

Los accidentes de tráfico, la 'enfermedad' que mata más niños que la tuberculosis



UNICEF/UN037186/BINDRA - Archivo

MADRID, 21 Abr. (EUROPA PRESS) -

Las nuevas tecnologías y la movilidad sostenible centran actualmente el debate en el ámbito de la Seguridad Vial, pero hay una realidad que sigue siendo trágica: la siniestralidad en carretera. Actualmente pierden la vida en accidentes de tráfico cerca de 1,4 millones de personas en todo el mundo, y miles de víctimas son niños.

Los accidentes de tráfico son ya la octava causa de mortalidad en el mundo, aunque eso sí, la primera que no es una enfermedad. No obstante, se sitúa en los primeros puestos en el grupo de edad más bajo.

Las enfermedades diarreicas, las enfermedades respiratorias y la meningitis son los únicos 'asesinos' que acaban con más vidas que los coches entre los niños de 5 a 9 años. Pero los vehículos suben al tercer puesto cuando las víctimas tienen entre 10 y 14 años, situándose solo por detrás del SIDA y de las enfermedades diarreicas. Más

alarmante es entre los 15 a 17 años, pues escala hasta convertirse en la primera causa de muerte. Y es que los vehículos matan más que la tuberculosis y la malaria.

Según datos de la OMS, unos 186.300 menores de 18 años mueren al año en todo el mundo por culpa de los siniestros viales. O lo que es lo mismo, más de 510 muertes al día o una cada 3 minutos. Pero no afecta del mismo modo en unos países que en otros.

"En países de renta baja y media se concentran el 92% de las muertes por accidentes de tráfico", alerta en declaraciones a Europa Press Gwenaëlle Lansaman, coordinadora de 'Rights of Way' de Unicef y Abertis, proyecto que trabaja para prevenir los accidentes de tráfico en niños a escala mundial. Además, en los países pobres ocurren el 95% de accidentes de tráfico con víctimas niños.

De hecho, el ratio (muertes por 100.000 habitantes) de mortalidad actual en todo el mundo y de todas las edades es del 27,5 en países pobres, un riesgo más de 3 veces mayor que en los países ricos, donde el ratio está en el 8,3.

Otra de las diferencias entre países desarrollados y en vías de desarrollo es el tipo de usuario. En Europa, por ejemplo, las principales muertes de niños son viajeros de un vehículo, mientras que en Latinoamérica o África la mayor parte de niños que fallecen por un siniestro vial son peatones.

Para el portavoz de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI), Antonio Lucas, estas diferencias se deben al poco acceso que tiene la población de países pobres a buenos vehículos, pero también a la falta de infraestructuras y la ausencia de todo un sistema en torno a la Seguridad Vial que, por el contrario, sí existe, por ejemplo, en los países occidentales.

"Es un problema que va a ir a más y el no acceso a mejores vehículos hace que la accidentalidad aumente", advierte Lucas, que precisa que este problema se acentúa en países de Latinoamérica, por ejemplo, donde "se ve cómo cuatro niños van en una sola moto". "La solución es complicada, porque es la única manera que tienen, en muchos casos, de ir al colegio, hay que promover un acceso igualitario a los vehículos", incide.

En los últimos años, ha aumentado el número de fallecidos por accidentes viales en el mundo. De hecho, la OMS alerta de que la cifra global podría triplicarse hasta los 3,6 millones de fallecidos al año para el 2030. No obstante, las tasas de mortalidad en relación con el tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años, pues se han logrado avances en áreas importantes como la legislación, las normas de los vehículos y la mejora del acceso a la atención posterior al accidente.

"Sin embargo, este progreso no se ha producido a un ritmo lo suficientemente rápido como para compensar el aumento de la población y la rápida motorización del transporte en muchas partes del mundo", explican a Europa Press fuentes de Unicef. "Y si aumentan los accidentes de tráfico, existe el riesgo de que aumenten cuando hay un niño involucrado", resume Lucas.

REPÚBLICA DOMINICANA, JAMAICA Y FILIPINAS

La AESVI, asociación impulsada por el RACE que nació en junio de 2017 para actuar en la prevención de las lesiones infantiles como consecuencia de un accidente de tráfico, ha estado trabajando en República Dominicana, "uno de los países con mayor siniestralidad en el mundo", según apunta Lucas. Con una población de menos de 11 millones de habitantes, mueren al año más de 3.000 personas. Su tasa de mortalidad vial es de 34,6 muertes por 100.000 habitantes.

Desde la entidad, colaboran con el Gobierno dominicano para que se tome conciencia sobre el uso de Sistemas de Retención Infantiles (SRI), las también denominadas 'sillitas'. "En Latinoamérica se está discutiendo sobre su uso, mientras que en España se debate sobre cuál es su uso correcto; en República Dominicana no se han hecho los deberes", comenta Lucas.

En otros países de ingresos bajos y/o medios, la situación es similar. Tal y como asegura Lansaman, desde Unicef y Abertis inciden en la importancia de que exista una regulación sobre Seguridad Vial y una mayor concienciación sobre esta cuestión. El proyecto trabaja en Jamaica y Filipinas, países donde la siniestralidad vial "es de especial relevancia" y donde "el comportamiento del peatón conlleva muchos riesgos". Ambos países tienen tasas de mortalidad elevadas: 13,6 y 12,3, respectivamente.

"En Jamaica, trabajamos en las propias escuelas haciendo zonas seguras, poniendo pasos de cebra y señalización alrededor de la escuela, y promoviendo educación en el propio centro y con clubes de estudiantes donde pueden los niños recibir información y proponer cosas sobre Seguridad Vial", explica Lansaman. En el ámbito institucional, trabajan en la realización de campañas masivas de comunicación para toda la población.

En este país, el 30% de los muertos por el tráfico son peatones, y de este porcentaje, un tercio son menores de 14 años. Además, un número significativo de niños sufrió lesiones de por vida como resultado de los más de 70.000 accidentes de tráfico que se produjeron en la última década a una proximidad de 100 metros de zonas escolares.

En Filipinas, Unicef y Abertis realizan un trabajo similar a nivel educativo, pero también se está intentando incluir la Seguridad Vial en las legislaciones actuales, incorporando "el prisma de la infancia". En este país, las lesiones consecuencia de un accidente de tráfico ocupan el noveno lugar entre las principales causas de enfermedad entre los niños de 5 a 14 años.

Y EN ESPAÑA, ¿CUÁL ES LA SITUACIÓN?

Con una tasa de 3,9 muertos por 100.000 habitantes, España es uno de los países con menos siniestralidad vial del mundo. De las 1.830 personas que perdieron la vida en el último año, 35 fueron menores de edad. En toda Europa, fallecen al año unos 700 niños por accidentes de tránsito.

Según expone Lucas, las causas de mortalidad vial infantil difieren según el nivel de desarrollo del país. En España, de los 35 niños que murieron en 2018, cinco no llevaban ningún sistema de seguridad en el momento del accidente. Aunque el experto considera que en Europa generalmente "se ha superado el mensaje de que los niños tienen que ir con SRI" (los porcentajes de uso oscilan entre el 95% y el 92% en España), considera "preocupante" que, a día de hoy, aún haya niños que no los utilicen.

A su juicio, "en España aún queda mucho recorrido" y la solución para revertir este problema pasa por buscar una homologación más exigente y en promover la complementariedad entre los diferentes sistemas de seguridad (como el cinturón), además de mejorar la formación al usuario y a vendedores de 'sillitas', así como mejorar la I+D+i en seguridad vial infantil.

Las 'sillitas' podrían reducir un 60% las muertes de niños en todo el mundo, pero menos de la mitad de los países (84) cuenta con una ley sobre este sistema. De estos 84 países, solo la normativa de 33 países son consideradas buenas, según la OMS. España se encuentra entre ellos, pero no la República Dominicana, Jamaica ni Filipinas.