

Cinco retos de Colombia en materia de seguridad vial

Angela Húzgame Abella, directora de la Cámara Técnica del SOAT
Fasecolda

Mejorar las condiciones de seguridad vial comprende retos complejos. Con acciones concretas de alto impacto y esfuerzos conjuntos entre el sector público y el privado, es posible reducir el número de muertos y lesionados en las vías de Colombia.

En seguridad vial hay mucho por hacer y en el mundo este tema es de gran relevancia por el costo en vidas humanas que se pierden cada año por los accidentes de tránsito. Focalizar los esfuerzos es necesario para poder generar resultados. En este artículo se destacan cinco retos específicos para el caso colombiano, que de ser superados mejorarían el panorama.

1. Medir el problema en sus dimensiones reales

El primer paso para encontrar soluciones eficaces a un problema, es identificarlo en su justa proporción. El país ha considerado que las víctimas de accidentes de tránsito suman un poco menos de 50 mil personas

cada año, cuando en realidad esta es una problemática que afecta alrededor de 828 mil personas anuales. Esto es así si se tiene en cuenta que en 2017 se atendieron 690 mil personas con cargo al SOAT y cerca de 138 mil con cargo a la ADRES. Esta desproporción de datos exige una integración urgente de las diferentes fuentes de información para que la cifra oficial, especialmente de heridos en accidentes de tránsito, se ajuste a la realidad y las acciones que implementen las autoridades respondan a las necesidades del país.

➔ A partir de octubre de 2018 el sector asegurador pondrá a disposición de todos los interesados, el portal de indicadores públicos del SIRAS con el fin de generar valor a los datos reportados y enriquecer las necesarias discusiones sobre este tema

Desde enero de 2017, está disponible el Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito -SIRAS-, el cual fue creado por el sector asegurador en cumplimiento de las disposiciones de la Resolución 3823 de 2016 del Ministerio de Salud y Protección Social. En el marco de esta norma, los prestadores de servicios de salud deben reportar al SIRAS todas las atenciones en salud brindadas a las víctimas de accidentes de tránsito dentro de las 24 horas siguientes al inicio de la atención.

Por medio de este sistema de información, se puede obtener casi en tiempo real, el perfil de las víctimas, la ubicación del accidente, los datos de la ambulancia que trasladó al paciente y de la institución prestadora de servicios de salud que lo atendió, los datos del ve-



hículo involucrado y de su conductor, o en su defecto, si el vehículo no pudo ser identificado. A partir de lo anterior, se pueden georreferenciar los puntos donde se registra la mayor cantidad de accidentes que resulten con lesionados y verificar si los trasladaron a la IPS más cercana con capacidad de atención como debe ser.

El SIRAS debe ser considerado como una fuente oficial de información y debe ser utilizado como una herramienta para la gestión de la seguridad vial. Sin embargo, es una asignatura pendiente que el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las autoridades territoriales y el público en general, utilicen esta valiosa información para medir apropiadamente el problema de salud pública que enfrentamos en esta materia y actúen en consecuencia.

A propósito de esto, a partir de octubre de 2018 el sector asegurador pondrá a disposición de todos los interesados, el portal de indicadores públicos del SIRAS con el fin de generar valor a los datos reportados y enriquecer las necesarias discusiones sobre este tema.

2. Fortalecer la instrucción de conductores y mejorar la vigilancia a los formadores de conductores en el país

Prevenir es más fácil que corregir, y es por ello que fortalecer la formación de nuevos conductores, hacer más estrictos los requisitos para el otorgamiento de la licencia de conducción y mejorar la supervisión a los formadores de conductores y a quienes evalúan su idoneidad al volante, es fundamental para generar conductas adecuadas en la vía, con conductores conscientes de su responsabilidad con ellos mismos y con los demás actores que pueden ser otros conductores, pasajeros de otros vehículos o peatones.

El Ministerio de Transporte avanzó en este aspecto con la expedición de la Resolución 1349 de 2017, que reglamenta las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE-,



Foto: Ovchinnikova Irina/Shutterstock.com

así como los exámenes teóricos y prácticos requeridos para la obtención de la licencia de conducción y su recategorización. Sin embargo, se prorrogó la entrada en vigencia de esta norma hasta mayo de 2019 y se espera que no se siga posponiendo su implementación.

3. Reducir la accidentalidad de los motociclistas

Las motos están en el país para quedarse, pues son una solución a las limitaciones del transporte público y a la congestión en las vías; así mismo, son para muchos, un instrumento de trabajo y una alternativa de movilidad. Sin embargo, también es cierto aportan el 88% de las víctimas de accidentes de tránsito. Según los datos disponibles en Fasecolda sobre el SOAT, en 2017 se registró una persona fallecida por cada 1.034 motocicletas con este seguro obligatorio y la alarmante cifra de un herido por cada seis motos con SOAT.

Estos datos obligan a tomar medidas urgentes, entre otras, hacer respetar las normas de tránsito, controlar el exceso de velocidad, exigir los elementos mínimos de seguridad con los niveles de calidad adecuados y verificar con rigor la pericia de los motociclistas antes de entregarles la licencia de conducción y el automotor.

➔ Según los datos disponibles en Fasecolda sobre el SOAT, en 2017 se registró una persona fallecida por cada 1.034 motocicletas con este seguro obligatorio y la alarmante cifra de 1 herido por cada 6 motos con SOAT.

Si bien se debe exigir más a los motociclistas, ellos no son los únicos actores en la vía ni su comportamiento explica todos los accidentes en los que se ven involucrados. Su seguridad, también se ve comprometida si los demás vehículos incumplen las normas de tránsito, si pierden estabilidad por los huecos o baches en las vías, o si los peatones atraviesan las calles sin utilizar los pasos destinados para ellos.

El reto de reducir los muertos y heridos en accidentes de tránsito que involucren una moto, requiere una estrategia tan focalizada que promueva en los motociclistas mejores prácticas en la conducción, pero tan amplia que incentive que los demás actores compartan las vías con las motos con la debida prudencia, todo dentro del marco del cumplimiento de las normas de tránsito.

4. Generar incentivos que promuevan el buen comportamiento en las vías

Afrontar el problema de salud pública que se refleja en las altas cifras de vidas perdidas y de lesionados en incidentes viales, pasa también por educar sobre seguridad vial desde edades tempranas, de manera que el entendimiento del riesgo que representa conducir cualquier vehículo y la preservación de la vida propia y de la de los demás mientras se conduce, sea suficiente incentivo para comportarse con prudencia al transitar por cualquier vía.

Cuando se requiere corregir comportamientos, la sanción puede ser disuasiva, así como los incentivos pueden resultar efectivos a la hora de promover mejores conductas en la vía. Beneficios tributarios o de impacto directo en los recursos de los ciudadanos, podrían ser atractivos, así como podrían funcionar descuentos en el impuesto vehicular o en la tarifa de la revisión técnico mecánica o en la del seguro obligatorio por no tener sanciones de tránsito ni siniestros viales en la vigencia anterior.

En el caso del SOAT se han registrado algunos proyectos de ley en este sentido, pero se debe llamar la atención sobre lo siguiente: cualquier incentivo a través de la tarifa del SOAT, debe responder al riguroso análisis técnico de la Superintendencia Financiera de Colombia, pues no podemos caer en el error de promover descuentos sin garantizar los recursos para cubrir la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, ni podemos generar una presión adicional sobre los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud.

5. Fortalecer los mecanismos de vigilancia y sanción

Cuando la prevención es insuficiente, la sanción es necesaria. Las diferentes entidades del gobierno pueden expedir cuantas normas y reglamentaciones consideren pertinentes en materia de seguridad vial, pero supervisar su adecuada implementación, vigilar su cumplimiento y garantizar la sanción cuando a ello haya lugar, es tan importante como la norma misma, pues sin los mecanismos adecuados, cualquier reglamentación puede resultar inoperante.

Se debe propender por una mejor interrelación entre las distintas entidades vinculadas con la seguridad vial, de manera que los esfuerzos sean conjuntos y coordinados. Así mismo, es indispensable fortalecer la presencia de las autoridades de tránsito en todo el país y aprovechar los adelantos tecnológicos para sancionar conductas que pongan en riesgo la seguridad de los diferentes actores viales.