

## EDITORIAL

### **SALUD VIAL: CONCEPTO TRANSDISCIPLINAR PARA LA MOVILIDAD SEGURA**

#### ROAD HEALTH: TRANSDISCIPLINARY CONCEPT FOR SAFE MOBILITY

#### SAÚDE VIÁRIA: CONCEITO TRANSDISCIPLINAR PARA MOBILIDADE SEGURA

CLAUDIA RODRÍGUEZ TORRES\*

La siniestralidad vial es considerada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como un tema de salud pública. En varios países se han venido desarrollando programas tendientes a reducir el número de lesionados y fallecidos por esta causa<sup>(1)</sup>. A nivel internacional, los siniestros viales causan casi 1,3 millones de muertes y se estima que ocasiona 50 millones de lesionados anualmente, convirtiéndolos en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo<sup>(2)</sup>.

Se estima que durante el próximo decenio los siniestros viales causarán otros 13 millones de muertes y 500 millones de traumatismos, impactando particularmente a los países de ingresos bajos y medios. Estas cifras inaceptables se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos<sup>(3)</sup>. Según el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, los traumatismos por siniestros viales pasaran del noveno lugar al cuarto lugar para el año 2030 por causas de mortalidad, implicando un alto gasto para todas las entidades involucradas, alcanzando \$USD 518.000 millones<sup>(4)</sup>.

Con el objetivo de evidenciar la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir los fallecidos y lesionados graves viales, en al menos un 50% durante ese período<sup>(3)</sup>, declarados bajo los pilares de acción. Chile se comprometió a disminuir en un 30% la morbimortalidad vial, y para ello desarrolló la Estrategia nacional de Seguridad Vial a cumplir en este periodo con 152 medidas de acción<sup>(5)</sup>.

\*Matrona, Magíster en Salud Pública, ONG No Chat, Consejo de la Sociedad civil (COSOC) de la Subsecretaría de Transportes de Chile. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0956-0392> Email: milevatrice@gmail.com

En la perspectiva convencional de la seguridad vial, se ha tendido a cargar históricamente al usuario con la mayor responsabilidad en la ocurrencia de los siniestros viales<sup>(6)</sup>, sin embargo, al abordar el concepto de un sistema seguro<sup>(7)</sup>, se reconoce que la responsabilidad del factor humano es solo una parte limitada de la ecuación. De hecho, se considera que tanto las causas como las consecuencias de los siniestros deben atribuirse en parte al vehículo y a la infraestructura vial. Este enfoque busca la creación de un sistema integral que opere de manera segura en su conjunto<sup>(7)</sup>. Esto respalda la importancia de centrarse en el diseño de carreteras, infraestructura y vehículos más seguros en lugar de simplemente responsabilizar a los conductores por sus errores<sup>(8)</sup>. Las actitudes y creencias de las personas también influyen en su percepción de la seguridad vial<sup>(9)</sup>. Es crucial abordar la seguridad de los peatones, el grupo más vulnerable en la movilidad, como parte de los esfuerzos para mejorar la seguridad vial<sup>(10)</sup>.

Después de varias décadas a nivel global, el aumento del parque automotriz ha tenido un impacto significativo en la estructura de las ciudades y en la forma en que ocupamos el espacio urbano<sup>(11)</sup>. La crisis ambiental, la salud y la equidad social demandan un cambio en el enfoque de la movilidad urbana actual con urgencia<sup>(12)</sup>. Para abordar este desafío de manera integral, se propone un enfoque transdisciplinario y conceptual que integre como pilar estratégico a la salud pública. Esto implica considerar todas las dimensiones asociadas a la seguridad vial, conciliando las necesidades de la sociedad actual y futura<sup>(11)</sup>.

En este nuevo concepto paragua denominado “Salud Vial”, se debe priorizar el fomento y acceso a los modos de transporte más sostenibles y saludables, considerando los aspectos medioambientales, sociales, económicos y territoriales asociados, evidenciando que la planificación urbana, la movilidad y la salud están estrechamente interconectados transdisciplinariamente<sup>(12)</sup>.

En definitiva, más allá de facilitar y resguardar la movilidad entre puntos, es esencial adoptar una visión más amplia de la seguridad vial que considera la salud, el bienestar y la equidad en la planificación de la movilidad. Esta perspectiva debe tener en cuenta a todos los modos de transporte, las necesidades de las personas, comunidades y sus determinantes asociados<sup>(13)</sup>, relevando que la movilidad, las relaciones sociales y el entorno físico ejercen una influencia en distintos niveles respecto al bienestar de las personas.

El desafío propuesto plantea construir este enfoque y concepto paragua de manera colaborativa y multidimensional a corto plazo, con el fin último de lograr disminuir la morbilidad vial en las sociedades de hoy.

## REFERENCIAS

1. Varela C. Seguridad Vial, el reto del nuevo Gobierno. Fasecolda [Internet]. 2018 [citado 18 oct 2023]; 171:12-20. Disponible en: <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/449>
2. Gómez GAR, Olivo CZ, Campos VY, Suasnavas BPR, Cárdenas MI. Desigualdades en seguridad vial por fallecimientos en peatones. Signos [Internet]. 2020 [citado 18 oct 2023]; 12(1): 53-64. Disponible en: <https://doi.org/10.15332/24631140.5420>
3. United Nations General Assembly. Resolution adopted by the general assembly: 74/L.86. Improving global road safety [Internet]. New York: United Nations Biblioteca Digital; 2020 [citado 18 oct 2023]. Disponible en: <https://digitallibrary.un.org/record/3879711#record-files-collapse-header>

4. Abad CI, Campos YY. Sistema de indicadores de morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito: Revisión sistemática. *Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo* [Internet]. 2022 [citado 18 oct 2023]; 4(4). Disponible en: <https://journal.poligran.edu.co/index.php/gsst/article/view/3012/3139>
5. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). *Estrategia Nacional de seguridad de tránsito 2021-2030* [Internet]. 2a Ed. Santiago de Chile: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; marzo 2021 [citado 18 oct 2023]. 91 p. Disponible en: [https://conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Estrategia-Nacional-de-Seguridad-de-Tr%C3%A1nsito\\_2021-2030.pdf](https://conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Estrategia-Nacional-de-Seguridad-de-Tr%C3%A1nsito_2021-2030.pdf)
6. Tosi J, Trógolo M, Ledesma RD. Actitudes y conductas de riesgo en la conducción. *Psicol Am Lat* [Internet]. 2019 [citado 18 oct 2023]; 31: 39-52. Disponible en: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/psilat/n31/a05n31.pdf>
7. Elvik R, Nævestad TO. Does empirical evidence support the effectiveness of the Safe System approach to road safety management? *Accid Anal Prev* [Internet]. 2023 [citado 18 oct 2023]; 191: 107227. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107227>
8. Rodríguez-Hernández JM. “La Década de Acción de la Seguridad Vial” y la incidentalidad vial en Colombia: ¿qué es necesario hacer? *Revista Gerencia y Políticas de Salud* [Internet]. 2019 [citado 18 oct 2023]; 18(37). Disponible en: <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgps18-37.dasv>
9. Dhibi M, Alhajyaseen W, Alinier N. Safety and security perceptions in informal transport: The case of Tunisia. *Int J Inj Contr Saf Promot* [Internet]. 2022 [citado 18 oct 2023]; 30(1): 45-56. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/17457300.2022.2109679>
10. Saxena A, Yadav AK. Clustering pedestrians’ perceptions towards road infrastructure and traffic characteristics. *Int J Inj Contr Saf Promot* [Internet]. 2022 [citado 18 oct 2023]; 30(1): 68-78. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/17457300.2022.2112234>
11. Ruiz-Apiláñez B, Solís E. Movilidad activa: una visión integral e integradora. En Ruiz-Apiláñez, B. y Solís E. (Eds.) *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa* [Internet]. 2021 [citado 18 oct 2023]. pp. 15-24. Disponible en: <https://ruidera.uclm.es/server/api/core/bitstreams/deb69e20-c8ce-49ee-9442-74c068c6dfb1/content>
12. Gurdon C. Avanzando hacia una planificación integrada y sostenible de la movilidad. *EURE* [Internet]. 2023 [citado 18 oct 2023]; 49(146): 1-4. Disponible en: <https://doi.org/10.7764/eure.49.146.14>
13. Daher C, Marquet O. Salud pública y movilidad activa. En Ruiz-Apiláñez, B. y Solís E. (Eds.) *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa* [Internet]. 2021 [citado 18 oct 2023]. pp. 25-34. Disponible en: <https://ruidera.uclm.es/server/api/core/bitstreams/deb69e20-c8ce-49ee-9442-74c068c6dfb1/content>

