

La seguridad en el transporte

Las muertes en las calles y carreteras debidas a accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muertes entre los jóvenes entre 15 y 29 años a nivel mundial[1], en el mundo aún siguen muriendo por esta causa casi 1.25 millones de personas (1).

En nuestro país, se calculan entre 2 500 y 3 000 muertes anuales ligadas a accidentes de tránsito en la última década (1), con una proporción de 10 muertes por cada 100 mil habitantes (un promedio anual similar a las muertes por terrorismo en las décadas del 80 y 90). Si comparamos este ratio per cápita con el de países industrializados como Francia o Alemania, la cifra es el doble, pero muy similar si se compara con Estados Unidos. Sin embargo, si tenemos en cuenta que nuestra tasa de motorización (cerca del 10%[2]) es muy inferior a la de Francia y Alemania (50 y 60%) y Estados Unidos (tasa de motorización de 80%), notamos que la peligrosidad de nuestro sistema de transporte es casi 10 veces mayor.



Fig. 1. Tendencia de fatalidades en accidentes de tránsito en el Perú (Fuente: Policía Nacional, citado en el reporte global de World Health Organization).

Pero todo este mundo de cifras que pueden interpretarse y manejarse casi al antojo para implementar reglas de seguridad, no refleja los verdaderos efectos en la sociedad, sobre todo si las víctimas son la principal fuente de ingreso de sus hogares.

En relación al Estado Peruano, en los últimos años los esfuerzos se han centrado en algunas estrategias axiales[3]:

- Inspecciones Técnicas Vehiculares.
- Pasajero Veedor.
- Tolerancia Cero.
- Programa de Control y Fiscalización de las Normas de Tránsito.

Estos esfuerzos, declarados como prioritarios, están orientados a la etapa preventiva, a la seguridad del vehículo y al comportamiento humano. Sin embargo, es necesario actuar sistemáticamente en cada una de las etapas de la seguridad, y en cada uno de los principales elementos de la seguridad. Para ello podemos definir los siguientes niveles de seguridad:

- Seguridad primaria o de prevención, destinada a evitar o reducir el número de accidentes.
- Seguridad secundaria, salvataje y asistencia, destinada a atenuar las consecuencias de un accidente.
- Seguridad terciaria o reparación, recomponer el sistema luego de ocurrido el accidente.
- Y podemos distinguir los principales elementos del sistema de seguridad del transporte terrestre:

1. Seguridad del vehículo.
2. Seguridad de la infraestructura de tránsito.

3. Comportamiento humano y Cultura vial.
4. Protección del entorno (urbanismo).

En una matriz simplificada, podemos hacer una evaluación rápida de la propuesta gubernamental y el camino que debemos exigir como sociedad:

Matriz de Evaluación de Seguridad del Sistema de Transporte Terrestre					
		Elementos del Sistema de Seguridad del Transporte Terrestre			
		Seguridad del Vehículo	Infraestructura de tránsito	Comportamiento Humano (Cultura Vial)	Entorno (Urbanismo y Medio Ambiente)
Etapas de la Seguridad	Primaria: prevención	1	4	2, 3	
	Secundaria: asistencia			n.a.	
	Terciaria: reparación			n.a.	
Leyenda de estrategias gubernamentales: 1: Inspección Técnica Vehicular 2: Pasajero Veedor 3: Tolerancia Cero 4: Programa de Control e Implementación de Normas de Tránsito n.a.: No aplica Semáforo de evaluación: Verde: Implementación exitosa Amarillo: Éxito mediano Rojo: Implementación defectuosa o inexistente					

Fig. 2. Matriz de Evaluación de la Estrategia Gubernamental en Seguridad del Sistema de Transporte Terrestre (Fuente: Elaboración propia)

El impacto de las estrategias en la seguridad del vehículo, el comportamiento humano y la cultura vial han tenido números relativamente exitosos en los primeros años de aplicación, con una reducción de casi el 20% de la frecuencia de accidentes fatales entre 2007 y 2010 (1). Sin embargo, la tasa de motorización ha empezado a aumentar rápidamente y el número de fatalidades anuales ha vuelto a estabilizarse y las estrategias necesitan un nuevo enfoque para una mejora continua.

Las estrategias deben aún ahondar los espacios de seguridad vehicular y comportamiento humano. Al mismo tiempo, ahora es necesario iniciar la intervención en los otros elementos y en las otras etapas de la seguridad del transporte. Son necesarias acciones en cuanto a la conducta (alcoholemia, velocidad, llamadas telefónicas, fatiga, estacionamiento), en cuanto a las reglas (profesionalización del conductor, formación, los radares, las sanciones, el buen uso del vehículo) y en cuanto a la integración de un diseño urbano seguro y respetuoso del entorno (señalización, carriles de desaceleración, estudio y erradicación de puntos con alta frecuencia de accidentes).

Otro dato para reflexionar, alrededor del 75% de las víctimas son masculinas. Las causas de este fenómeno general a nivel mundial pasa por diferentes especialidades de análisis, desde la psicología (el hombre tiende a idealizar al vehículo como un juguete) hasta la cultura social (el machismo). Sin embargo, esta discusión merece otro espacio y otro análisis.

[1] World Health Organization, Global Status Report on Road Safety. Suiza. 2013.

[2] La tasa de motorización resulta de la proporción entre vehículos motorizados y población total del país.

[3] Informe de la República del Perú sobre las acciones e implementación normativa, realizadas en cumplimiento de la declaración sobre seguridad en las Américas. Lima, enero del 2010.