

Carga de enfermedad y costos por lesiones de tránsito: un problema de salud pública

Por Arturo Schweiger, Jesica Azar, Alejandro Sonis y Sebastián Marotz

Arturo Schweiger es Licenciado en Economía (UBA) y Magister en Economía Política en la Universidad de Boston con Beca Fulbright. Es director de la Maestría de Economía y Gestión de Salud en modalidad presencial y en modalidad a distancia. Y docente titular de materias de posgrado de la Universidad Isalud.

Jésica Azar es Licenciada en Sociología (UBA), Magíster en Metodología de la Investigación (UNTREF). Profesora adjunta en Maestría de Economía y Gestión de la Salud en Isalud. Directora de Investigación Accidentológica en el Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Alejandro Sonis es economista con un Magíster en Política y Gestión en Salud, de la Universidad de Bologna. Entre otros estudios de posgrado tiene un Diplomado en Evaluaciones Económicas en Salud y se ha especializado en el ámbito de Economía de la Salud. Íntegra Comisión Directiva de AES Argentina. Es docente de grado y posgrado en ISALUD.

Sebastian Marotz es economista con un Magíster en Política y Gestión en Salud, de la Universidad de Bologna. Íntegra Comisión Directiva de AES Argentina. Es docente de posgrado en Universidad ISALUD y en Universidad Arturo Jaureche.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera a las lesiones de tránsito como una epidemia. Se estima que en el mundo mueren anualmente cerca de 1,3 millones de personas a raíz de esta causa y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales (OMS, 2018). El desconocimiento de los costos y del impacto sanitario generado por las lesiones de tránsito produce dificultades a la hora de planificar intervenciones a nivel de Macro-gestión (Políticas de Seguridad Vial a nivel nacional, provincial y municipal) y de Meso-gestión (Hospitales) de carácter costos efectivos con la finalidad de la reducción del riesgo de traumatismos por siniestros viales.

A pesar de las estadísticas conocidas, se ha prestado poca atención a la prevención de los traumatismos causados por el tránsito en los Países Emergentes. Los gobiernos no reconocen el problema de los traumatismos causados por el tránsito como un problema de salud pública, sino como un problema de transporte y policía. (Ghaffar, Hyder, Bishai, & Morrow, 2002) Estos resultados instan a los gobiernos a adoptar políticas e intervenciones efectivas para reducir considerablemente las lesiones y muertes por siniestros de tránsito. (World Bank, 2017).

Las lesiones causadas por el tránsito, que muestran un incremento en el mundo, tienen origen en diversos factores, tales como procesos de urbanización rápida y no planificada (sobre todo en los países en desarrollo), la mundialización de modos de vida poco saludables, y el crecimiento de

factores de exposición al tránsito como el parque vehicular y la población. Según las proyecciones mundiales que realiza la OMS sobre la Carga Global de Enfermedad de un conjunto selecto de enfermedades, la mortalidad por lesiones de tránsito presenta una tendencia creciente hacia el año 2030, en conjunto con otras causas también asociadas con enfermedades crónicas no transmisibles (figura 1).

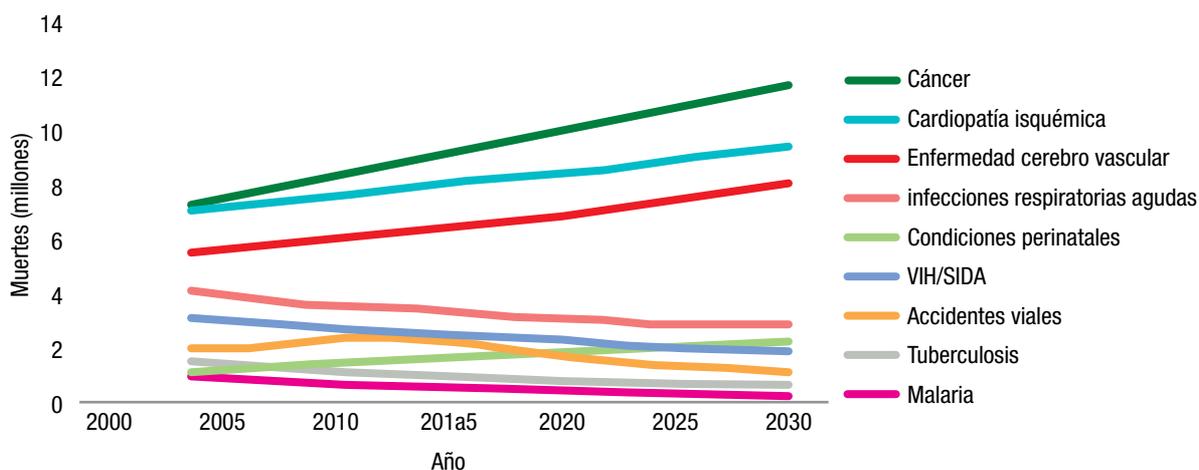
Actualmente, los accidentes de tránsito constituyen en el mundo la octava causa de muerte en todos los grupos etarios, siendo la primera en niños y jóvenes entre 5 y 29 años (OMS, 2018). Según la OMS, hoy en día muere más gente en el mundo por causa de los siniestros viales que por otras enfermedades como el HIV, la tuberculosis, o la diarrea. Además de la mortalidad, los accidentes de tránsito son un grave problema de salud pública debido a la carga de enfermedad que los mismos le generan a las víctimas no fatales, y por la gran cantidad de recursos económicos, humanos y materiales que los sistemas de salud de los diferentes países deben invertir para la atención de dicha carga. No obstante, se observa que el problema de la mortalidad por las lesiones de tránsito a nivel mundial se presenta de manera desigual según el nivel de desarrollo de los países. Según la OMS (2018), el 93% de las muertes por esta causa se producen en países de ingresos bajos y medianos, cuyo parque vehicular representa tan solo el 54% de los vehículos matriculados en el mundo. En este sentido, puede decirse que estos países presentan una mortalidad

desproporcionada por causa del tránsito, si se considera su baja tasa de motorización respecto a los países desarrollados. Por su parte, cabe mencionar que más de la mitad de las muertes por siniestros viales en el mundo corresponden a los denominados “usuarios vulnerables de las vías” (peatones, ciclistas, y motociclistas) (OMS, 2018). En Latinoamérica, particularmente, la motocicleta es el medio de movilidad que más ha crecido en los últimos años, generando como consecuencia una mayor cantidad de siniestros viales fatales que involucran a este tipo de usuarios de la vía vulnerables (OPS, 2019).

Economía, Salud y Seguridad Vial

Las lesiones causadas por el tránsito son una epidemia desatendida en los países en desarrollo. Si bien no hay datos definitivos sobre la cantidad de personas que sobreviven con alguna forma de discapacidad permanente por causa de lesiones de tránsito, se estima que, por cada muerte relacionada, las lesiones no mortales oscilan entre 10 y 50 veces más. Como se mencionó anteriormente, más del 90% de las muertes por lesiones ocurren en países de bajos y medianos ingresos, donde los esfuerzos preventivos a menudo son inexistentes, y los sistemas de atención médica están menos preparados para enfrentar el desafío. Como tal, las lesiones claramente contribuyen al círculo vicioso de la pobreza y los costos económicos y sociales asociados tienen un impacto

Figura 1
Causas de mortalidad proyectadas. Período 2004-2030.



Fuente: The Global Burden of Disease (OMS, 2008).

en los individuos, las comunidades y las sociedades. En este sentido, puede decirse que el impacto socioeconómico de la discapacidad relacionada con lesiones aumenta en los países de bajos ingresos, donde a menudo hay sistemas de rehabilitación y atención de traumatismos poco desarrollados y poca o ninguna infraestructura de bienestar social.

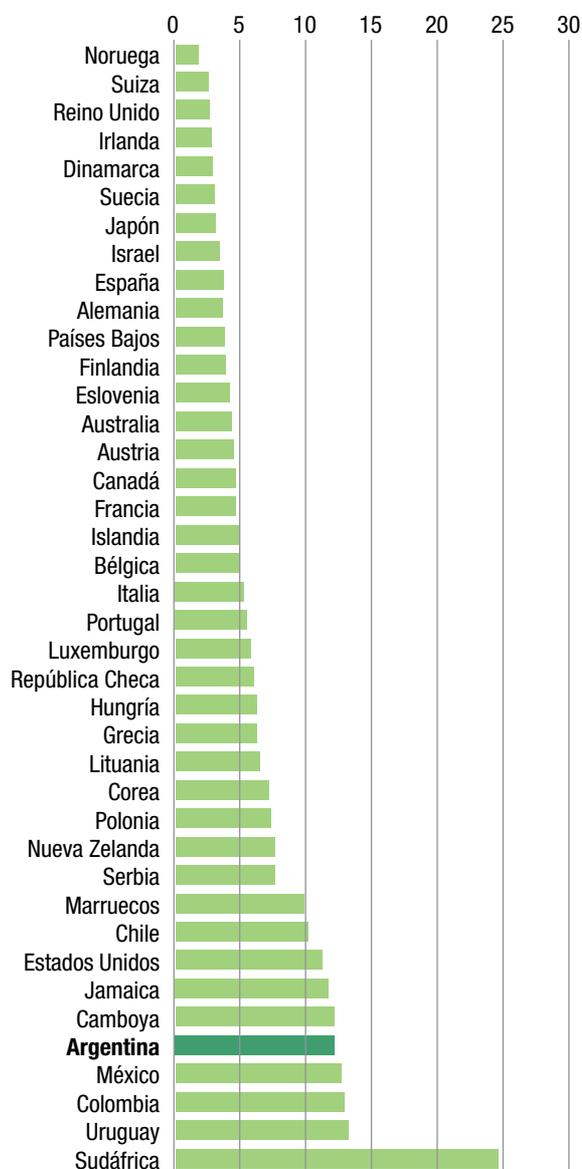
En línea con lo anterior, se puede afirmar que los traumatismos causados por el tránsito representan una carga enorme para las economías nacionales y de los hogares. En los países de ingresos bajos y medios, la problemática afecta principalmente al grupo de edad económicamente activo; es decir, aquellas personas que deben contribuir a la familia, la sociedad y la fuerza laboral. Esto último deriva en que muchas familias se ven sumergidas en la pobreza por la pérdida de un jefe de hogar, los gastos de atención médica extendida o la carga adicional de cuidar a un miembro de la familia que está discapacitado por una lesión en el tránsito. Por su parte, los costos económicos también golpean fuertemente a nivel nacional, imponiendo un impacto significativo en los sistemas de salud, seguros y legales. Este es un tema sumamente importante, sobre todo para los países que luchan con otras necesidades de desarrollo y donde la inversión en seguridad vial es limitada en comparación con la magnitud del problema. A nivel mundial, se estima que el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) se pierde por muertes y lesiones asociadas con el tránsito (OMS, 2018).

Las lesiones de tránsito en Argentina

Siniestralidad vial

Al igual que se observa en el mundo, en Argentina, las estadísticas de siniestralidad vial y sus consecuencias presentan valores alarmantes. Según las fuentes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) (2019a), en el año 2018 se registraron en Argentina un total de 122.488 siniestros viales. En éstos, fallecieron 5.493 personas y más de 113 mil resultaron heridas. Con relación a la mortalidad por siniestros viales en el país, según la Dirección de

Figura 2
Tasa de mortalidad por siniestros viales según países
Año 2018 o último disponible
(fallecidos cada 100 mil habitantes)



Fuente: The Road safety annual report (IRTAD, 2019).

Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, las lesiones de tránsito ocupan la primera causa de muerte dentro de “causas externas”, siendo ésta la cuarta causa de muerte dentro de Argentina. Asimismo, según este organismo, los accidentes de tránsito representan la primera causa de muerte en jóvenes entre 15 y 34 años (DEIS, 2017). En términos relativos de tasas, Argentina registró para 2018 una tasa de mortalidad por

sinistros viales de 12,3 (víctimas fatales cada 100 mil habitantes). En la figura 2 se observa una comparación de la tasa de Argentina respecto a otros países del mundo según el reporte anual de seguridad vial del *International Traffic Safety Data and Analysis Group* (IRTAD) (2019).

En línea con lo que se comentó anteriormente respecto a que el nivel de desarrollo humano de los países influye sobre los resultados de inseguridad vial, es posible observar en la figura 2 que los países más desarrollados del mundo son los que ostentan las tasas de mortalidad más bajas, mientras que la Argentina - junto con otros países de la región latinoamericana - son los que presentan los valores más elevados en el ranking de mortalidad.

Tal como se observa en el mundo, la mayoría de los fallecidos en Argentina por siniestros viales (58,2%) corresponde a personas de entre 15 y 44 años, el 79% a hombres, y más de la mitad (59,9%) se concentra en los usuarios vulnerables de las vías, siendo los motociclistas los principales afectados (44,5%) (ANSV, 2019a). El hecho de que los motociclistas resulten los más perjudicados con relación a la mortalidad por siniestros viales no llama la atención si se considera que: por un lado, las motos constituyen el modo de transporte que registra mayor crecimiento en el país (y por lo tanto mayor probabilidad de siniestro) (ANSV, 2018a); y, por el otro, que las motos implican para sus usuarios mayor exposición al riesgo de sufrir lesiones mortales ante la eventualidad de la siniestralidad vial, ya que éstas no cuentan con elementos de protección como la carrocería o cabina para el conductor.

Se ha evidenciado, según la literatura internacional, que los resultados de morbilidad como consecuencia de la siniestralidad vial se ven influenciados por los comportamientos de la población, tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol previo a la conducción, el no uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil (SRI) o casco, y distracciones al conducir (OMS, 2004). En Argentina, por mencionar algunos factores de riesgo, se observan bajas tasas de uso de elementos de seguridad vial (cinturón de seguridad, casco, sistemas de retención infantil) por parte de los usuarios de vehículos. Según estudios observacionales del comportamiento vial en Argentina (ANSV, 2019b), sólo el 49,3% de los automóviles transitan con todos sus ocupantes usando el cinturón de seguridad y sólo el 64,2% de las mo-

tos circulan con todos sus ocupantes usando el casco. Por su parte, según el mismo estudio, sólo el 26,4% de los menores de 10 años circulan en la posición trasera y protegidos por el sistema de retención infantil (SRI) correcto de acuerdo a lo que indica la legislación vigente desde enero de 2018.

Además de los datos de bajo uso de casco y cinturón que evidencia la Argentina, se han observado otros comportamientos viales de riesgo en la población, tales como el consumo de alcohol previo a la conducción de vehículos. Respecto a este tema, la última Encuesta Nacional de Factores de Riesgo que llevó a cabo el Ministerio de Salud de la Nación (2019), reveló que en el año 2018 el 15,2% de la población declaró que manejó un vehículo habiendo bebido alcohol en el último mes, valor que se incrementó un 25,6% respecto de lo registrado en 2013 (12,1%). Estudios sobre la problemática del consumo de alcohol previo a la conducción de vehículos en Argentina, han demostrado que la misma afecta en mayor proporción a los jóvenes que a los adultos (ANSV, 2018a). Una investigación de la ANSV demostró que el problema de la conducción bajo los efectos del alcohol no es una preocupación que aparezca de manera espontánea entre los jóvenes, debido a la existencia de una muy baja percepción del riesgo en este segmento etario sobre la actividad de beber alcohol y conducir, y una falta de temor que prevalece en éstos respecto a la posibilidad de poder experimentar el control o la sanción (ANSV, 2018b).

Carga de enfermedad

El no cumplimiento de las normas de tránsito tal como se ha visto en Argentina, entre otros factores como una infraestructura en mal estado o vehículos inseguros, conlleva a un mayor número de siniestros viales y, como consecuencia, a una gran cantidad de víctimas fatales y no fatales. Según informes de la ANSV (2018a), en Argentina se observa una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial, pero sobre todo de siniestralidad con víctimas no fatales. Esta situación pone de manifiesto el incremento en la población de la morbilidad por lesiones de tránsito o, dicho de otro modo, el aumento de personas que a partir de la ocurrencia de un siniestro vial deberán convivir con la presencia de enfermedad por trauma vial. En el año 2018 se reportaron en Argentina 113.805 lesionados por

el tránsito, de los cuales el 86% experimentó heridas leves y el 14% heridas graves (ANSV, 2019a).

Un estudio realizado por la ANSV sobre Carga Global de Enfermedad por lesiones de tránsito en Argentina (2019c), estimó que durante el año 2017 se perdieron en el país 328.610,3 años de vida saludable como producto de las lesiones de tránsito. El estudio mostró que esos años se encontraron compuestos fundamentalmente por los años de vida perdidos por muerte prematura (270.202,9), mientras que los años vividos con discapacidad ascendieron a 58.407,4. Además, se evidenció que los años de vida perdidos y vividos con discapacidad se generaron en mayor proporción entre los hombres y en los jóvenes entre 15 y 34 años, resaltando el fenómeno de la pérdida de la vida y la calidad de vida en las víctimas a edades tempranas, situación que genera una carga económica y social tanto para el país como para las víctimas y su grupo familiar. Respecto a los que sufrieron lesiones de tránsito no mortales, el estudio evidenció que la gran mayoría de los diagnósticos se vincularon con traumatismos múltiples y de cabeza, los cuales derivan en muchos casos en una discapacidad permanente o la pérdida de la autonomía para valerse por uno mismo, generando por ello una reducción en la calidad de vida de las víctimas (ANSV, 2019c).

Las consecuencias de la siniestralidad vial en la vida de las víctimas (tanto de los afectados como de los familiares) pueden tener efectos devastadores. Un estudio sobre historias de vida de lesionados por el tránsito en Argentina (ANSV, 2019d) concluyó en que las víctimas que padecen lesiones moderadas o graves como consecuencia de siniestros viales experimentan al evento como un punto de inflexión en su vida, al igual que lo percibe su entorno familiar. En este sentido, el siniestro impacta en la calidad de vida de las víctimas desestabilizando sus diferentes dimensiones: salud, vínculos familiares y sociales, rutinas cotidianas, y situación laboral y económica.

Costos sociales

Tanto los siniestros viales como sus consecuencias generan a la sociedad un elevado costo social, el cual no sólo refiere a pérdidas materiales, de productividad, o erogaciones que realiza el Estado para la atención de los lesionados

en el sistema público de salud, sino que también engloba el dolor y sufrimiento que padecen las víctimas. Un estudio reciente que elaboró la ANSV sobre costos sociales de la siniestralidad vial en Argentina (2019e), estimó que para el año 2017 el costo de la siniestralidad vial ascendió a los 175.655 millones de pesos corrientes, lo que equivale al 1,7% del Producto Interno Bruto del país para ese año. El estudio determinó un costo por víctima del tránsito de 1.373.599 pesos, alcanzando a 30.551.793 de pesos por cada víctima fallecida, 284.111 por cada lesionado de gravedad, y 3.375 por cada víctima con una lesión leve.

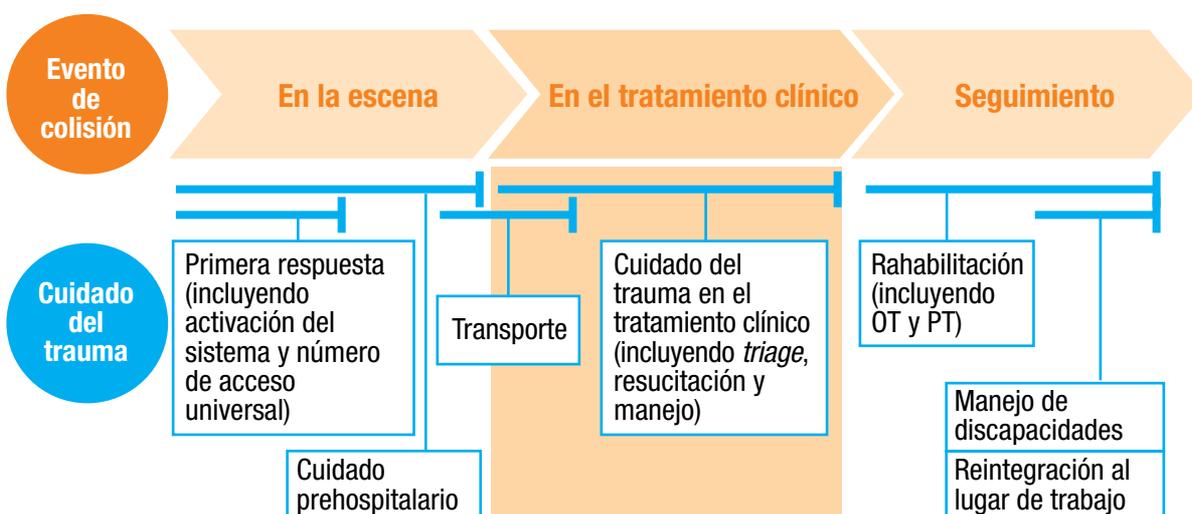
Desafíos de gestión para una mejor prevención y tratamiento de las lesiones causadas por el tránsito en Argentina

Tal como se comentó a lo largo de este artículo, las lesiones ocasionadas por el tránsito representan para el país un grave problema de salud pública. Dicho problema impone la necesidad de implementar, tanto en los niveles de Macro gestión como de Meso gestión, acciones de política pública orientadas a reducir los hechos de tránsito y sus consecuencias en términos de morbilidad en la población. Uno de los aspectos a trabajar en pos de lograr este objetivo es la “Respuesta tras los accidentes”, donde el sistema de salud es un actor clave para la promoción de políticas activas en prevención y tratamiento de las lesiones resultantes. El aspecto del “post-siniestro” es uno de los pilares de gestión de la seguridad vial que las Naciones Unidas han recomendado a los países trabajar para mitigar las consecuencias de los accidentes de tránsito. Dicho pilar propone “Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo” (ONU, 2010).

En definitiva, lo que se propone es ahondar en el análisis y abordaje del impacto generado por los siniestros viales en la etapa de la “Escena”, “Tratamiento Clínico” y “Seguimiento”, tal como se ilustra en la figura 3.

En un contexto donde no abunda la gestión basada en evidencia, y menos aún con relación a la problemática de la inseguridad

Figura 3
Abordaje de la etapa “post-siniestro”



Fuente: Guide for Road Safety Opportunities and Challenges; LMIC; página 67; Word Bank

ridad vial, resulta sumamente necesario que en los diferentes niveles de gestión de la salud, y en los diferentes niveles de Gobierno (Nación, Provincia, y Municipio), se desarrollen acciones de Investigación y Desarrollo que permitan conocer

en profundidad la etapa posterior a la ocurrencia de los incidentes viales, incluyendo la magnitud de sus costos, para así poder diseñar e implementar intervenciones costo-efectivas de prevención y tratamiento de las lesiones de tránsito.

Bibliografía

- ANSV (2018a). *Situación de la Seguridad Vial en Argentina*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/situacion_de_la_seguridad_vial_en_la_argentina_25.06.pdf.
- ANSV (2018b). *Análisis del sistema de creencias que motiva las conductas de riesgo de los jóvenes en relación al consumo de alcohol y la seguridad vial en Argentina*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_jovenesyalcohol_arg.pdf.
- ANSV (2019a). *Anuario Estadístico de siniestralidad vial. Año 2018*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_anuario2018_v3.pdf.
- ANSV (2019b). *Estudio observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos motorizados de 4 (o más) y 2 ruedas*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estudio_observacional_2018.pdf.
- ANSV (2019c). *Estimación de la Carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_carga_global_enfermedad_lesiones_transito_argentina_2017.pdf.
- ANSV (2019d). *Historias de vida de lesionados por el tránsito*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_denov_historias_de_vida.pdf.
- ANSV (2019e). *Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estimacion_costos_argentina.pdf.
- DEIS (2017). *Estadísticas vitales. Información Básica. Argentina 2016*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación.
- Ghaffar, A., Hyder, A. A., Bishai, D. & Morrow, R. H. (2002). Intervention for Control of Road Traffic Injuries: review of effectiveness Literature. *Journal of Pakistan Medical Association*, 52(2), 69-72.
- Ministerio de Salud de la Nación (2019). *4ª Encuesta Nacional de Factores de Riesgo. Informe definitivo*.
- OMS (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*.
- OMS (2008). *The Global Burden of Disease*.
- OMS (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*.
- ONU (2010). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*.
- OPS (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*.
- World Bank. (2017). *The high toll of traffic injuries: unacceptable and preventable*. Washington, D.C.: World Bank. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29129>.