

Tenemos la vacuna para frenar esa mortalidad, pero no la aplicamos
(y no es contra el coronavirus)

Imprimir

Por esta causa murieron en Colombia 7.611 personas el año pasado. De hecho, el 2021 fue históricamente el año con mayor número de muertes en Colombia por esta causa. Y en el año 2022 el tema en vez de mejorar está empeorando, pues solo en el reciente mes de enero hubo 571 personas que fallecieron por esta causa, un 28% más que el mismo mes del año 2021.

Tantas personas fallecidas el año pasado en todo el territorio nacional y una tendencia preocupante que permite visualizar que este año la mortalidad será mayor, convierten a esta causa en un auténtico y grave problema de salud pública en Colombia. ¿Cuál es ese hecho generador que cobra la vida a tantas personas en el país y que en el 2022 ya está siendo más mortal que en el 2021?

La causa de esta mortalidad poco referenciada desde el sector salud es la siniestralidad en las vías de Colombia, hecho que significa no pocas muertes y lesiones de muchos colombianos cada año y que por tanto debe ser priorizada en la adopción de correctivos que lleven a la protección de la vida de quienes transitan las vías del país.

Importante por ello resulta la lucha que viene realizando desde hace varios años Mary Bottagisio, activista y fundadora de la Liga Contra la Violencia Vial en Colombia y que con justa razón procura con sus alertas permanentes y bien documentadas colocar en el imaginario de toda la colectividad este innegable problema de salud pública.

Según Bottagisio, de los 7.611 fallecidos en las vías colombianas en el 2021, el 56% (4.312 personas muertas) corresponde a motociclistas muertos por la siniestralidad vial, debiéndose además incluir la mortalidad por esa causa que se presentó también en peatones y en ciclistas. Como complemento en el análisis, debe incluirse un hecho que no es menor y es que el año 2021 fue históricamente el año con mayor venta de motos en nuestro país en el presente siglo XXI.

Por eso, una mirada a lo que está ocurriendo en las vías de Colombia lleva a una conclusión inicial y es que con los datos de mortalidad antes mencionados por la siniestralidad aquí

Tenemos la vacuna para frenar esa mortalidad, pero no la aplicamos
(y no es contra el coronavirus)

comentada (que para agravar el asunto, corresponde a cifras preliminares pues en el tema de estas estadísticas, solo se conocen las definitivas tiempo después que “se maduran y decantan”), las vías del país se convirtieron en escenarios de una guerra que está generando bajas en cada mes del año, tanto de fallecidos como de lesionados, algunos de estos últimos con secuelas permanentes y con la imposibilidad de regresar a la vida productiva por el tipo de afectación física que padecen.

Es así que frente a esa adversa, triste y preocupante realidad, dentro del portafolio de derechos que tiene la sociedad colombiana y que por tanto debe también defender, está el derecho a una movilidad segura, que además debe ser sostenible e incluyente, por lo que dicho derecho debe ser también un bien jurídico protegido, como lo contempla la Lucha contra la Violencia Vial en este país.

Si bien es cierto que esta no es una problemática exclusiva de Colombia, (cada año en el mundo mueren cerca de 1,3 millones de personas por los siniestros viales), a nivel mundial en los inicios del presente siglo se definieron unos compromisos con objetivos claros que los países debían cumplir precisamente para disminuir el número de muertes y lesiones que se producían por esa causa.

Como todo y como siempre, unos países tuvieron la voluntad política y establecieron las alianzas funcionales con los actores involucrados en el escenario de la movilidad y tránsito en las vías, y alcanzaron impactar favorablemente en esa búsqueda específica de la disminución de la mortalidad y la ocurrencia de lesiones.

Pero también, como todo y como siempre, algunos países se quedaron en la política de papel y no trascendieron en la real adopción de la política pública que generase los objetivos definidos en los compromisos que debían honrar y cumplir para el beneficio de sus habitantes.

¿Dónde se sitúa Colombia en este análisis? Hace 10 años, en la Ley del Plan de Desarrollo expedida ese año, la Ley 1450 de 2011, se definió como política de Estado la seguridad vial y

Tenemos la vacuna para frenar esa mortalidad, pero no la aplicamos
(y no es contra el coronavirus)

por eso se avanzó en la formulación de la Hoja de Ruta (Plan Nacional de Seguridad Vial) para avanzar en tal fin, definiendo objetivos como los de la Década de Acción, con una meta precisa y clara que era lograr disminuir en un 50% las muertes para el año 2021.

Sin embargo, sostiene Bottagisio que antes que cumplirse la meta definida en el 2011 para ese decenio, el cierre del período en el 2021 mostró que las muertes por este motivo antes que disminuir, aumentaron y la salida del ejecutivo fue gastar más y nuevos recursos públicos en formular otra vez una Plan Nacional de Seguridad Vial, cuando según la activista “ya Colombia conoce cómo y por qué se están matando las personas en las vías de este país”.

La experiencia del día a día ha permitido identificar y definir los tres grandes pecados del Gobierno colombiano frente a la problemática de la siniestralidad vial y que mientras no se corrijan, la mortalidad seguirá presente en las vías del país en la trágica película en la que diariamente todos somos protagonistas en este país y que se llama “Vida y muerte sobre ruedas en las vías de Colombia”.

El primero de ellos es que no se haya trabajado el tema de la velocidad. Mientras los países que han logrado la reducción de la mortalidad por este concepto van en una dirección, Colombia pareciese ir en sentido contrario. Por ejemplo, en algunas ciudades del mundo en consonancia con la industria automotriz, adoptaron topes de velocidad de 50 km/h, además trabajaron en el desarrollo de tecnologías para mejorar el control sobre las vías para protección de la salud y la vida de quienes las utilizan, evidenciando así que se puede mitigar el daño con la adopción de medidas protectoras de la población. En Colombia, que parece siempre ir en contravía, lo que se aprobó desde el 2008 fue una ley, pero para aumentar las velocidades, lo que es contrario a lo que realmente se necesitaba por los resultados que hoy se evidencian en términos de vidas humanas perdidas, así como de lesionados.

El segundo tema no avanzar en el tema de la seguridad vehicular, dado que precisamente es el vehículo el que trae el riesgo al sistema. Y justamente en este tema es el que más contrasentidos se dan en Colombia, iniciando con el hecho que se haya aumentado de 20 a

Tenemos la vacuna para frenar esa mortalidad, pero no la aplicamos
(y no es contra el coronavirus)

24 años la vida útil de los vehículos de transporte público y carga, bajo el argumento de ser parte de la solución en aras de la reactivación económica por la pandemia, cuando es muy claro que de esa forma se está potencializando el riesgo generado por la vetustez de los vehículos así autorizados para transitar.

De otra parte, se anunció que Colombia adhirió al Acuerdo de las Naciones Unidas para Seguridad Vehicular, pero que será tarea del gobierno entrante avanzar en ella, pues es posible que esa decisión solo se formalice en su trámite en el Congreso de la República al final de la actual legislatura. Igual ocurrió con la necesidad de la exigencia de los frenos ABS para las motos que transitan en Colombia y que viene de años atrás; el año pasado se dijo que esta exigencia se incluiría en el Plan Integral de Seguridad Vial de Motos definido para los años 2021 y 2022, y eso nunca ocurrió.

El tercer tema es la falta de control de conductas temerarias que resulta fundamental en el abordaje de la política pública que se adopte para enfrentar la siniestralidad vial. Sin embargo, lo que ha ocurrido finalmente es que esos controles se han quitado del escenario y hoy las carreteras en el país así como las vías urbanas se han convertido en un siniestro reinado de la anarquía. Basta recordar que en el 2018, por cada 10 municipios en Colombia, 7 no tenían control de tránsito y transporte y el Gobierno desmontó la Dirección de Tránsito y Transporte para trasladar a los efectivos que hacían esa labor a cumplir funciones de seguridad ciudadana y por tanto las vías hoy andan solas, sin mayor control.

Preocupa que en un país como Colombia, según los datos informados, se haya gastado casi 1 billón de pesos (\$ 800 mil millones exactamente) en los últimos 4 años para el financiamiento de la política de seguridad vial, y que esta plata así gastada no represente una verdadera inversión puesto que no ha tenido el debido retorno social y si se ha dado, ha sido mínimo, pues para el caso puntual sería la disminución de la mortalidad y de las lesiones en las vías, así como el aumento de vidas salvadas en este escenario, y eso no se ha conseguido.

Pero tal como ocurre con el tema de la reforma del sector salud, preocupa también que

Tenemos la vacuna para frenar esa mortalidad, pero no la aplicamos
(y no es contra el coronavirus)

ninguno de los que aspira a dirigir los destinos del país desde la primera magistratura, tenga en su discurso proselitista un proyecto dentro de su programa de gobierno sobre la seguridad vial, siendo una razón suficiente para incluirlo el hecho que la mortalidad en las vías en Colombia es la segunda causa de muerte violenta en el país. Pero, de otra parte, sí pretenden alcanzar el click del afecto del voto con los más de 9 millones de motociclistas que hay en Colombia, pero olvidándose que ellos aportan el 50% de los muertos que ocurren cada año en las vías de este país. Ese click lo conseguirían más rápido si pensarán en como favorecer la seguridad de los motociclistas protegiendo sus vidas.

Volviendo al lenguaje de la salud pública, la prevención resulta fundamental en este tema de la siniestralidad vial, así como ocurre con las enfermedades infecto-contagiosas y las que tienen factores de riesgo identificados que inducen la aparición de esas enfermedades en las personas. En este caso en Colombia se tiene ya el diagnóstico de la enfermedad, se conocen sus causas y sus efectos, así como también la mortalidad que genera, pero también se conoce la vacuna para evitar tanto la enfermedad como lograr la disminución de la mortalidad que cada año se informa, pero no se ha tenido la voluntad política ni la coherencia para aplicar esa vacuna que sí está disponible desde hace años y no requiere multimillonarios recursos para comprarla a la industria farmacéutica internacional.

Ulahy Beltrán López, Médico Cirujano, Especialista en Gerencia de Servicios de Salud y Especialista en Seguridad Social Latinoamericana. Ha sido: Vicepresidente de la Junta Directiva Nacional de la Asociación Colombiana de Hospitales y Clínicas (ACHC), Consejero Nacional, Departamental (Atlántico) y Distrital (Barranquilla), de Seguridad Social en Salud, miembro de juntas directivas de IPS privadas y de Empresas Sociales del Estado, asesor en salud de la Contraloría General de la República, gerente de Empresas Sociales del Estado. Actualmente: docente universitario, columnista en medios impresos y virtuales, consultor y asesor en servicios en salud, editor de NOTAS DE ACTUALIDAD EN EL SECTOR SALUD. Todas las columnas del autor encuéntrelas en <https://ulahybeltranlopez.blogspot.com> o solicítelas al contacto: ubeltran@hotmail.com

Foto tomada de: El Colombiano