

Conductores ebrios: es necesario ampliar el debate

El debate público en torno a la mortalidad en las vías debe trascender del solo hecho de la conducción en embriaguez al desarrollo de una política estructural que abarque la integridad de factores asociados a los accidentes de tránsito.

Por:

Hernando Rodríguez

Investigador de la Cámara de Automóviles

FASECOLDA

En los últimos diez años, cerca de 56 000 personas fallecieron por accidentes de tránsito en el país¹, representando la segunda causa de muerte violenta, por encima de las muertes ocasionadas por el conflicto armado.

Según la Organización Mundial de la Salud, cada año fallecen cerca de 1.3 millones de personas en todo el

mundo por esta misma causa. La OMS ha señalado que, de no tomarse acciones correctivas relevantes, los accidentes de tránsito serán la quinta causa de muerte en el mundo hacia 2030. Por lo anterior, la Asamblea General de la ONU proclamó el «Decenio de Acción para la Seguridad vial 2011-2020», con el propósito de atajar el incremento de este flagelo en todo el mundo.

En atención a la proclamación de la Asamblea de la ONU, Colombia ha elaborado por medio del Ministerio de Transporte el «Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016», con la meta de reducir en un 50% las muertes por accidentes de tránsito hacia el 2016. Desde el Congreso de la República se han radicado y discutido iniciativas legislativas sobre algunos de los principales factores vinculados con la ocurrencia de accidentes de tránsito. Independientemente de su conveniencia o inconveniencia, la mayoría de dichas iniciativas (con algunas excepciones) no han sido debatidas ampliamente ni divulgadas suficientemente ante la opinión pública, a pesar del alto impacto de la accidentalidad vial en la mortalidad en el país. El propósito de este artículo es aportar algunos elementos preliminares de debate para la discusión global de las políticas tendientes a reducir la morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia. Como tal, se revisan algunas cifras de accidentalidad vial en Colombia, y su comparación

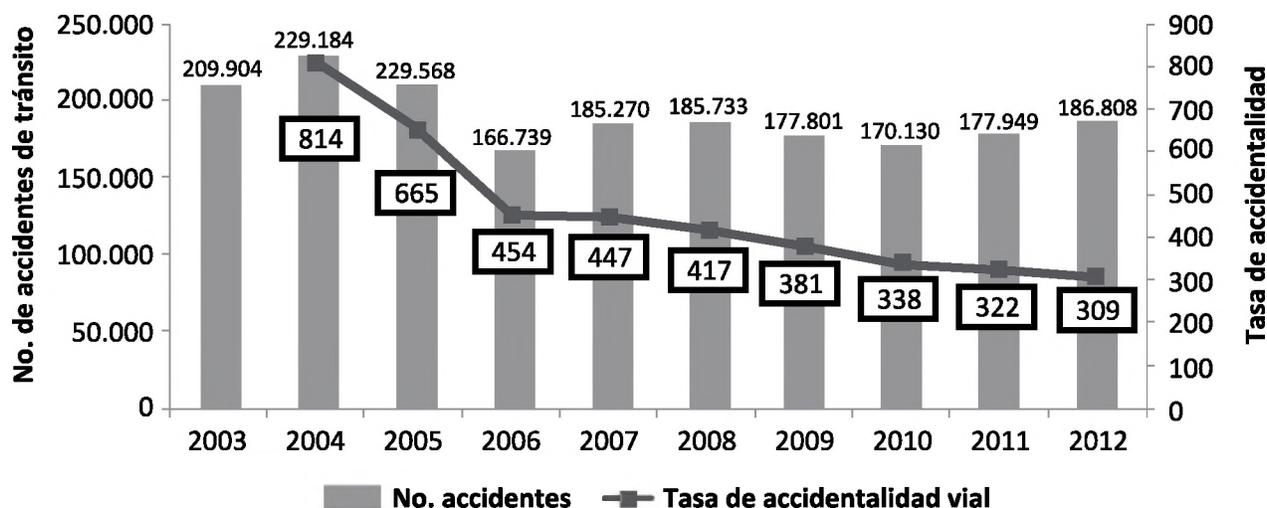
con algunos países de Latinoamérica en términos de tasas de mortalidad y la relación de las leyes que promueven la seguridad vial, así como el grado de aplicación de las mismas en cada uno de estos países.

Accidentalidad vial en Colombia

Se puede argumentar que el número de accidentes de tránsito en un país guarda relación directa con el volumen del parque automotor circulante, en razón a la mayor exposición al riesgo derivada de un incremento en el mismo. Para tal efecto, la gráfica 1 expone el número de accidentes de tránsito ocurridos en Colombia y la respectiva tasa de accidentalidad vial (número de accidentes de tránsito por cada 10 000 vehículos) para el periodo 2003-2012.

Como se puede apreciar, si bien el número de accidentes de tránsito se ha incrementado en los últimos tres años, la tasa de accidentalidad ha

Gráfico 1: Accidentes de tránsito terrestre en Colombia y tasa de accidentalidad



Fuentes: Compendio de series estadísticas de la CAN 2013 y cálculos propios.

Referencias Bibliográficas

1 - Instituto Nacional de Medicina Legal (2013).

venido disminuyendo a lo largo de todo el periodo de análisis. Esto indica, en términos resumidos, que se han presentado menos accidentes de los que se hubieran podido presentar dado el incremento de la exposición al riesgo por efectos del incremento en el parque automotor circulante.

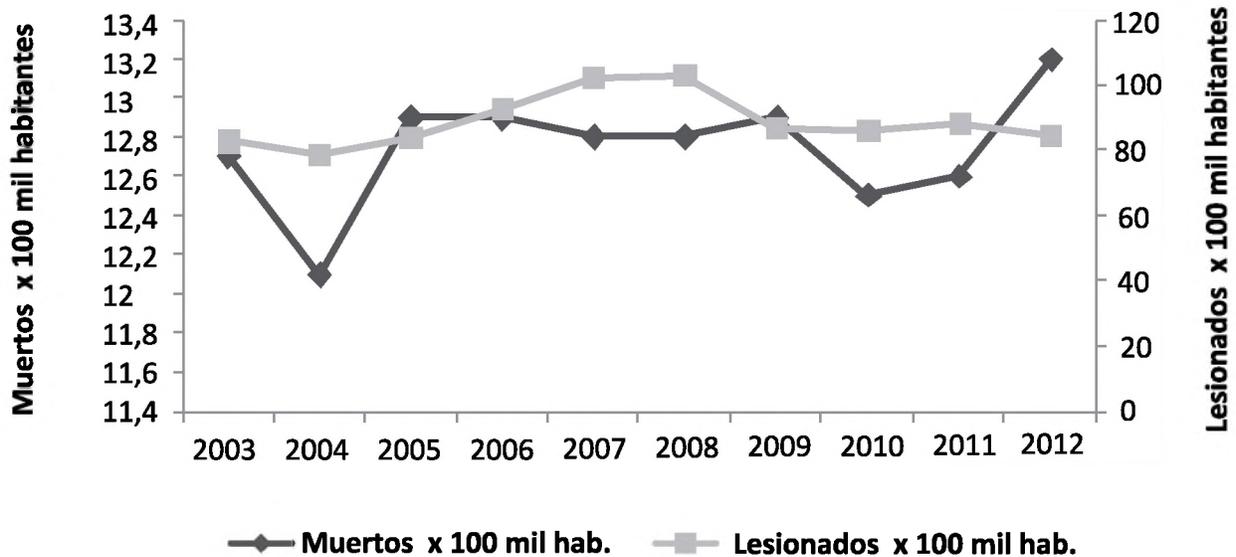
Estimativos de la distribución del total de accidentes de tránsito en Colombia² indican que para el año 2011, el 57% de los accidentes correspondió a daños a cosas, mientras que el 43% restante abarcó lesiones y muerte a personas. Adicionalmente, se tiene que 41.6% y 1.4% del total de accidentes correspondieron a lesiones y muertes de personas, respectivamente.

Al margen de los accidentes con daños a cosas exclusivamente, la gráfica 2 presenta el comportamiento histórico de las tasas de lesiones y muertes en accidentes de tránsito por cada 100 000 habitantes en el periodo

2003-2012. Como denota la gráfica, la tasa de lesiones se ha mantenido relativamente estable, mientras que la tasa de mortalidad se ha incrementado, pasando de 12.7 en 2003 a 13.2 muertes por cada 100 000 habitantes. Por lo anterior se concluye que los accidentes de tránsito se han tornado relativamente más severos que en el pasado, cobrando la vida de más personas en las vías.

Ahora bien, en términos de las causas de muerte y lesiones en accidentes de tránsito, las cifras disponibles³ muestran que en términos cualitativos la conducción en estado de embriaguez representa la cuarta causa de accidentes de tránsito por lesiones y muertes, descontando causales de accidente no definidas, y la sexta causa de muerte cuando se incluyen en el conteo dichas causales. En resumidas cuentas: la conducción en estado de embriaguez no es la principal causa de accidentes con lesiones y/o muerte en el país.

Gráfico 2: Muertos y lesionados en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes



Fuente: Forensis 2012. Datos para la vida.



» La conducción en estado de embriaguez no es la principal causa de accidentes con lesiones y/o muerte en el país.

Colombia en el contexto internacional

En términos comparativos, según cifras reportadas por la OMS⁴, la tasa de mortalidad para América en 2010 correspondió a 16.1 muertes por cada 100000 habitantes, cifra inferior a la del resto de regiones del mundo, con excepción de Europa (10.3 muertes por cada cien mil habitantes). Las cifras más altas por país se presentaron en Brasil, Ecuador y Venezuela, con tasas de entre 21 y 23 muertes por cada 100000 habitantes, mientras que las más bajas se observaron en Estados Unidos, Canadá, Chile y Perú, con tasas de entre 7 y 11 muertes por cada cien mil habitantes. Colombia se ubicó en la mitad de este espectro y por

debajo de la tasa global de América, con una tasa de 12.6 muertes por cada 100000 habitantes.

Para finalizar, la tabla 1 expone un breve comparativo entre una muestra de ocho países latinoamericanos, en relación con factores de política de seguridad vial relacionados con el comportamiento de los usuarios de las vías. A continuación se resumen los principales aspectos:

1. El sistema de la licencia de conducción por puntos solo se encuentra implementado en la mitad de países de la muestra.
2. Si bien todos los países de la muestra responden afirmativamente a la existencia de leyes en torno a límites de velocidad, conducción en estado embriaguez, uso de casco para motociclistas, y uso del cinturón de seguridad, los grados de aplicación de la norma varían considerablemente entre países.
3. Con excepción de Ecuador, los países de la muestra denotan una baja aplicación de las leyes relacionadas con la conducción en estado de embriaguez.
4. Según lo reportado por seis de los ocho países de la muestra, el porcentaje de muertes por conducción en estado de embriaguez corresponde aproximadamente a una quinta parte del total de muertes por accidentes de tránsito.

» Con excepción de Ecuador, los países de la muestra denotan una baja aplicación de las leyes relacionadas con la conducción en estado de embriaguez.

Referencias Bibliográficas

- 2 - Fondo de Prevención Vial & Uniandes (2013).
- 3 - Instituto Nacional de Medicina Legal (2013).
- 4 - WHO (2013).

Tabla 1: Comparativo leyes relativas a la seguridad vial y aplicación de la ley

Existencia de leyes y aplicación	Bra	Ven	Ecu	Mex	Col	Arg	Per	Chi
(1) Licencia por Puntos	Sí	No	Sí	No	No	Sí	Sí	No
(2) Límite velocidad vías urbanas (Km/h)	30-80	40	50	50	80	40-60	60	60
Aplicación de la Ley de 1 a 10	6	3	7	4	3	7	3	4
(3) Conducción de embriaguez	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Límite alcohol en la sangre (g/dl)	0,02	0,08	0,03	0.05-0.08	0,04	0,05	0,05	0,03
Puestos de control y pruebas de alcohol	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Aplicación de la Ley 1 a 10	6	5	8	6	4	6	5	5
% Muertes por conducción embriaguez	N/R	8%	4%	23%	18%	33%	N/R	18%
(4) Casco para motocicletas	Sí	Sí	Sí	Subnal	Sí	Sí	Sí	Sí
Aplicación de la Ley de 1 a 10	7	1	7	5	6	6	2	9
% Uso de casco: conductor - pasajero	N/R	45-45	71-71	75-84	99-40	46-24	N/R	98-99
(5) Uso cinturón de seguridad	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Aplicación de la Ley de 1 a 10	6	2	6	5	5	5	7	4

Fuente: World Health Organization (2013)

Conclusiones

Es necesario ampliar el análisis hacia todos los factores que impactan la accidentalidad vial. Adicionalmente, es importante que en el proceso de discusión e implementación de la política pública se cuente con el criterio de evaluación del grado de efectividad de las medidas implementadas de acuerdo a metas e indicadores de gestión específicos.

Igualmente, es significativo notar que en la incorporación de estas normas se requerirán fuertes

cambios culturales en las prácticas consuetudinarias de la población, que las solas normas no podrán resolver y en las que se demandarán políticas públicas no coercitivas.

Para finalizar, la reparación integral a las víctimas debe ser uno de los criterios fundamentales de evaluación de las políticas. Los seguros han demostrado ser el mecanismo más idóneo de reparación económica. En el caso del seguro voluntario de automóviles, es importante aumentar su grado de adquisición por parte de la sociedad.

Bibliografía

INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL. Forensis 2012. Datos para la vida.
 FONDO DE PREVENCIÓN VIAL & UNIANDES. Anuario estadístico de accidentalidad vial. Colombia 2011.
 WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action.
 COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN). Compendio de series estadísticas.