

## **LA SINIESTRALIDAD EN LAS AUTOPISTAS DE CUOTA**

Susana E. Natali

### **1. Introducción**

Cada año, más de 1,6 millones de personas pierden la vida y muchas más sufren lesiones no mortales como resultado de la violencia autoinfligida, interpersonal o colectiva. En conjunto, la violencia es una de las principales causas de muerte en todo el mundo para la población de 15 a 44 años de edad.

Los problemas en seguridad vial no sólo se ha mantenido con el paso de los años, sino que han aumentado y causando enormes costos económicos, humanos y sociales.

*"Se estima que aproximadamente 1,2 millones de personas pierden la vida cada año en todo el mundo a causa de choques en la vía pública, mientras que el número de las que resultan lesionadas podría llegar a 50 millones. Cada día en el mundo, cerca de 16,000 personas mueren a causa de todo tipo de traumatismos", según datos del Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito.*

*"En las Américas, cada año mueren alrededor de 130,000 personas y más de 1,200,000 sufren traumatismos. En el 2002, se registraron en la Región 2,055,000 traumatismos causados por el tránsito, con una tasa media de mortalidad de 16 por 100,000 habitantes". [Salud en las Américas, 2007]*

*"Se estima que el costo anual de los traumatismos causados por choques en la vía pública representan aproximadamente el 1% del Producto Interno Bruto (PIB) en los países de bajo ingreso, 1.5% en los países de ingresos medianos y el 2.0% en los países de ingresos altos.*

En México, los "Accidentes de tráfico de vehículo de motor" ocupa el lugar séptimo, entre las 10 principales causas de mortalidad, con una tasa de entre 13 y 15 por 100.000 habitantes. Tasa notablemente superior a la registrada por homicidios, tumores y el SIDA.

## **2. Marco conceptual e indicadores**

Una de las tareas fundamentales del proyecto fue el diseño y construcción de indicadores para facilitar la medición del riesgo de siniestralidad en la red de CAPUFE - para los usuarios de la red, los vehículos y los peatones. Los indicadores diseñados tienen el acento en la prevención de la siniestralidad.

## **3. Caracterización de la siniestralidad**

### **3.1 Ubicación en la red de los accidentes relacionados con la infraestructura.**

Con la intención de contribuir a la formación de un Programa de Obra Pública y Señalización, así como establecer prioridades en la asignación de los recursos institucionales. En la investigación se privilegia la cuantificación, caracterización e identificación de los accidentes registrados como "atropellado", "choque vs. objeto sobre carpeta" y "choque contra semimoviente", por su relación con las características y condiciones de la infraestructura y la responsabilidad que le compete al Organismo en ellos.

Este conjunto de accidentes representó el 35.5% de los accidentes registrados y el 11.2% de las víctimas.

### **3.2. Características demográficas de las víctimas y personas atendidas en los servicios médicos de CAPUFE.**

De los 407 accidentes registrados, el 72% corresponde a hombres, sin embargo, se registraron mayores porcentajes de mujeres muertas en las edades de 0 a 14 años y de 50 y más.

- ❖ El 72.2 % del total de muertos en 1998 fueron hombres y el 27.8 mujeres.
- ❖ Del total de personas fallecidas que conducían el vehículo, el 86.9% fueron hombres y el 13.1 mujeres.

### **3.3. En cuanto al tipo de accidentes- Víctimas:**

Entre los tipos de accidentes que provocan el mayor número de víctimas por cada 1000 accidentes destacan:

- ❖ El *atropellamiento*, con 996 víctimas.
- ❖ La *volcadura sobre carpeta*, con 969.
- ❖ El *choque por alcance múltiple*, con 896.
- ❖ El *choque por alcance*, con 683.
- ❖ El *choque lateral*, con 561.
- ❖ La *salida del camino*, con 556.

### **3.4. Accidentes vinculados al color de vehículo y la hora del siniestro.**

- ❖ De los accidentes ocurridos entre las 12:00 y las 17:00 horas, los vehículos de color azul y amarillo son los que predominan.
- ❖ Entre las 17:00 y las 22:00 horas, predominan los de color café y morado.
- ❖ Entre las 22:00 y las 4:00 horas, los de color negro y azul.
- ❖ Y entre las 4:00 y las 8:00, predominan los vehículos de color amarillo y blanco.

### **3.5. Comportamiento de la siniestralidad por día de la semana.**

En la red propia el número de accidentes, según el día de la semana en que ocurren y el tipo de accidentes, por MVKR, muestran los siguientes resultados:

- ❖ El mayor número de accidentes corresponde al día domingo con 1.06 accidentes por MVKR.
- ❖ El segundo lugar lo ocupa el día lunes, con 1.03 accidentes, tasa ligeramente superior a la del sábado con 1.01.
- ❖ El tercer lugar lo ocupa el jueves, con 0.97 accidentes.
- ❖ El cuarto el día martes con 0.94 accidentes.
- ❖ El día de menor siniestralidad resulto el miércoles con 0.88 accidentes por MVKR.

#### **4. Propuestas**

Las lesiones por accidentes de vehículos de motor pueden reducirse con la adopción de determinadas políticas públicas orientadas a la prevención y formuladas con una orientación integral.

Es importante señalar que, se requiere lograr un equilibrio entre las ganancias del sistema de autopistas de cuota y las condiciones de seguridad de las mismas. Nuevamente aquí se requiere un estado que regule y observe el cumplimiento de esa regulación.

Por otro lado, no podemos dejar de señalar que para fines de análisis y porque así nos obliga la información disponible, nos

abocamos a la descripción de la  ***siniestralidad en las autopistas de cuota*** , pero no podemos olvidar la posible interrelación entre todas las formas de violencia, en las que subyace una cultura que no valora la vida.

En la violencia, según con Alonso-Fernández(1984) existen tres momentos: la motivación(casi siempre en el pathos de la pasión), la experiencia vivenciada (como  ***autoafirmación y demostración de poder*** ) y la manifestación o conducta violenta(una descarga contra el mundo).

Es por eso que se requiere analizar la relación que existe entre la velocidad y la sensación de poder, en una sociedad empuja al consumo vinculando *el tener* con el valor de la persona.

En cuanto a medidas específicas, se sugieren las regulaciones y las acciones para hacerlas cumplir sobre:

- ❖ Programas masivos de educación vial, desde temprana edad;
- ❖ El casco para motoristas;
- ❖ Los límites de velocidad;
- ❖ El control del consumo de alcohol y drogas; Uso del espirómetro en controles aleatorios y Uso experimental de kits de detección de drogas.
- ❖ El uso de los cinturones de seguridad; y dispositivos de retención infantiles hasta lo 12 años

- ❖ La evaluación sistemática de la infraestructuras carreteras, en especial el cuanto a la prevención del cruce de peatones y a los de vehículos de dos ruedas, especialmente en vías urbanas e interurbanas.
- ❖ Vigilancia efectiva de su cumplimiento mediante el uso Creciente de radares,
- ❖ Inspección técnica de vehículos
- ❖ La instrumentación de estas medidas, sugieren la adopción de planes integrales o de paquetes legislativos complejos que estimulen el cumplimiento efectivo de regulaciones ya existentes y otras nuevas.
- ❖ En el campo regulatorio, aunque se pone de manifiesto que la existencia de normas legales no es suficiente por sí misma, ya que si no se hacen cumplir su efecto es mínimo.