

Seguridad vial: como el cangrejo

Los accidentes de tránsito son un problema grave para la humanidad, no solo por el dolor que ocasionan a las familias de las víctimas, sino también por los enormes costos económicos y sociales que ellos implican.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que al año mueren más de 1.25 millones de personas en accidentes de tránsito en el mundo y que el número de heridos suma entre 20 millones y 50 millones, muchos de ellos con lesiones permanentes que afectan su capacidad de desenvolverse autónomamente en la sociedad.

Según la misma fuente, el 90% de los accidentes de tránsito se registra en las economías de ingresos bajos y medios. Ellos significan la muerte de las personas que generan los ingresos de numerosos hogares o la incapacidad permanente de muchas otras, dejando a las familias expuestas a caer en la pobreza o en la miseria. Por si eso fuera poco, la OMS señala que la

accidentalidad vial es la principal causa de muerte de jóvenes entre los 15 y los 29 años de edad en el mundo; en el caso de América, es la primera causa de fallecimiento para los niños de 5 a 14 años y la segunda para la población entre 15 y 49 años.

Estas magnitudes convierten la seguridad vial en un tema primordial de salud pública, que debería forzar a todos los gobiernos a tomar decisiones orientadas a reducir la accidentalidad y sus impactos.

Por eso, en las Naciones Unidas fue expedida la Resolución 64/255 en 2010, en la cual se “proclama el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, pos-

teriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”.

Adicionalmente, en 2015, las Naciones Unidas establecieron como uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”, para 2020 (objetivo 3.6).

Lamentablemente, Colombia está lejos de cumplir con la estabilización propuesta por las Naciones Unidas y menos aún con el objetivo de reducir en 50% las cifras de víctimas de los accidentes de tránsito.

Esa conclusión se colige de los principales indicadores. La tendencia de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito comenzó a ascender desde el 2014, luego de varios años de permanecer estable alrededor de 13 por cada 100.000 habitantes (gráfico 1); este



➔ Mientras que en el 2000 las personas muertas en accidentes de motocicletas (conductores y pasajeros) representaban el 21.5% del total causado por automotores, en 2016 fueron el 51.5%.

hecho coincide con la eliminación del Fondo de Prevención Vial y su reemplazo por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Ley 1702 de 2013).

La magnitud del problema que implica el aumento de la mortalidad por accidentes viales se hace evidente al examinar su composición por grupos de edades. En la población entre 10 y 14 años esta fue la principal causa de muerte en 2016, con una participación del 12.2% en el total (gráfico 2). Para las personas que integran los grupos de edades entre 15 y 54 años es la segunda causa, después de los homicidios. Esto evidencia que para la mayor parte de la población las dos causas principales de muerte no tienen relación con enfermedades.

En buena medida el cambio de tendencia refleja el crecimiento exponencial de la accidentalidad de los moto-

ciclistas, que ya registra niveles dramáticos. Mientras que en el 2000 las personas muertas en accidentes de motocicletas (conductores y pasajeros) representaban el 21.5% del total causado por automotores, en 2016 fueron el 51.5%.

El análisis de la tasa de mortalidad sin motociclistas muestra su continua disminución entre 2000 y 2010, y la estabilización desde 2011 alrededor de 7.5 muertos por cada 100.000 habitantes (gráfico 3). Por el contrario, la tasa de mortalidad de motociclistas aumentó continuamente desde 2003 hasta 2016, cuando superó la de los demás accidentes de tránsito.

Pero, las víctimas de la accidentalidad vial no son únicamente las personas que pierden la vida. También están los heridos, un componente al que poca atención le prestan los medios y los analistas. Quizás esto

Gráfico 1:
Evolución de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia 1997-2016 (muertes por cada 100.000 habitantes).

Fuente: Forensis; Instituto Nacional de Medicina Legal

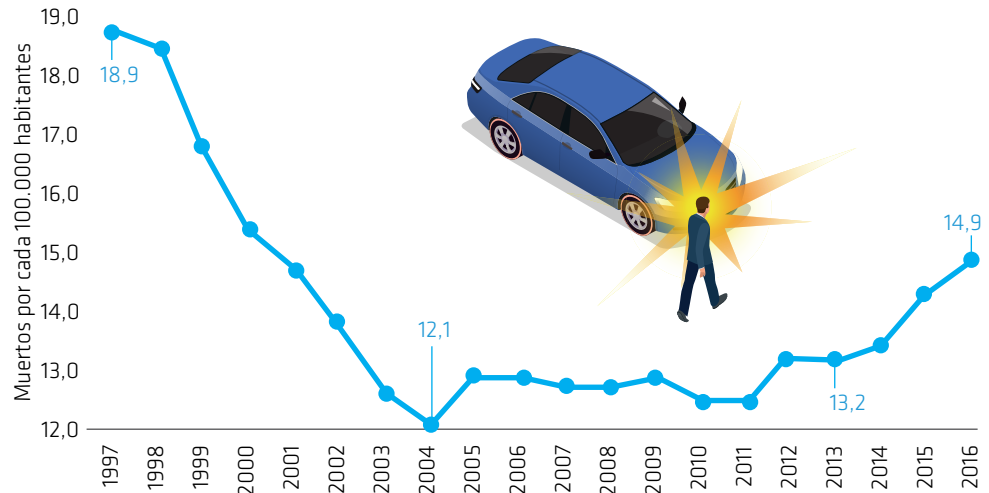
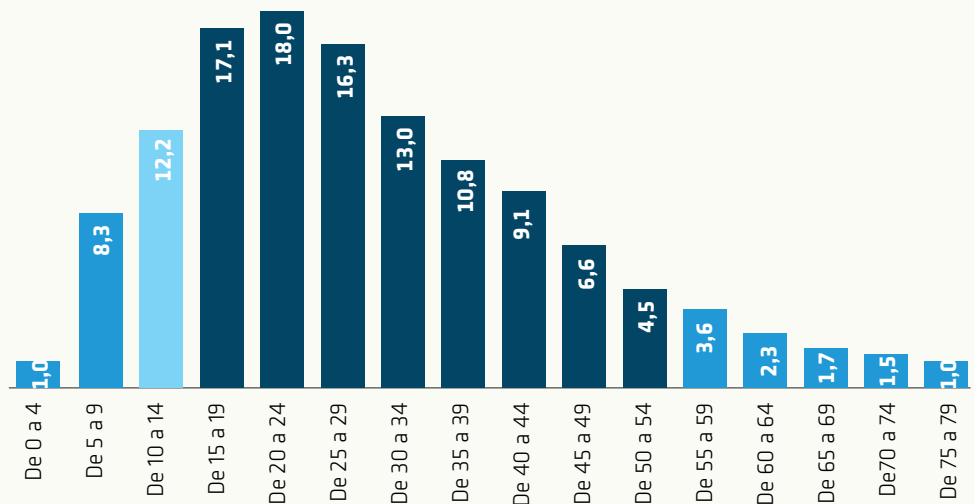


Gráfico 2:
Participación de los accidentes de tránsito como causa de la muerte por grupos de edades en Colombia (%).

Fuente: DANE; Cálculos Fasecolda

Nota: El azul más oscuro resalta los grupos de población en los que la accidentalidad de tráfico es la segunda causa de muerte. También se diferencia el rango “de 10 a 14”, en el que es la primera causa.



ocurra porque rara vez se dimensiona el drama de las víctimas y sus familias y por el subregistro de los hechos reales en las cifras de Medicina Legal.

El número de víctimas (muertos más heridos) que publica Medicina Legal, difiere notablemente del recopilado por Fasecolda. Así, por ejemplo, su número ascendió a 45.256 personas en 2016, según la primera fuente, y a 688.989, según la segunda; a este último dato se le deben sumar las 81.117 víctimas de vehículos no identificados (“fantasmas”) y de los que no tienen SOAT, cuya atención va con cargo al Fosyga (ahora Adres). Esto indica que la cifra real de acci-

dentalidad es 15 veces superior a la que sirve de base para el diseño de políticas públicas y para las comparaciones internacionales (gráfico 4).

En las cifras de muertos hay relativa coincidencia entre las dos fuentes. La diferencia radica en el número de los heridos; “la explicación de este subregistro es básicamente que el Instituto de Medicina Legal no recibe necesariamente la información de los pacientes que son atendidos por prestadores de servicios de salud cuando ocurre un accidente vial, pero el sector asegurador sí recibe todos los cobros con cargo al SOAT por atenciones en salud en estos casos” (A. Húzgame

Gráfico 3:
Tasa de mortalidad de motociclistas y sin motociclistas en Colombia 2000-2016 (muertes por cada 100.000 habitantes).

● Tasa sin motociclistas
● Tasa con motociclistas

Fuente: Forensis; Instituto Nacional de Medicina Legal; Cálculos Fasecolda

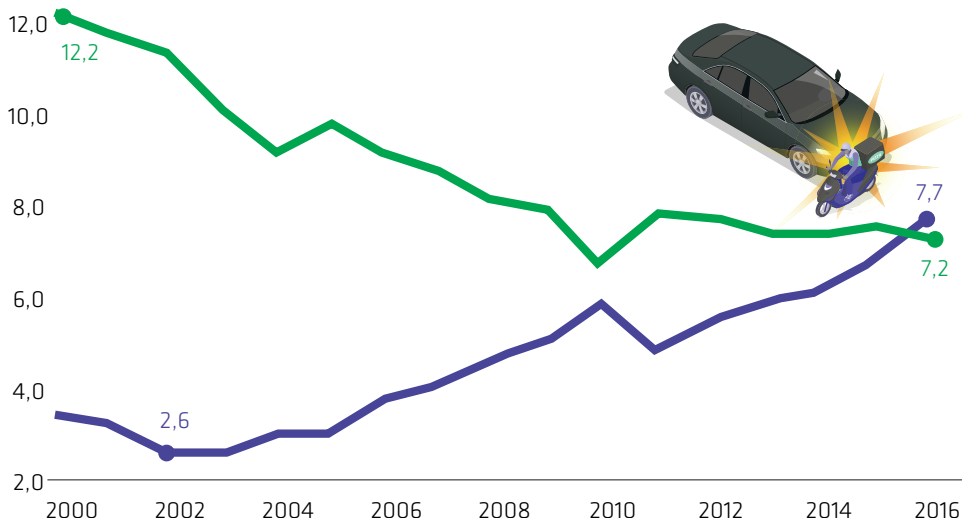
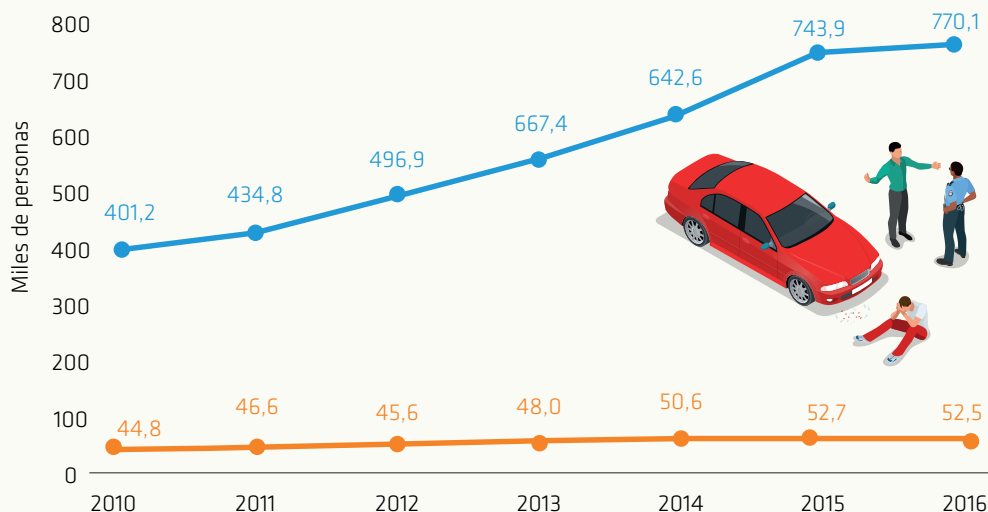


Gráfico 4:
Evolución de las víctimas de accidentes de tránsito en Colombia 2010-2016 (miles de personas).

● SOAT + Fosyga
● Medicina Legal

Fuente: Forensis; Instituto Nacional de Medicina Legal; Cálculos Fasecolda



(2017). “La gravedad de la accidentalidad vial en Colombia supera las cifras oficiales”. Revista Fasecolda, No. 166).

Según los registros del SOAT, recopilados por Fasecolda, el exponencial crecimiento de las víctimas está explicado básicamente por los motociclistas. En 2010 las víctimas de motos eran el 78.5% del total de casos y en 2016 fueron el 87.4%.

Como lo señala la OMS, el costo económico de la accidentalidad vial es enorme. Los datos de Fasecolda permiten comprobar los crecientes gastos en atención

médica por este concepto; entre 2010 y 2016 se triplicaron y alcanzaron un monto de \$1.2 billones (sin Fosyga). De nuevo, son las motos las que generan el grueso de esos gastos y explican su crecimiento; en el primer año representaron el 77.5% del total y en el segundo, el 86.9%.

Pero ese es solo un componente del costo económico. Los estudios técnicos incluyen, además de los costos médicos, los gastos funerarios, los daños a las propiedades, los costos administrativos, las pérdidas laborales (con base en la expectativa de vida en los casos de muerte y los tiempos de hospitalización en el de



➔ La cifra real de accidentalidad es 15 veces superior a la que sirve de base para el diseño de políticas públicas y para las comparaciones internacionales.

heridos) y cálculos del valor estadístico de la vida. Un estudio del BID (Kavi Bhalla (2013). “The Costs of Road Injuries in Latin America”) estima que las pérdidas del PIB por accidentes de tráfico en Colombia oscilan entre 1.6 y 3.1% del PIB. Dado el subregistro comentado, es claro que el valor real puede ser superior.

Es un hecho que la eliminación del Fondo de Prevención Vial, administrado por el sector privado, y la sustitución por la Agencia Nacional de Seguridad, entidad pública (Ley 1702 de 2013), ocasionó un traumatismo en la situación de la seguridad vial en Colombia. El país se quedó sin una política en esta materia, la nueva institución no despega y, como consecuencia, el costo en vidas humanas y en personas con diversos grados de incapacidad sigue creciendo.

Las motocicletas se convirtieron en un grave problema, sin que las autoridades hayan adoptado las medidas urgentes que se requieren para solucionarlo. Aun en ausencia de una política de seguridad vial, hay acciones que diversas autoridades deberían estar acometiendo; así, hay que hacer cumplir los límites de velocidad, exigir los equipos mínimos de seguridad con la calidad adecuada y endurecer el otorgamiento de licencias de conducción, verificando, al menos, los grados de pericia

de los motociclistas. De igual forma, los alcaldes deben dar prioridad al mejoramiento de la calidad de las vías, cuyo deterioro es una de las causas de la creciente accidentalidad.

Es un imperativo para el Gobierno establecer pronto una política de seguridad vial sobre las bases del conocimiento y la experiencia acumulados por el Fondo de Prevención Vial. Los recursos recaudados por las primas del SOAT deberían estarse utilizando en campañas masivas de educación a los conductores de todo tipo de vehículos y a los peatones, con el fin de restablecer las normas sociales básicas en el tráfico automotor; cabe recordar los métodos implementados por el exalcalde Antanas Mockus para incentivar el uso de los cinturones de seguridad y el respeto al paso de los peatones por las cebras.

La sociedad debe reconocer que la accidentalidad vial es una de las principales causas de muerte en Colombia y, por esa razón, darle la prioridad que merece, con el objetivo de amortiguar sus nefastos impactos económicos y sociales y dejar de andar como el cangrejo. 