



# **FORO PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL UNA NECESIDAD IMPERIOSA PARA COLOMBIA**

**Jorge Martin Rodriguez H. PhD  
Profesor Investigador  
Pontificia Universidad Javeriana Bogotá**



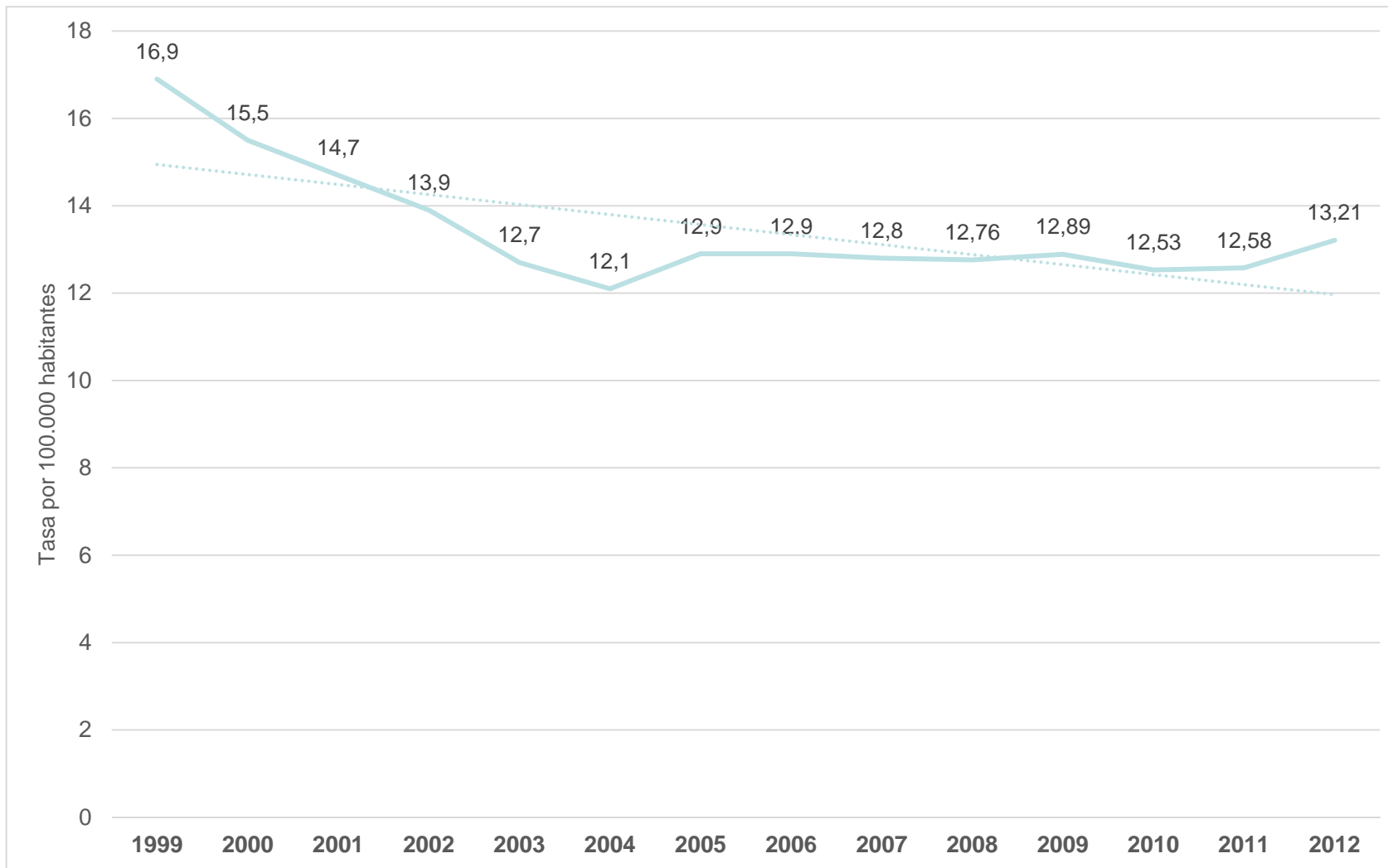
# Seguridad vial

Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de lesiones o muertes de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

Comprende un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los siniestros viales, desde el diseño y equipamiento vial, el mantenimiento de la infraestructuras vial, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación y reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de la vía, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención de víctimas. Ley 1702 2013 (ANSV)

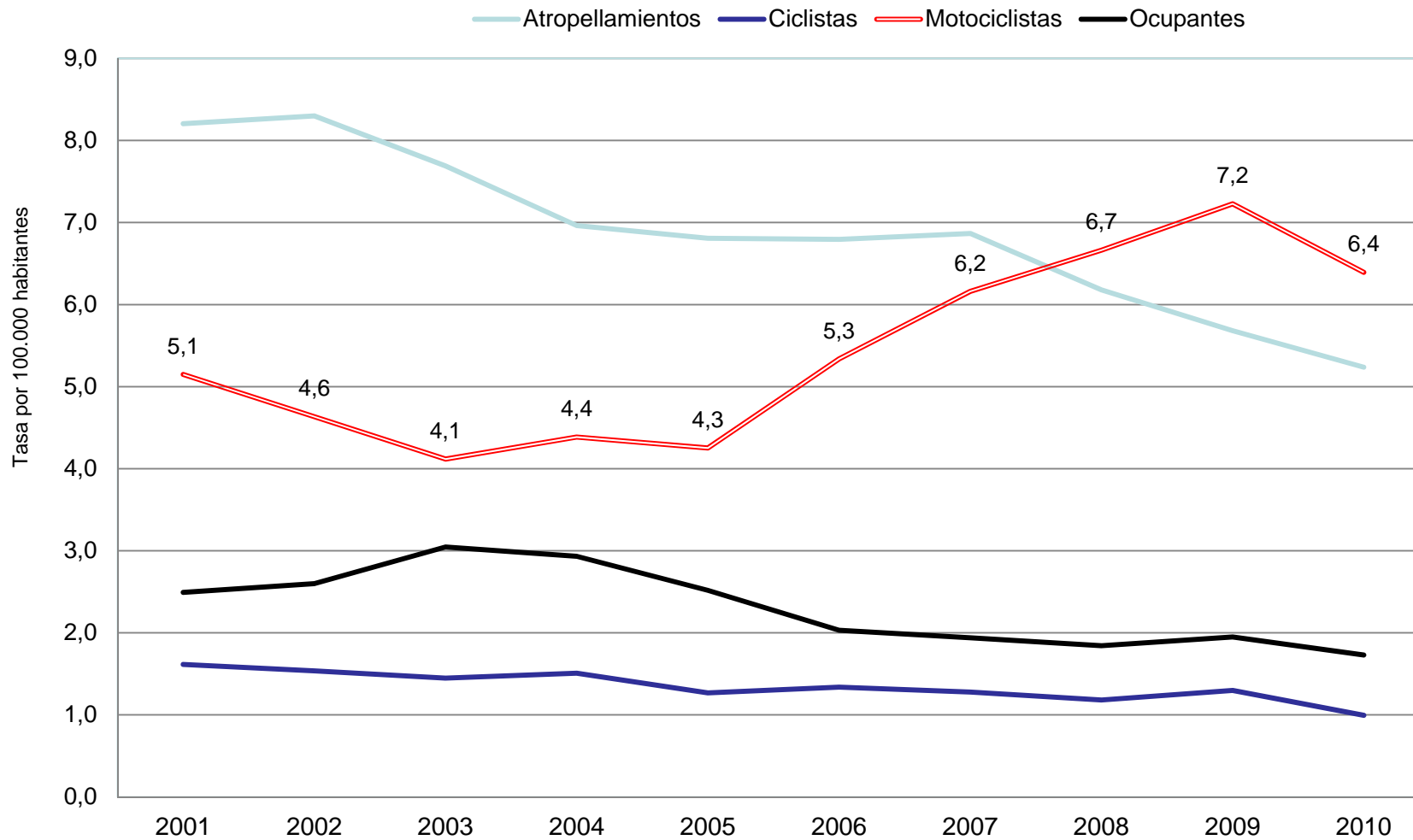


# Comportamiento de las muertes causadas por el tránsito



Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia a partir de los registros del INML 1999-2012

# Comportamiento de las muertes causadas por el transito



## **Porque las Lesiones Causadas por el Tránsito (LCT) no son o no se les debe llamar accidentes**

Hasta hace 20 años las LCT antes eran considerados “accidentes”, se mostraban como algo que ocurría fortuitamente, al azar, fuera de control y que ocurrían de forma súbita e imprevista.

De un tiempo para acá, el concepto ha evolucionado al concepto de *lesiones*, eventos, que no son fruto del azar, tienen características, naturaleza y factores de riesgo, por tanto, se pueden estudiar, analizar y prevenir.

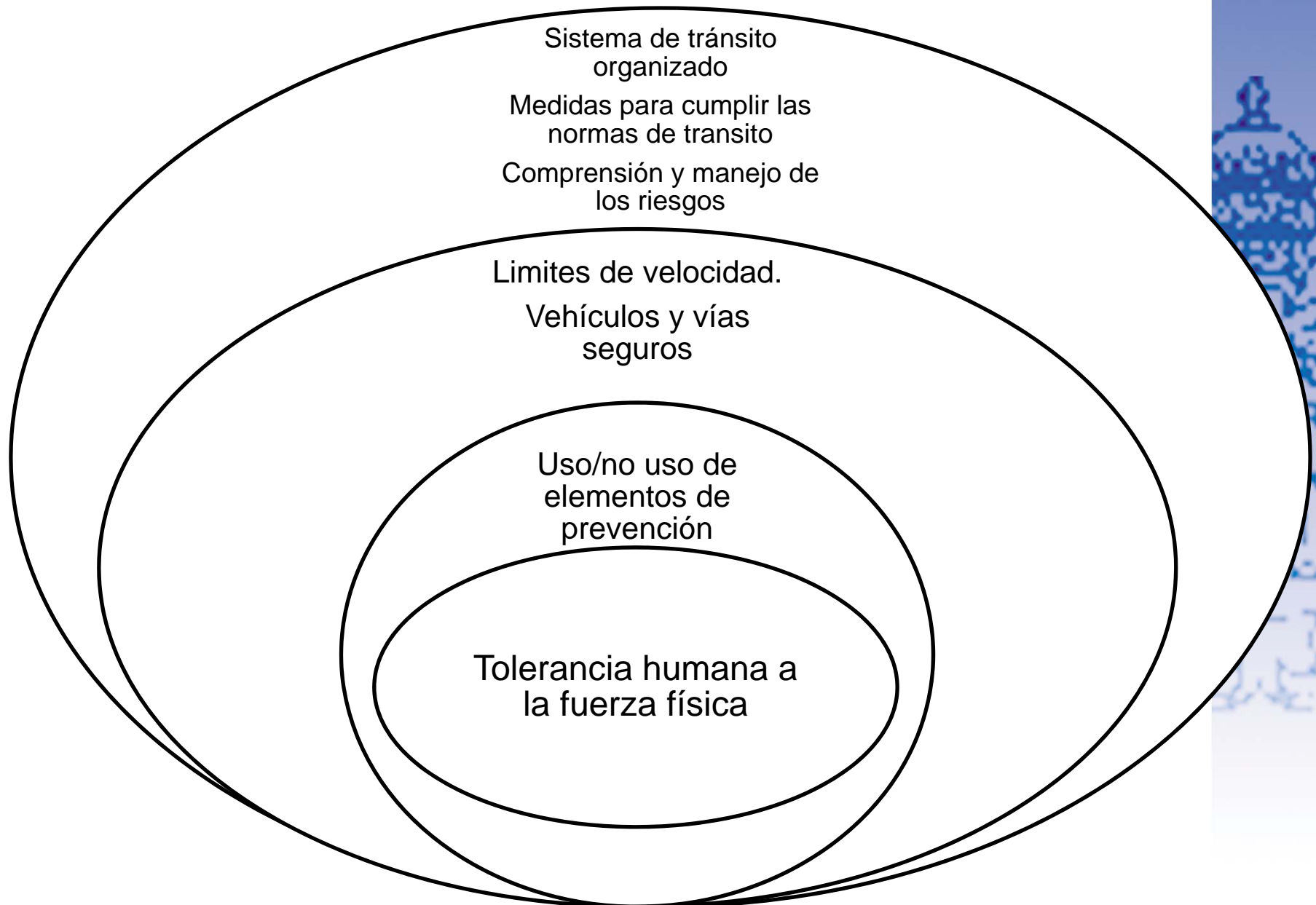


## Referente teórico: Matriz de Haddon

<b>FASE</b>	<b>AMBIENTAL</b>	<b>VEHÍCULOS</b>	<b>HUMANO</b>
<b>Antes del evento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseñar carreteras con separación de exposiciones.</li> <li>- Mejorar elementos de seguridad para el peatón.</li> <li>- Fomentar medidas de reducción de la velocidad en áreas de riesgo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseñar y vigilar condiciones mecánicas adecuadas de los vehículos, luces y frenos</li> <li>- Fabricar vehículos con la protección y diseños probados</li> <li>- Control de la velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Información, educación,</li> <li>- Manejo de comportamientos</li> <li>- Conducción bajo los efectos del alcohol.</li> <li>- Aplicación de la reglamentación por la policía.</li> <li>- Vigilar y supervisar conductores vs peatones con déficit visual y/o auditivo.</li> </ul>
<b>Durante el evento</b>	<p>Luminosidad y visibilidad en zonas de riesgo.</p> <p>Objetos protectores en zona de choque al lado y lado de la vía</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presencia de dispositivos de retención</li> <li>- Otros dispositivos de seguridad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uso de dispositivos de sujeción.</li> <li>- Conducción bajo los efectos del alcohol</li> </ul>
<b>Después del evento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generar elementos de socorro y salvavidas adecuados.</li> <li>- Disponibilidad de ambulancias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponer de equipos para disminuir el riesgo de incendio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brindar atención de primeros auxilios, desplazamiento y acceso a la atención médica de forma oportuna</li> </ul>



# Esquema. Enfoque sistémico de la seguridad vial



La necesidad de cambio del concepto de accidentes, es más que una situación netamente etimológica!!

Es comprender y promover de forma responsable que son eventos ***prevenibles,!!!***

Se le pueden llamar choques (con daños, heridos o muertos), siniestros, incidentes, infracciones de tránsito, etc...





## EJEMPLO 1

- **Hechos:** Choque entre Audi & Taxi en la calle 26 de la ciudad de Bogotá, 12 de Julio 2013.
- **Factores asociados**
  - ✓ **Vehículo(s):** Alta gama, se desplazaba a 160 km/hr.
  - ✓ **Persona(s).** Conductor vehículo estado de embriaguez. No uso de cinturón de seguridad por parte de las pasajeras del taxi.
  - ✓ **Medio ambiente.** Incidente ocurre en hora de la madrugada.



## **Pérdidas en 'salud':**

- Dos personas muertas
- Una persona discapacitada de por vida



## EJEMPLO 2

· Hechos: Incendio de autobús que desplazaba a alrededor de 50 personas, la mayoría menores de edad, al salir de un acto litúrgico. Municipio Zona Caribe Colombiana. 18 de Mayo 2014.

### · Factores asociados

- **Vehículo:** Modelo 1993; con SOAT y certificado de revisión TM vencidos, sin tarjeta de operación, desvinculado de empresa previa. Sin salidas de emergencias habilitadas.
- **Persona.** Conductor con LC vencida. Conducta 'arriesgada' de cargar combustible de forma indebida. Menores en situación de indefensión.
- **Organizacional.** Déficit de guardas de tránsito a nivel municipal. No convenio con la policía nacional. Problemas e investigaciones con la concesión de la ciudad.

## **Pérdidas en 'salud':**

- 33 menores muertos
- 18 menores / adultos lesionados.



## Ejemplo 3

- **Hechos:** Bus y taxi venían uno al lado del otro en diferentes carriles. Taxista cambia de carril antes del semáforo sin cerciorarse de que pudiera realizar la maniobra causando el choque. 20 febrero 2014
- **Factores asociados:**
  - ✓ **Factor humano:** Estrés psicológico, fatiga, falta de atención.
  - ✓ **Factor entorno/vehículo:** Demarcación insuficiente, inadecuada comunicación de acciones, déficit en diseño de autobús (vidrios)
  - ✓ **Factor organizacional:** Horas de trabajo irregulares, inadecuado mantenimiento de la vía, diseño inadecuado del espacio de conducción.



## Pérdidas materiales

- Solo daño de latas



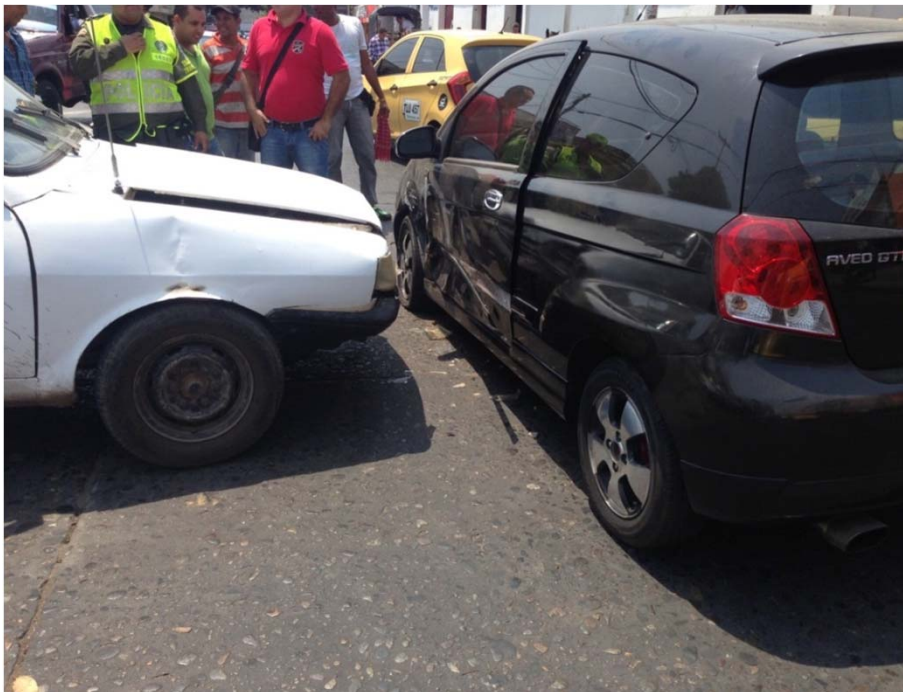
## Ejemplo 4

- **Hechos:** Conductor de carro antiguo discutía con motociclista. Llegó desconcentrado a la intersección y omitió la señal de pare, golpeando otro vehículo que llevaba la vía. 26 marzo 2014.
- **Factores asociados:**
  - ✓ **Factor humano:** Falta de atención, error de prioridad, estrés, habilidades insuficientes.
  - ✓ **Factor vehículo/entorno:** inadecuado mantenimiento del vehículo, señales y demarcación insuficientes, obstrucción de la visual.
  - ✓ **Factor organizacional:** Procesos de supervisión de LC inadecuados, falta de semáforos, ausencia de demarcación horizontal – vertical en la intersección.



## Pérdidas materiales

- Solo daño de latas





# ¿Qué necesitamos en Colombia para fomentar la seguridad vial?

- Tener un **enfoque interdisciplinario** para trabajar en la promoción, monitoreo, supervisión de al menos los cinco factores de riesgo que recomienda OMS
  - Alcohol
  - Velocidad
  - Dispositivos de retención en adultos.
  - Elementos de protección en adultos. (cascos).
  - Dispositivos de retención en niños.



# ¿Qué necesitamos en Colombia para fomentar la seguridad vial?

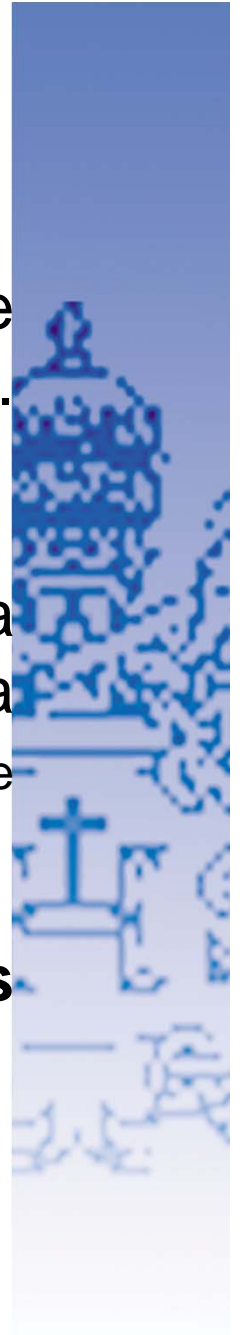
Reconocer que todos los mal llamados '*accidentes*' de tránsito, son eventos **prevenibles** en su gran mayoría. (siniestros, incidentes, choques, lesionados, etc.).

Un **área o departamento desde el MSPS** que articule la promoción de la seguridad vial desde la salud pública a nivel intersectorial. Las LCT representan el 5% de la carga de enfermedad para Colombia.

Reconocer y **promover la seguridad vial de los actores vulnerables de la vía pública.**

Construir políticas públicas con enfoque diferencial.

Construir desde lo local con participación intersectorial



# ¿Que tendremos a continuación?

Panelista	Temática	Tiempo
Dra. Martha Híjar CONAPRA México	Necesidad de la Interdisciplinariedad en la seguridad vial	40 minutos
Dr. Andrés Villaveces BM USA	Comportamiento de lesiones y muertes en motociclistas Colombia – América Latina	40 minutos
Dr. Alain Verstraete Ghent University Bélgica	Effects of alcohol on driving in the European Union with emphasis on the influence of alcohol and psychoactive substances	40 minutos
Preguntas del público, conclusiones y cierre del foro		40 minutos





**Muchas gracias**  
**[www.cendex.org.co](http://www.cendex.org.co)**

