

Los accidentes de tráfico

SON LA NOVENA CAUSA DE MUERTE Y SE PREVIÉ QUE PASEN A SER LA TERCERA EN EL AÑO 2020

ANÁLISIS: MARÍA SEGUÍ-GÓMEZ

LA SITUACIÓN: ANTONI PLASÈNCIA

¿Cuánto cuestan las lesiones?

La referencia a la "verdadera sangría" que los traumatismos por accidente de tráfico constituyen para todos los sistemas de salud no es vana, aunque éstos no son sólo una "sangría" para el sistema sanitario, sino también para la sociedad en su conjunto. Dramáticas y visibles como son las muertes por accidente de tráfico, éstas no representan sino el vértice de una pirámide de lesionados más o menos graves y con secuelas más o menos permanentes que requieren atención. Abarcar todas las posibles consecuencias es complejo; los economistas contribuyen con una métrica sintetizadora: los costes. Los costes no sólo incluyen los relacionados con la curación de las lesiones, sino también los de la gestión de la atención sanitaria, los de productividad perdida, los costes por los daños de vehículos e infraestructuras dañados, y los costes administrativos de las intervenciones policiales, legales y de seguros. Incluso, se pueden incluir externalidades, como los retrasos en el tráfico que sufren otros.

Un análisis de la National Highway Traffic Safety Administration norteamericana estima los costes sanitarios de los accidentes de tráfico en 10.000 dólares por víctima, cifra que, dada la cantidad de accidentes de tráfico, representa un 0,5% de su PIB. Al añadir la productividad perdida, la proporción del PIB consumida es de 1,5%. Y cuando además se incluyen los costes materiales y de pérdida de calidad de vida, los accidentes ascienden a un 4,4% del PIB. En España, los cálculos más conservadores sugieren que el conjunto de costes sanitarios, materiales, administrativos y de productividad y calidad de vida perdida ascienden a unos 10.538 millones de euros, o un 1,8% de nuestro PIB. 187 de estos millones son costes hospitalarios que equivalen a 4.000 euros por herido grave y representan el 0,6% del gasto sanitario español.

El seguro obligatorio del automóvil no cubre estos costes, puesto que un 3% de los vehículos circula sin seguro, un 29% adicional lo hace sin seguro a todo riesgo, y no siempre se identifica adecuadamente a las víctimas de tráfico como tales en el sistema sanitario. Pero, independientemente de quién pague estas lesiones de modo inmediato, lo cierto es que a largo plazo las pagamos entre todos. Imaginense todo lo que podríamos hacer con el dinero que nos gastamos en estos accidentes!

Estas oportunidades perdidas son la verdadera sangría que los accidentes imponen a nuestra sociedad. La tragedia de los accidentes y sus víctimas no radica sólo en su frecuencia y gravedad, sino en el hecho de que con lo que ahora gastamos podríamos estar haciendo muchísimas otras cosas. Incluso si sólo reinvirtiéramos la porción asistencial en el propio sistema, ¿en cuántos casos podríamos reducir las listas de espera, por ejemplo?

¿Y cómo reducir los costes de los accidentes de tráfico para destinar el dinero ahorrado a otros usos socialmente beneficiosos? Pues previniendo que los accidentes ocurran, disminuyendo la gravedad de las lesiones e incrementando la eficiencia del sistema sanitario de modo que el coste por lesionado sea menor. Ninguna de estas tareas es imposible, pero no podremos adaptarnos adecuadamente a nuestro entorno sin la investigación científica adecuadamente financiada que identifique cuáles son los accidentes más susceptibles de reducción y ahorro, y que evalúe la eficiencia de las intervenciones realizadas. Tampoco podremos atajar el problema si no existe una voluntad social y política que demande una inmediata y prolongada acción favoreciendo la aplicación de esas estrategias de probada eficacia.

M. SEGUÍ-GÓMEZ, médica, doctora en Salud Pública. Profesora de la Universidad de Navarra y del Johns Hopkins Center for Injury Research and Policy (Baltimore, EE.UU.)

Guerra en las carreteras

En el año 2000, más de 1,2 millones de personas murieron en todo el mundo a consecuencia de un accidente de tráfico. Esta cifra supera ampliamente la suma de víctimas mortales, tanto civiles como militares, que se produjeron anualmente con la suma de los principales conflictos armados del último cuarto de siglo pasado, incluyendo los de Vietnam, Irán-Iraq, Camboya, golfo Pérsico, Angola, Zaire, Kosovo, Bosnia, Afganistán e Israel, Libano y Palestina. Ello convierte a los accidentes de tráfico en la novena causa de muerte mundial, y se prevé que pasen a ser la tercera causa de muerte en el 2020. Este impacto es especialmente marcado en la población de menos de 45 años (grupo al que corresponde el 70% de las defunciones) y en los países pobres, en los que a pesar de tener un número de vehículos por población mucho menor que el de los países desarrollados, se produce el 88% de todas las muertes de tráfico. Sin lugar a dudas, el transporte por carretera es el más peligroso y el que más vidas humanas sacrifica.

En Europa, esta "sangría" supone cada año, y sólo en los 15 estados miembros de la actual Unión Europea, 42.000 muertes y al menos 1.700.000 heridos notificados, aunque la cifra real se estima en 3,5 millones. Una de cada tres personas resultará herida en un accidente de tráfico a lo largo de su vida, lo que implica una pérdida de productividad que supera, por ejemplo, a la resultante del cáncer de pulmón. Las pérdidas económicas anuales directas e indirectas resultantes de los ac-

A. PLASÈNCIA, doctor en Medicina y especialista en Salud Pública. Director del IMS-Agencia de Salud Pública de Barcelona. Profesor asociado de la Universitat Autònoma de Barcelona

cidentes de tráfico se cifran en 160.000 millones de euros -equivalente al 2% del PIB de la Unión Europea-, y superan ampliamente los costes de congestión y de impacto ambiental del tráfico rodado. Por otra parte, existen importantísimas diferencias entre países en el impacto de los accidentes y de las víctimas de tráfico; así por ejemplo, Portugal, con una población de tamaño comparable a la de Suecia, tiene una mortalidad cinco veces superior a la de este país escandinavo, diferencias que todavía se incrementan más cuando las comparaciones se realizan con los países de Europa del Este, candidatos a formar parte de la UE en un futuro cercano. Aunque los coches son los que más contribuyen al total de víctimas (57%),

tendencias observadas en nuestro país han sufrido cambios importantes, que han ido desde un aumento espectacular del número de víctimas en la década de los ochenta -una verdadera epidemia-, seguido de una disminución importante en la primera mitad de los años noventa en gran parte resultante de cambios legislativos y presupuestarios, y de un nuevo incremento a partir de 1995, tendencia que sólo en los últimos dos años parece haberse frenado. Este impacto, lejos de ser homogéneo, muestra importantes diferencias por comunidades autónomas; así por ejemplo, Galicia tiene una cifra de muertos de tráfico por población que es tres veces superior a la cifra equivalente de la Comunidad de Madrid, a pesar de que esta última tiene un parque de vehículos bastante superior.

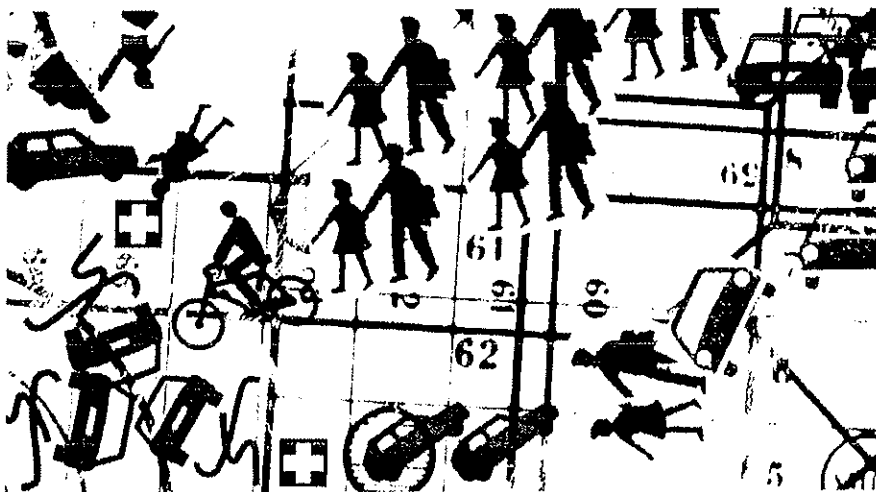
En Europa, España (junto con Portugal y Grecia) es un ejemplo de aquellos países en los que el crecimiento económico, que suele provocar un incremento de la motorización y de los desplazamientos, se acompañó de manera persistente de un incremento de muertes de tráfico, incluso después de haber alcanzado niveles de prosperidad que en otros países, como Holanda o Suecia, se asociaron a una reducción de la mortalidad. Esta circunstancia, lejos de ser aleatoria, se ha de analizar en clave de cuáles son las políticas y acciones de seguridad vial aplicadas, y con qué énfasis.

EN EUROPA, UNA de cada tres personas resultará herida en un accidente de tráfico a lo largo de su vida

las motos y los ciclomotores tienen un riesgo cerca de 20 veces superior, seguidos de peatones y ciclistas, cuyo riesgo es a su vez de 8 a 9 veces superior al de los ocupantes de coches.

España se sitúa a la cola de los países de la UE en cuanto a seguridad vial, con entre 5.000 y 6.000 muertes y más de 150.000 heridos cada año. El impacto poblacional de la mortalidad de tráfico en España es tres veces superior al de países como Gran Bretaña o Suecia, que ocupan las primeras posiciones del ranking de países con niveles más altos de seguridad vial. Por otra parte, las

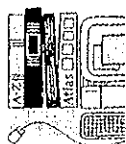
De entre los tres ejes principales de actuación -la intervención sobre la persona, sobre el vehículo y la vía, y sobre el entorno social (incluida la adopción de normativas y el refuerzo de su cumplimiento)-, es la primera estrategia la que parece gozar en España de la mayor predicamento. Una buena muestra de ello es que, como reflejan de manera continuada los planes nacionales



TEMAS DE DEBATE

Durante la Semana Santa del año pasado, las carreteras catalanas se cobraron 19 muertos, 14 heridos graves y 4 leves. En el año 2000 murieron más 1,2 millones de personas en todo el mundo a causa de los accidentes de tráfico. El fenómeno es sufi-

cientemente grave como para que haya tomado cartas en el asunto la Comisión Europea, que desde el año 2001 cuenta con un libro blanco sobre la política europea de transportes. Los expertos explican qué se está haciendo y qué no.



PARA SABER MÁS

LIBROS

"Seguridad vial y medicina de tráfico"
F. J. Álvarez
Masson
Barcelona, 1997

"Antropología vial: elementos para una disciplina científica"
J. Olives (coord.)
Fundació Castellet del Baix
Universitat Internacional de Catalunya, 2001

"Injury control: a guide to research and program evaluation"
F. P. Rivara, P. Cummings,
T. D. Koepsell,
R. V. Maier, eds.
University Press
Cambridge, 2001

WEBS

www.nhtsa.dot.gov/
Seguridad vial en
Estados Unidos

www.injurycontrol.com/ieria/

Prevención y control de lesiones

www.safetyfit.org/
Bibliografía sobre los accidentes de tráfico

www.fevr.org/
Federación Europea de Víctimas de la Carretera

www.hwyasafety.org/
Seguros del automóvil al servicio del usuario

www.etc.be/index.html
Una ONG con influencia en las políticas de la UE

http://europa.eu.int/comm/energy_transport/lib.es.html
Información sobre el libro blanco de política europea de transportes

www.dgt.es/biblioteca/biblioteca.html
Estadísticas de accidentalidad de tráfico en España

de seguridad vial, más de dos tercios de las acciones propuestas se centran en promover cambios de conducta individual a través de la educación vial, a pesar de que se trata de una estrategia que a corto plazo han demostrado menos efectividad. De hecho, aspectos como la frecuencia del uso del cinturón y del casco o el cumplimiento de los límites de velocidad y de alcohol permitidos se sitúan entre los niveles más bajos de la UE. Ello recalca que para lograr reducciones sostenidas de la accidentalidad, los distintos países deben desarrollar sistemas de movilidad que se adapten mejor a las necesidades, errores y limitaciones físicas de sus usuarios, en lugar de primar aquellos sistemas que asumen que deben ser los

ESPAÑA SE SITÚA a la cola de la UE en cuanto a seguridad vial, con entre 5.000 y 6.000 muertes cada año

usuarios los que se adapten a las condiciones cada vez más exigentes del tráfico rodado.

Desde septiembre del 2001, la UE cuenta con un libro blanco sobre la política europea de transportes para el 2010, en el que se menciona la seguridad vial como una prioridad, concluyendo que "la seguridad vial es una preocupación de primer orden para los europeos, quizá incluso su principal preocupación". Para afrontarla, la Comisión Europea ha propuesto, por primera vez en su historia, un objetivo sumamente ambicioso para el conjunto de la UE: reducir a la mitad el número

de muertes de tráfico en el 2010, lo que supondría una reducción de 20.000 fallecimientos. Ello implica que el conjunto de los países de la UE debería hacerlo todavía mejor de lo que lo han hecho hasta ahora los dos países miembros con niveles más altos de seguridad vial, Suecia y Reino Unido. Para lograrlo, el Tercer Programa de Acción sobre Seguridad Vial debería ir más allá de los ámbitos de acción esbozados en el libro blanco: la armonización de sanciones y la implantación de nuevas tecnologías, cuya efectividad en el plazo de los escasos ocho años que quedan es más que dudosa. En este sentido, el European Transport Safety Council, la organización europea independiente de más prestigio en el campo de la seguridad vial,

aboga por que se haga especial hincapié en: a) la adopción de nueva legislación, especialmente en el campo del diseño de vehículos y de sistemas de protección; b) la utilización de instrumentos de financiación para crear un mercado para la seguridad; c) la promoción de las buenas prácticas y del intercambio de información; d) la recogida y análisis de datos de accidentes y de víctimas, y e) la investigación y el desarrollo sobre soluciones futuras.

Las implicaciones de estos planteamientos son de gran calado, especialmente para aquellos países europeos que tienen unos pésimos niveles de seguridad vial. Para el caso de España, responder al reto de una reducción de más de 2.500 muertes anuales de ciudadanos de aquí al 2010, exige aplicar con energía y, si cabe, reforzar aquellas estrategias, programas y acciones que ya han demostrado plena efectividad en otros países de la UE, a los que deberán sumarse las nuevas orientaciones que ha adoptado la Comisión Europea. Ello supone la formulación de objetivos concretos, con indicadores de cumplimiento y con presupuestos específicos y adecuados. Finalmente, no se puede olvidar el papel indispensable que debe tener la sociedad civil organizada en la formulación de las políticas públicas de seguridad vial, haciendo oír su voz -si cabe, discrepante- junto a la de otros sectores y grupos de interés de la economía y la industria que tradicionalmente han logrado imponer su visión de cómo afrontar el problema. Retomando las palabras del ilustre médico catalán Josep Trueta, quien ya en 1972 calificaba los accidentes de tráfico de "peste moderna", es imperativo afrontar de manera resolutiva la violencia social y el inaceptable coste en sufrimiento humano que hoy supone el tráfico rodado.

OPINIÓN: CARLOS ÁLVAREZ-DARDET

Insoportable levedad de la prevención

Imaginemos una encuesta en cualquier lugar de España con dos preguntas: ¿cuáles son las causas de los accidentes de tráfico? y ¿quién tiene la responsabilidad de prevenirlos? En las respuestas encontraríamos cuáles son las razones que nos sitúan en el trágico e injusto lugar en que nos encontramos. A la primera nos contestarían masivamente que se producen por una mezcla de mala suerte personal y de "factor humano" y, sobre todo, nos hablarían de velocidad y de alcohol, o sea, "si bebes no conduzcas". A la segunda, masivamente nos contestarían que la dirección general de Tráfico.

Aquí está la cuestión: los accidentes de tráfico, como problema, se han construido en España desde una perspectiva individual, se pretenden como una responsabilidad exclusiva de las personas e incluso de cómo usen sus pies y sus codos, es decir, cuánto empuñen el codo y cuánto aprieten el acelerador. Además, en España, la responsabilidad en materia de prevención de accidentes no está en Sanidad, sino en el Ministerio del Interior.

Ningún problema que atraviesa a toda una sociedad y que está relacionado con variables sociales como el género, la clase social o el crecimiento del PIB resiste el menor planteamiento como una cuestión individual. Si fuera un problema individual, se distribuiría aleatoriamente, como la bonoloto. Es más, existe evidencia empírica

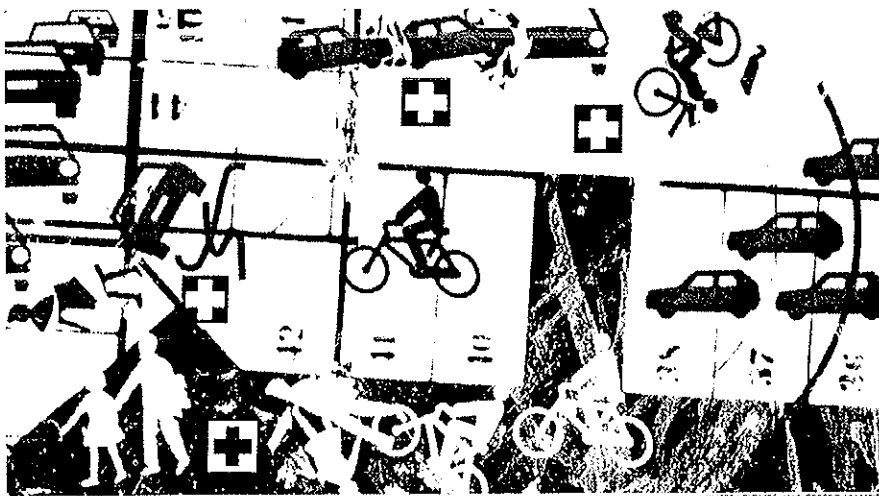
de lo contrario. En un artículo en "Injury Prevention", Antoni Plasencia, Borrell y su grupo constataron que los factores contextuales -los no individuales- son más que importantes en la producción de lesiones de tráfico.

La construcción individual del problema lleva a su abordaje con medidas de prevención individuales, apelando sobre todo a virtudes como la sobriedad, templanza, caridad y conmiseración. A diferencia de los problemas que se construyen como responsabilidad colectiva, los construidos como individuales permiten una coartada de inusitada perversidad: al ser individuales no necesitan de políticas, sino de prédicas, y si no se solucionan no es responsabilidad de nadie ni hay que cambiar las políticas, sino que se achaca a que la predica no ha sido la adecuada y se intenta solucionar aumentando su intensidad. Saquemos entonces alguna sangre o incluso muertos por la tele.

La asignación a la dirección general de Tráfico de la responsabilidad -y de cuantiosísimos recursos- en materia de prevención de accidentes es una anomalía española generada en el franquismo y achacable a la entonces debilidad extrema de nuestro dispositivo de salud pública que no resiste el menor análisis racional; sería algo así como encargarle la responsabilidad en la prevención del cáncer al presidente de Tabacalera. Digámoslo claro: estos millones se gastan sin ningún criterio profesional en operaciones de propaganda televisiva y maquillaje retórico que ni han servido ni servirán nunca para nada. Ahí están las cifras.

¿Cómo salir de esta situación? Primero necesitamos que los afectados, especialmente los familiares de los fallecidos y las personas con discapacidad debida a lesión de tráfico, tomen conciencia de que sufren innecesaria e injustamente, y se personen en el espacio social reivindicando sus derechos; se ha hecho en otros países y ha funcionado. También necesitamos investigación que alimente un cambio en la construcción social de los accidentes -empezando por la propia palabra accidente, que apela más a la fatalidad que a políticas de seguridad vial- hacia sus causas sociales y económicas. Por último, sería imprescindible lo de "zapatero a tus zapatos" o lo de "dad al César lo que es del César" y que, por favor, no siga ni un momento más el Ministerio del Interior liderando temas de salud pública.

C. ÁLVAREZ-DARDET, catedrático de Salud Pública de la Universidad de Alicante



ILUSTRACIONES: JUAN CRESPO HUALDE

SI FUERA UN problema individual, se distribuiría de forma aleatoria, como la bonoloto

VIAL DEBERÍA HACER OÍR SU VOZ EN CONTRASTE CON LA DE OTROS SECTORES DE LA ECONOMÍA