

Previo a la salud: lograr sobrevivir

Decíamos que en los hechos, la crisis vial no gestionada la están asumiendo hoy la comunidad y el sobrecargado sistema de salud de la región. La comunidad, en cuanto a víctimas de siniestros viales; y por su parte, cada centro asistencial, al intentar remediar los diversos efectos que nos impactan, literalmente.

Valga un paréntesis: uno de los requisitos clave del ejercicio de la ciudadanía es estar vivo. Cada cierto tiempo, debemos recordar esto que parece una obviedad, más en los tiempos que corren.

Para votar, pagar impuestos, sacar licencias y lo que sea, debemos cumplir este requisito. Pues bien, las reconstrucciones faciales, los comas inducidos, las camas UCI/UTI/UPC, equipos de urgenciología, los bancos de sangre y, a no olvidarlo, toda la red de ambulancias siempre escasas, debemos disponerlas para aplacar en algo las nefastas cifras de Muertes No Naturales en calles y pistas, donde los siniestros viales también son Top-1 frente a homicidios, suicidios, caídas, ahogamientos, entre otras causas.

En efecto, intuitivos lectores, nos referimos a la Secretaría Regional Ministerial de Salud y todo el ecosistema de salud tensado ante este riesgo que, según vemos, no logramos mitigar. Porque si hablamos de siniestralidad vial, la mirada de forma natural recae legítimamente sobre el MOP, Vialidad, Serviu y Municipios, entendiendo que una parte relevante tiene que ver con las condiciones e incentivos para quienes tienen el tonelaje y la velocidad suficientes como para

lograr dañar. ¿En cada nueva obra pública nos interesa incentivar la velocidad o la mesura? ¿En los nuevos proyectos motivamos a que corran o persuadimos a disminuir la velocidad? Sus obras nos hablan. En ese marco, siempre logran evitar la mirada dos seremis que deben estar leyendo esto con sorpresa: Salud y Economía, juntos y por separado.

Ya delineamos el caso de Salud. Pero ¿cuánto impacta en la economía tener bloqueadas la J-60, CH-115, I-30-M, I-25,



ING. MARCELO ALIAGA QUEZADA
marcelo@aliaga.cl

J-55, M-50, K-60, sin mencionar esa que parece preocuparnos centralmente (Ruta 5 Sur)?

Porque entenderemos que si hay algo que impacta a la economía son las rutas comerciales expeditas y, supondremos, el impacto de su bloqueo está cuantificado. Quiero creer que ese dato estratégico existe. Ese impacto económico no se compone solo por el bloqueo logístico, infraestructura por reponer o vehículos destrizados,

sino además por la pérdida de vidas (productividad) en eso que mezcla salud con economía: Años de Vida Potencialmente Perdidos (YPLL).

En el caso de aquellas Muertes No Naturales, la siniestralidad vial en el Maule casi cuadruplica a los homicidios consumados, lo que define al espacio vial -público- como uno de los más intensos potenciadores de este indicador.

En el caso de aquellas Muertes No Naturales, la siniestralidad vial en el Maule casi cuadruplica a los homicidios consumados, lo que define al espacio vial como uno de los más intensos potenciadores de este indicador.

¿Cuál es el impacto de la muerte prematura por siniestros viales? ¿Hacemos algo por bajar esta alarmante desproporción? ¿Ir nuevamente por un Top-2 nacional en muertes en siniestros viales nos comenzará a preocupar? ¿Lo verán siquiera como una dimensión de interés en su gestión? En días donde amanecemos con menos ciudadanos y vehículos colgando desde puentes clave, parece una preocupación importante por sumar en la agenda pública.