

Los accidentes viales - ¿Son un desastre provocado por el hombre?



La principal meta en la que se centra una amplia gestión de los desastres es el fortalecimiento de la capacidad de mitigación, manejo y respuesta de todos los peligros. Entre estas amenazas están todos los tipos de desastres naturales y los provocados por el hombre, como son las inundaciones, los terremotos, los huracanes, las erupciones volcánicas, los incendios químicos e industriales y los derrames de hidrocarburos, y además implican a todos los sectores de la sociedad. La Gestión Integral de Desastres (CDM, por sus siglas en inglés) comprende también todas las etapas de la gestión de desastres, es decir, la mitigación, la prevención, la preparación, la respuesta y la recuperación, figurando como los amplios objetivos a alcanzar la minimización de los riesgos de desastres y mejora de la resiliencia.

Durante toda su existencia, la Asociación de Estados del Caribe (AEC) se ha centrado en sentido general en los efectos de los desastres naturales en sus Estados Miembros. El énfasis se ha puesto en tratar de reducir el impacto que eventos naturales como los ciclones tropicales y los sismos tienen en la población, particularmente en los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS) que conforman el archipiélago caribeño. Estos Estados, cuya ubicación cae directamente en el patrón general de la actividad ciclónica del Atlántico, son considerados los más vulnerables. En los últimos tiempos el enfoque de la AEC ha estado dirigido a la reducción del riesgo de desastres, es decir, la rama de la CDM que trata de mitigar los efectos de cualquier evento de desastre antes de que ocurra, en lugar de centrarse en la recuperación tras la ocurrencia del mismo.

En esta ocasión, desde la perspectiva de la gestión de desastres, examinaremos un fenómeno que ha afectado a la mayoría de las personas en la región, ya sea por el impacto que ha tenido en nuestras propias vidas o en las vidas de otras personas cercanas a nosotros: las muertes en la vía.

En junio de 2009, la Organización Mundial de la Salud lanzó el informe global sobre la seguridad vial, en el que se afirmó que los daños debidos a los accidentes en el tráfico vial constituyen un problema de salud de peso y gran envergadura a escala mundial. A nivel universal, los accidentes viales provocan la muerte de más de 1.2 millones de personas, y otros 30-50 millones reciben daños severos o quedan incapacitados producto de esos accidentes. Las lesiones derivadas del tráfico en la vía son la octava causa de muerte a escala global y la causa de muerte de jóvenes entre los 15 y los

29 años. Las tendencias actuales indican que para el 2030, las muertes provocadas por el tráfico vial constituirá la quinta causa de muerte en todo el mundo.

Los países en vías de desarrollo se encuentran en una situación nefasta, ya que más del 85% de estos decesos y el 90% de los daños tienen lugar en países de bajos a medios ingresos. Los países pobres están más expuestos a esta situación, una vez que representan más del 50 por ciento del tráfico vial mundial, pero casi el 90 por ciento de las muertes ocurridas en el tráfico. Al colocar estos números en una perspectiva regional, la región de América Latina y el Caribe ostentaba en el 2010 un promedio per cápita de tasa de muertes en el tráfico vial de 22.2 por cada 100 000 personas, mientras que los países que no pertenecen a Latinoamérica y el Caribe mostraban una tasa de muertes de 14.4 por cada 100 000 personas. La región de América Central mostraba una tasa de fallecidos de 14.5 por cada 100 000 personas, provocando el tráfico vial daños estimados en 142 000 decesos en toda la región de las Américas en el 2012. Además, el 20-50% de las muertes provocadas por el tráfico vial en la región, son el resultado de accidentes viales relacionados al consumo de alcohol. Pese a estos alarmantes números, la mayoría de las personas desconoce que los daños resultantes del tráfico vial constituyen una causa de muerte y discapacidad.

Desde una perspectiva regional, el significado de estos números se hace aún más evidente cuando se comparan con el hecho de que la tasa de titularidad de vehículos en la región es muy pequeña. A escala mundial, el 27% de todas las muertes ocurridas en el tráfico vial tienen lugar entre peatones y ciclistas, mientras que en la subregión de América Latina y el Caribe, los decesos entre estos grupos vulnerables representan más del 30% de las muertes y se espera que esta cifra aumente como resultado del incremento de los ingresos y el correspondiente acrecentamiento en la motorización.

Los análisis económicos del efecto de los ciclones tropicales en las economías del Caribe indican que una tormenta severa puede hacer disminuir el rendimiento nacional en hasta 1 por ciento del producto interno bruto en el año en que golpea un huracán, pero el impacto más sorprendente es la carga económica anual de los accidentes viales. En la región de América Latina y el Caribe el efecto anual se calcula entre el 1 y el 3 por ciento del producto interno bruto o aproximadamente \$18.9 billones USD, costos que sobrepasan el valor de la asistencia para el desarrollo que se recibe de fuentes externas cada año. Cabe destacar que estos estimados representan los costos directos derivados fundamentalmente de la pérdida de productividad, y no el costo social total de los accidentes. La mayoría de las víctimas de los accidentes son la principal fuente de los ingresos domésticos y cuando fallecen o reciben daños, sus familias quedan sin apoyo económico. Además, los sobrevivientes demandan cuidados inmediatos y a largo plazo cuando quedan discapacitados permanentemente, lo cual se convierte en una carga para sus familias y para la sociedad.

Algunas estrategias vigentes en el mundo desarrollado han logrado reducir los daños provocados por el tráfico vial y varios países han utilizado con éxito estas estrategias para disminuir sus decesos en el tráfico por carretera. No obstante, pese a estos avances no se aprecia una reducción general en todo el mundo en la cantidad de personas fallecidas en la vía cada año. Hay que considerar el hecho de que este escenario corresponde a un 15% de incremento en la cantidad de vehículos registrados. Lamentablemente, este aumento se debe en gran medida a una mayor movilización en el mundo en vías de desarrollo.

La pregunta predominante es cómo reducir el espectro de las muertes ocurridas en el tráfico vial que afectan la región.

Las organizaciones mundiales han identificado el fomento de una tradición de reducción del riesgo y prevención como una herramienta clave en el conjunto de recursos para reducir el impacto de las pérdidas de vidas humanas y daños causados por accidentes en el tráfico vial. Entre algunas de las soluciones más simples identificadas para reducir los accidentes viales y sus consecuencias humanas

y económicas están:

- Suministro de un financiamiento adecuado y estable para la implementación de medidas de seguridad vial.
- Implementación de mejores sistemas viales, haciendo énfasis en particular en los usuarios más vulnerables de las carreteras, como los peatones y las personas mayores de edad.
- Mayor conciencia del público sobre los mayores factores de riesgo, como la conducción bajo los efectos de la injerencia de bebidas alcohólicas y la conducción cuando el chofer está cansado.
- Diseño e implementación de políticas de seguridad vial a nivel nacional y comunitario.
- Mejor educación del conductor.

Afortunadamente, el tema de los decesos en el tráfico vial ha sido planteado en la plataforma regional y aunque la región ha estado plagada de escasez de datos, se han evidenciado algunos avances en la recopilación de información y examen de las problemáticas. La relación entre el alcohol y los accidentes viales se analiza como parte de la acción estratégica para la prevención y el control de enfermedades no transmisibles para los países de la comunidad del Caribe en el periodo 2011-2015.

La situación en el mundo desarrollado está mejorando, lo cual se debe en gran medida a un enfoque inter-sectorial coordinado en materia de seguridad vial. Las proyecciones indican, sin embargo, que a menos que se cuente con un sólido compromiso político para la prevención y reducción del riesgo, las tasas de muertes por accidentes viales en los países de bajos y medianos ingresos se duplicarán en el año 2020. Se reconoce que una revisión de las políticas y programas dirigidos a mejorar el entorno constructivo y la transportación masiva, tendría un impacto significativo en los riesgos para la salud que acarrearán los accidentes de tráfico.

Como se puede apreciar a partir de los números plasmados con anterioridad, existe una correlación directa entre la mejora de la seguridad vial y la reducción de la pobreza. Junto con nuestras contrapartes globales, la Federación Internacional de las Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (IFRC) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), y con el apoyo de los Gobiernos del Gran Caribe, la Asociación de Estados del Caribe pretende colocar de lleno el tema de la seguridad vial en la agenda regional.