

Accidentes de Tránsito

Tema Pendiente en la Agenda de Seguridad Ciudadana

por **Javiera Díaz*** e **Ignacio Nazif****

Observatorio N°1, enero, 2006

Programa de Seguridad y Ciudadanía
FLACSO-Chile

Los accidentes de tránsito generan un costo personal y social enorme en América Latina. Algunos estudios estiman que el costo se acerca a los 30 mil millones de dólares (Dirección Vial Danesa). Aún cuando el número de población fallecida y lesionada en estos hechos es alarmante, dicha situación no es tratada en la agenda gubernamental con la atención que merece.

El gran obstáculo que enfrenta el abordaje de la seguridad de tránsito es que para muchos los “accidentes” son de exclusiva responsabilidad individual, y por tanto políticas públicas en torno a este fenómeno tendrían muy baja incidencia en el mismo. Sin embargo, cabe señalar que la experiencia positiva de países tales como Suecia, Reino Unido o Nueva Zelanda demuestra que no sólo se puede disminuir las tasas asociadas a los accidentes de tránsito, sino también que esto tiene un impacto positivo en la sensación de seguridad de la población y en el uso del espacio público.

Los objetivos del presente boletín son: enfatizar la importancia de la seguridad de tránsito en su relación con la calidad de vida y la cultura ciudadana, y segundo, señalar la necesidad de que ésta sea incluida como prioridad en la agenda pública. De igual manera, es necesario señalar que relevarla al interior de la política de seguridad ciudadana implica no sólo atender los resultados asociados a tasas de fallecidos

y lesionados, sino también a aquellos indicadores relacionados con la sensación de inseguridad de la población.

La información mundial y nacional que se expone a continuación presenta un cuadro de dimensiones importantes, así como revela la necesidad de establecer una agenda pública vinculada con la temática.

SITUACIÓN MUNDIAL

Durante el 2004, los accidentes de tránsito fueron la segunda causa de muerte a nivel mundial en jóvenes de 15 a 29 años de edad, y la tercera entre la población de 30 a 44 años¹. Estos hechos dejan cada año un saldo de 1,2 millones de muertos y cerca de 50 millones de personas heridas o discapacitadas. Las tendencias estimadas consideran que las defunciones aumentarán en 80% en los países de ingresos bajos y medios para el 2020.

La caracterización de estos accidentes se vincula con el nivel de riqueza de los países. Así por ejemplo, en los países de ingresos altos los más expuestos a riesgos de lesiones o muerte son conductores y pasajeros de automóviles. En cambio en los países de ingresos bajos y medios, son los peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de transportes público aquellos con mayor riesgo de sufrir un accidente.

* Investigadora Asistente Programa Seguridad y Ciudadanía, FLACSO-Chile.

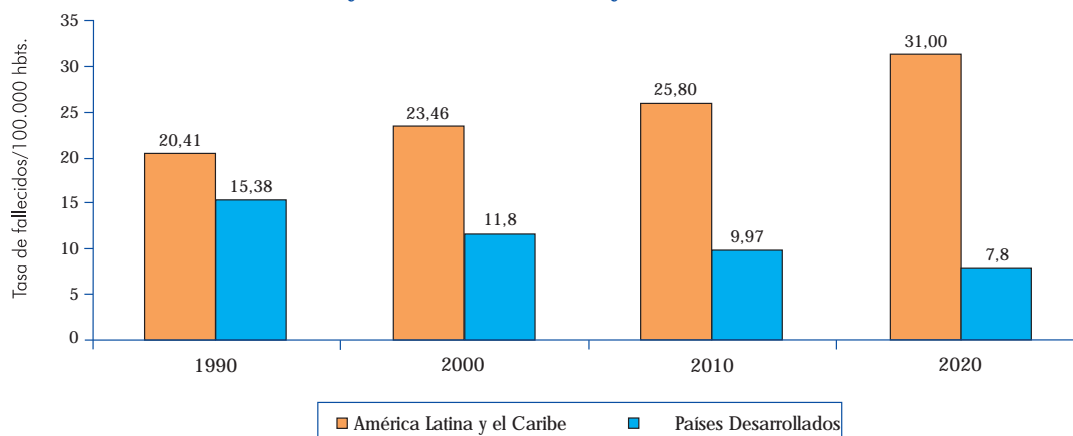
** Jefe control de gestión y planificación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET.

¹ Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial.

Pero no sólo hay una diferencia importante en el tipo de víctima de estos hechos, sino también en la tendencia y porcentaje de incremento de estas tasas. En el gráfico 1 se aprecia que la brecha entre América Latina y los países desarrollados para los años 90 era sólo de 5

personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, mientras que para el año 2020 ésta será de 23 personas. Mostrando, además, una tendencia creciente en la región mientras que una situación inversa en los países desarrollados.

Gráfico 1
Tasa de fallecidos en países desarrollados y América Latina y el Caribe²



Magnitud del problema en el mundo

- Cerca de 16.000 personas mueren diariamente por siniestros de tránsito en el mundo;
- De la carga mundial de morbilidad, los accidentes de tránsito representan un 12%;
- Se calcula entre 20 y 50 millones el número de personas heridas con traumatismos y/o discapacidades por esta causa durante el año 2003;
- En los países de ingresos bajos y medios, el costo que implican los traumatismos causados por el tránsito se estima en US\$ 65.000 millones, es decir entre el 1% y el 2% del producto interno bruto (PIB).

Fuente: OMS, 2004.

² Traffic Fatalities and Economic Growth (World Bank, Washington; 2003); y Boletín demográfico. América Latina y el Caribe: Envejecimiento de la Población 1950-2050 (CEPAL, 2003).

SITUACIÓN EN CHILE

Chile no escapa al problema descrito previamente. Si bien, se ha logrado estabilizar el número de accidentes ocurridos en la última década, estos siguen teniendo consecuencias que deben ser abordadas con seriedad.

fueron 21.103 fallecidos y 561.144 lesionados de diversa consideración. Específicamente para el año 2004, la magnitud de este problema significó una pérdida de más de 700 millones de dólares.

En la última década hubo más de medio millón de siniestros de tránsito cuyas consecuencias

Tabla 1
Costos sociales de los siniestros de tránsito
Año 2004³

	UF ⁴	\$ Ch	\$ US ⁵
Daños Materiales	13.167.725	\$ 234.701.532.182	\$ 432.231.183
Asociado a Víctimas	8.872.266	\$ 158.139.283.621	\$ 291.232.566
TOTAL	22.039.991	\$ 392.840.815.803	\$ 723.463.749

Dada la gravedad de la situación, es evidente que los accidentes de tránsito deben ser enfrentados con una política integral, superando la fragmentación existente al entenderlos

exclusivamente como problemas de infraestructura o vehiculares por un lado, o como problemas individuales.

Magnitud del problema en Chile

- Los accidentes de tránsito son la sexta causa de muerte en Chile, después de las enfermedades cardiovasculares, tumores y respiratorias.
- El promedio anual es de 22.628 accidentes de tránsito, en los cuales en promedio mueren por colisiones 522 personas y 23.363 sufren algún tipo de lesión.
- Diariamente se producen 62 colisiones en promedio, con un saldo de 4,65 víctimas fatales y de 127 lesionados de diversa consideración.
- Cada 18 minutos se produce una colisión, en tanto que cada 5.3 horas muere una persona víctima de colisión y cada 19 minutos resulta lesionado un individuo a causa de este tipo de siniestro.
- La mayor parte de los fallecidos y siniestros ocurren en las regiones Metropolitana, VIII y X, concentrando el 60% del total de fallecidos.
- Se estima que el consumo de alcohol está presente en el 40% de los accidentes de tránsito en Chile.
- El porcentaje de muertos por atropellos es de 44% superando a EE.UU. (15%), Japón (21%) y Europa (36%).

Fuente: CONASET, 2005.

³ La metodología para determinar los costos sociales proviene de un estudio realizado por CITRA (1996).

⁴ Valor UF (24 Octubre 2005) equivalente a \$17.824,8

⁵ Valor Dólar (24 octubre 2005) equivalente a \$543,45

DIMENSIÓN DEL PROBLEMA DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SEGURIDAD CIUDADANA

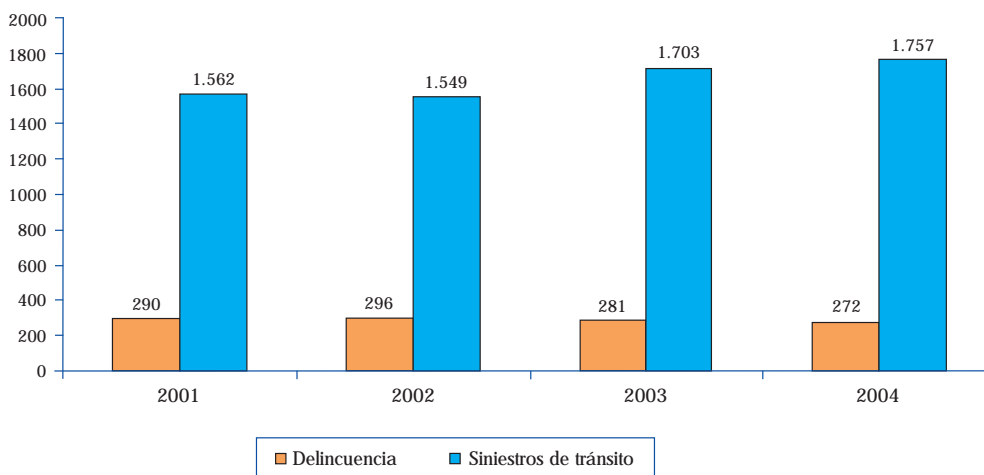
Un adecuado tratamiento del problema debe tener en cuenta factores viales, vehiculares y culturales. Las características de estos hechos permiten señalar que el fenómeno tiene regularidades, y por tanto es posible intervenir positivamente en cada uno de ellos.

En Chile fallecen más personas por causas asociadas a la mala conducción o a la imprudencia de los peatones, que por

homicidios. Así por ejemplo, durante el año 2004 murieron 1.757 personas por accidentes de tránsito (atropellos, caídas, colisiones, choques, volcamientos y otros), mientras que por homicidios se registraron 272 casos. Dicha comparación demuestra la necesidad de enfrentar con mayor seriedad el tratamiento que este problema requiere.

Así, como muestra el gráfico 2, entre los años 2001 y 2004, en promedio murió 1 persona víctima de un homicidio y entre 4 y 6 por siniestros de tránsito cada día.

Gráfico 2
Comparación número de fallecidos al año.
Delincuencia v/s Siniestros de Tránsito⁶



Una de las principales respuestas del gobierno ha sido mejorar la ley de tránsito a través de modificaciones específicas, las que sin duda incorporan una perspectiva nueva e interesante.

Cabe señalar, no obstante, que éstas sólo constituyen los primeros pasos en la definición de una política integral en la materia.

⁶ El número de personas fallecidas por causas asociadas a delitos comunes proviene de datos de la División de Seguridad Ciudadana del Ministerio del Interior (2005)

Principales materias de las últimas modificaciones a la ley del tránsito

- Se aumenta las multas a quienes incurran en infracciones a la Ley de Tránsito y a los reincidentes de las mismas;
- Se prohíbe a los peatones saltar vallas peatonales y pasar por entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;
- Se legisla sobre las señales luminosas, incorporando algunas que se utilizan internacionalmente;
- Se obliga uso de cinturón de seguridad de asientos traseros;
- Se prohíbe llevar niños menores de 8 años en asientos delanteros de los vehículos, salvo a las camionetas de cabina simple;
- Se limita la velocidad de conducción a 30 k/h en zona de escuela, en los horarios de entrada y salida de escolares;
- Se aumenta la sanción al conductor de buses que conduzca con las puertas abiertas antes de su completa detención, mantenerlas abiertas, y ascender o permitir el descenso, sin asegurarse que ello no implique entorpecimiento o peligro;
- Se tipifica un tratamiento más integral respecto del que se apreste a conducir bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes o psicotrópicos.
- Se prohíbe hablar por celular mientras se conduce, a no ser que la comunicación se efectúe a través de un sistema de “manos libres”.

Fuente: CONASET, 2005.

AGENDA PENDIENTE

La accidentalidad vial al ser una de las principales causas de muerte de la población debe posicionarse como una prioridad a nivel local y nacional. El reconocimiento de las diversas aristas de este fenómeno permitirá el diseño de iniciativas multidimensionales que colaboren a enfrentarlo correctamente.

En síntesis, es hora de avanzar en la definición de la accidentalidad vial como un problema de seguridad ciudadana. Debido a su intrínseca vinculación con la calidad de vida de los ciudadanos y su sensación de inseguridad.