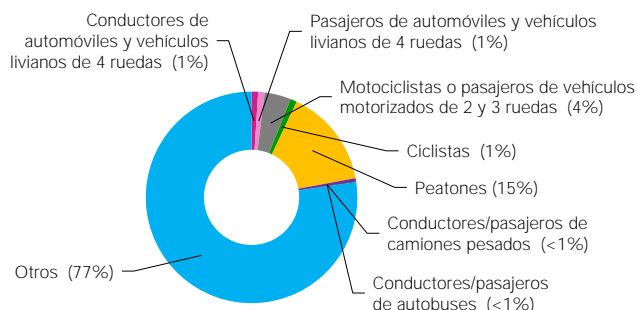
^c OPS/OMS (2009); El alcohol y las políticas públicas en Venezuela: dos estudios. OPS/OMS.
^d 2008, Ministerio de Infraestructura (MINFRA).

ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

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

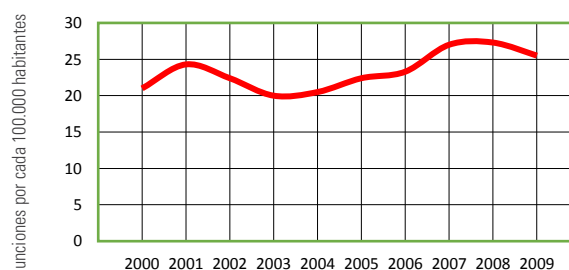
^e 2001, Instituto Nacional de Estadísticas. Censo.

DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



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

DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



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

Anexo estadístico



CUADRO A1

COORDINADORES NACIONALES DE DATOS, POR PAÍSES

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

^aSin coordinador nacional de datos

CUADRO A2

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

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

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

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

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

^d Ajustado para la definición de defunción por colisión de las vías de tránsito basada en el plazo de 30 días.

^e Modelado con regresión binomial negativa (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1). El cálculo de las defunciones corresponde al 2010 y el intervalo de confianza se da solo para los países del grupo 4.

^f Los datos del 2010 no están disponibles.

^g Conductores y pasajeros (vehículos de más de 4 ruedas).

^h Conductores y pasajeros (todos los vehículos).

CUADRO A2 (Cont.)

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

CUADRO A3

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

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

CUADRO A4

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

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

CUADRO A5

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

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

CUADRO A5 (Cont.)

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

CUADRO A6

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

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

^a Pertinente únicamente para los conductores de transporte público.

CUADRO A7

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

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

CUADRO A8

LEYES RELATIVAS AL TELÉFONO MÓVIL, POR PAÍSES

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

CUADRO A9

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

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

CUADRO A10

DESPLAZAMIENTOS MÁS SEGUROS, POR PAÍSES

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

* Hasta julio de 2011.

^b Subnacional.



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud

OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

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

www.paho.org

