

MORTALITATEA CAUZATĂ DE ACCIDENTELE RUTIERE ÎN REPUBLICA MOLDOVA

Natalia BARGAN¹, cercetător științific,
Institutul Național de Cercetări Economice

În prezentul articol se examinează mortalitatea cauzată de accidente rutiere în baza datelor statistice naționale și internaționale. Rezultatele cercetării demonstrează că Republica Moldova se caracterizează printr-o mortalitate înaltă în urma accidentelor rutiere, în pofida unor progrese înregistrate în ultimii ani. Cel mai vulnerabil grup în acest sens sunt bărbații în vârstă de 20-29 și 50-59 ani. Copiii și persoanele cu vârsta de peste 50 de ani au o probabilitate mai mare de a deveni victime ale unei coliziuni, iar în grupa de vârstă 15-39 ani au riscul mai mare de a deceda la volan sau fiind pasager al unei unități de transport. Se accentuează necesitatea întreprinderii unor măsuri eficiente de reducere a mortalității în urma accidentelor rutiere.

Cuvinte-cheie: mortalitate, cauze de deces, accident rutier, pierderi ireversibile, coliziune, traumatism, deces.

This article examines the mortality caused by traffic accidents in national and international statistical data. The survey shows that Moldova is characterized by a high mortality rate from road accidents, despite some progress in recent years. The most vulnerable group are men aged 20-29 and 50-59 years. Children and people aged over 50 years were more likely to become victims of a collision, and the age group 15-39 years has higher risk of dying, while driving, or being a passenger of a transport unit. It emphasizes the need to take effective measures to reduce mortality from road accidents.

Key words: mortality, causes of death, car accident, irreversible loss, collision, injury, death.

JEL Classification: Z13, Z19.

Introducere. În prezent, accidentele rutiere constituie una din cauzele importante ale mortalității în Republica Moldova, care intră în topul "liderilor" printre țările cu un nivel mediu de dezvoltare, alături de Ucraina, Belarus și Rusia. Majoritatea țărilor europene, în ultimele decenii, au obținut progrese semnificative în reducerea mortalității în urma accidentelor rutiere, pe când situația în Republica Moldova nu a cunoscut schimbări importante în acest domeniu.

Amplasarea consecințelor accidentelor rutiere, dar și semnarea în luna martie a anului 2010 de către Republica Moldova a rezoluției ONU au contribuit la aprobarea *Strategiei naționale pentru siguranță rutieră*, obiectivul primordial al acesteia fiind reducerea graduală a deceselor și a rănirilor grave din accidente rutiere până la 50% [1].

Scopul prezentului studiu este de a analiza principalele aspecte ale pierderilor ireversibile rezultate din accidente rutiere și stabilirea grupelor de vârstă, care sunt responsabile de formarea mortalității excesive din această cauză.

Analiza pierderilor irecuperabile a fost efectuată pe baza datelor din statistica oficială națională privind decesele cauzate de accidente rutiere în anii 2005-2013, care, datorită metodelor de colectare, verificare și prelucrare, prezintă obiectiv situația din acest domeniu. Constituirea unei baze de date unice gestionată de MAI și MS a contribuit la eliminarea problemei diferențelor între datele furnizate de actorii responsabili de evidența accidentelor rutiere și a persoanelor care au suferit din acestea (decedate sau traumatizate). Respectiv, politicile elaborate pentru reducerea consecințelor grave a accidentelor rutiere au o bază informațională completă, care va contribui la atingerea efectului scontat cu impact pozitiv asupra diminuării mortalității din această cauză.

În cercetare au fost utilizate și sursele de date internaționale, cum ar fi cele furnizate de OMS conform ultimei clasificări a cauzelor de deces ICD10 [2] și UNECE [3].

Mortalitatea cauzată de accidente rutiere. În Republica Moldova, în perioada anilor 1999-2013, ca urmare a accidentelor rutiere, au decedat anual circa 400-450 de persoane, în total numărul acestora ajungând la cca 7000, iar traumatizați pentru aceeași perioadă au fost peste 47000 de persoane. În această

¹ Natalia BARGAN, nataly.bargan@gmail.com

perioad evoluția numărului de accidente rutiere se caracterizează printr-o curbă cu două "vârfuri" complet distincte: 1999-2006 și 2007-2013. Mai mult decât atât, aceste perioade sunt comune atât pentru bărbați, cât și pentru populația feminină, precum și toate grupele de vârstă (Fig. 1). Aceste vârfuri se formează datorită generațiilor numeroase a anilor 80, care au intrat în grupele de risc avansat 15-19 și 20-29 ani pentru această cauză externă de deces.

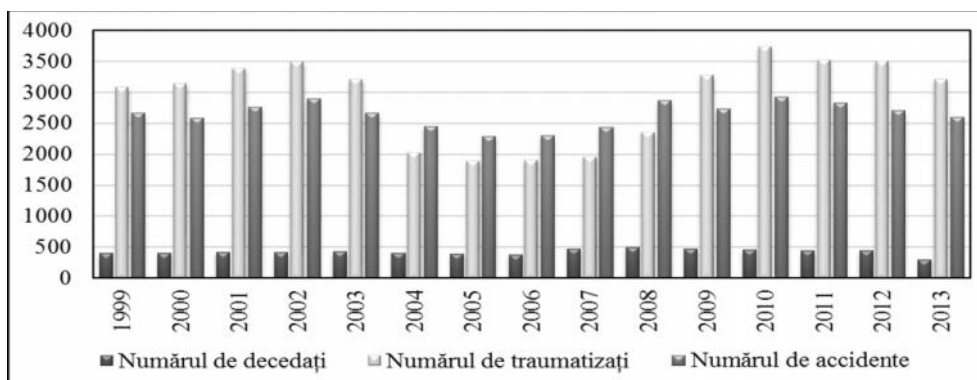


Fig. 1. Numărul total de accidente rutiere, persoane decedate și traumatizate în RM, anii 1999-2013
Sursa: UNECE <http://w3.unece.org/pxweb/>

În dinamica mortalității rezultat din accidentele rutiere pe anii 2005-2013 există diferențe clare pe sexe: în cazul în care pentru bărbați tendința generală este ușor descendentă, de la 26 decese la 100 mii de populație, scade la 22, atunci pentru femei reducerea este aproape în jumătate (Fig. 2).

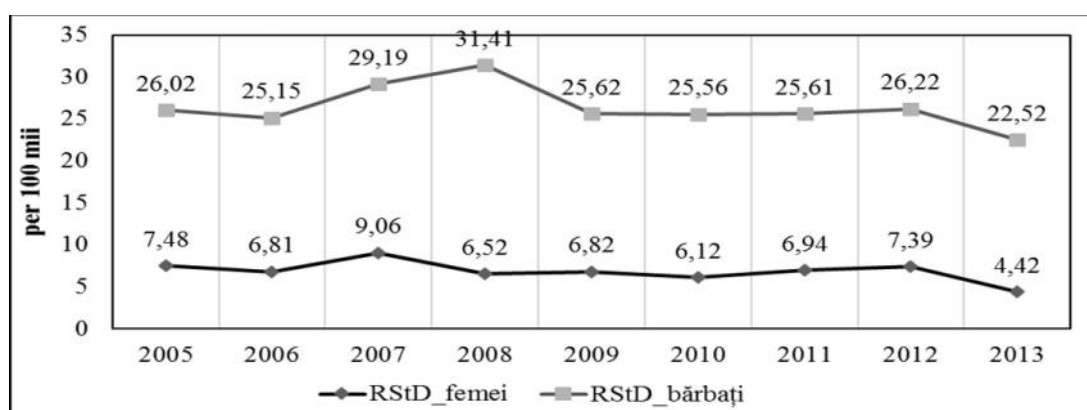


Fig. 2. Rata standardizată a deceselor pe sexe cauzate de accidentele rutiere pentru anii 2005-2013 (la 100 mii populație)

Sursa: Calculele autorului în baza datelor WHO Mortality database http://www.who.int/healthinfo/statistics/mortality_rawdata/en/

În contextual analizei mortalității conform structurii pe sexe, constatăm că această diferență se reliefează încă din copilărie. În acest sens, remarcăm faptul că nivelul deceselor cauzate de accidentele rutiere afectează într-o proporție semnificativă cea mai vulnerabilă categorie de participanți în trafic și anume copiii și adolescenții, care prin caracteristicile sale fiziologice și psihologice sunt expuși mai mult riscului de a fi grav accidentați. Datele oficiale în anul 2005 prezintă o conotație negativă în evoluția mortalității în rândul băieților la toate grupele de vârstă, cu excepția celei de 10-14 ani, iar la fete în cea de 5-9 ani. În anul de referință – 33,3% din totalul deceselor feminine din categoria de populație de la 0 până la 19 ani survenite în rezultatul accidentelor rutiere, revine grupului de vârstă 5-9 ani, iar mortalitatea masculină din același grup constituie 13,3%. Pentru comparație, acest indicator în 2013 la fetițe avea valori cu peste 25% mai puțin, comparativ cu 2005, iar băieții au înregistrat 13,79%, diferențe ne semnificative față de anul comparat, însă aproape dublu față de cele ale sexului opus din anul de referință (Fig. 3).

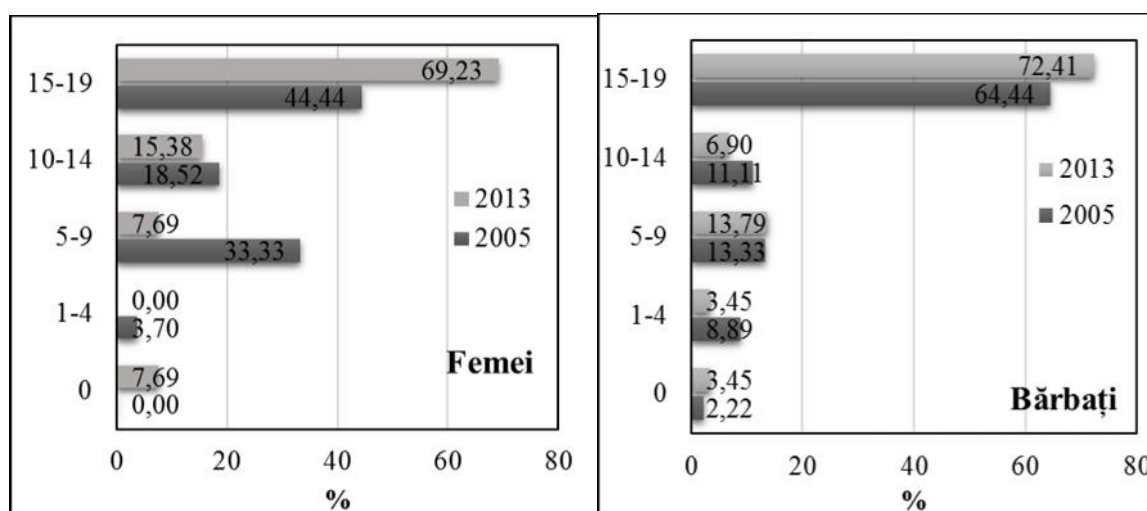


Fig. 3. Proporția deceselor pe grupe de vârstă și sexe din totalul populației de 0-19 ani decedat din cauza accidentelor rutiere, anii 2005 și 2013 (%)

Sursa: Calculele autorului în baza datelor WHO Mortality database.

În grupa de vârstă 10-14 ani pentru anul 2005 nu s-au înregistrat mari diferențe în mortalitatea celor două sexe, iar în 2013 prevalența deceselor feminine au fost cu 8,48% față de cea masculină. Curba mortalității bărbaților înscrie un arc mai proeminent din contul intensității deceselor la grupul de vârstă 15-19 ani care în 2005 este de 64,4% cu 20 p.p. mai mare decât cea feminină – menținându-se o creștere nesemnificativ până în 2008. În 2013 pentru categoria dată de vârstă diferențele sunt de doar puțin peste 3%. Micorarea acestui decalaj între genuri, poate fi datorită creșterii numărului tinerelor femei care obțin permis de conducere, completând astfel numărul persoanelor aflate în situație de risc (tinerii conduc mai agresiv și au puțin experiență) și ridicând valorile pentru mortalitatea acestora.

Datele statistice actuale prezintă rate destul de ridicate ale deceselor în rândul populației masculine apte de muncă, cauzate de accidentele rutiere. Din totalul deceselor din cauza accidentelor rutiere în grupa de vârstă 15-64 ani – 86,5% revin bărbaților, restul fiind femei.

Excesul de mortalitate în populația masculină tânără se atestă la grupa de vârstă 20-29 ani – 65 decese și în cea matură la 50-59 ani înregistrând 73 decese la 100 mii populație. Aceste niveluri periculoase și critice ale mortalității excedentare la bărbați sunt înregistrate după anul 1998, când s-a finalizat impactul pozitiv al campaniei anti-alcool în Republica Moldova, asupra indicatorilor analizați [4]. Populația feminină înscrie cele mai înalte valori la 40-49 ani fiind 14 decese și la 50-59 ani – 15 decese la 100 mii populație, ceea ce constituie de două ori mai mult decât la grupele de vârstă mai tinere și de peste 4 ori mai puțin față de bărbați (Fig. 4).

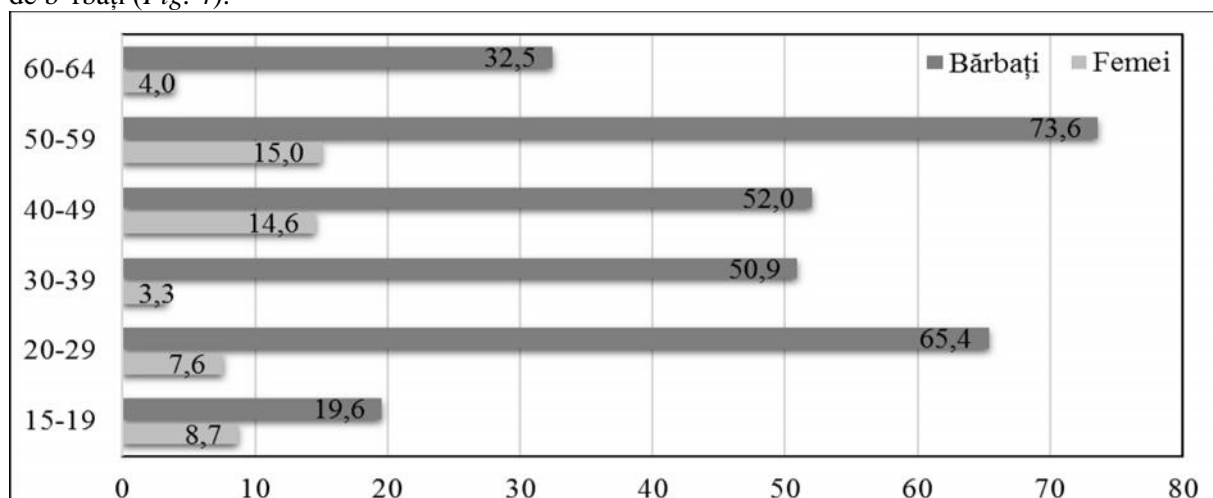


Fig. 4. Dinamica deceselor populației în vârstă de 15-64 ani cauzate de accidentele rutiere, în anii 2005-2013 (la 100 mii populație, pe sexe și grupe de vârstă)

Sursa: Calculele autorului în baza datelor WHO.

Aceast discrepanț între sexe cu prevalența mortalității masculine din Republica Moldova este o tendinț caracteristic tuturor statelor la nivel internațional și explicațiile sunt similare: impulsivitatea ce alimentează i ofatul riscant specific mai mult b rba ilor, profesii cu atribu ii de conducere a autovehiculelor la fel caracteristice acestora, conducerea sub influen a b uturilor alcoolice i a drogurilor mai des este înregistrat la fel, la b rbați, de asemenea prezen a în traficul rutier la volan în num r mai mare a acestora decât a femeilor. În țara noastră femeile au început s ofeze într-un num r mai mare dup anii 90 ai secolului trecut, iar la ziua de azi din peste 950 mii permise auto eliberate de organele de resort ale statului, doar a patra parte este deținut de femei, acest raport este evident i în datele prezentate mai sus [5].

Potrivit unor estim ri, povara economic a accidentelor rutiere pentru Republica Moldova în 2009 ajungea la 3% din PIB [6], iar un studiu mai recent a evaluat-o la 1,9% [7].

Este de remarcat faptul c statisticile oficiale internaționale demonstreaz : cu cât țara e mai bogat , cu atât decese cauzate de accidentele de circulație rutier sunt mai puține, adic deși ele dețin 46% din transportul mondial, iar ț rile cu venituri medii – 53%, cele cu venituri mici – 1%, primelor le revin doar 10% din decesele cauzate de accidentele rutiere, pe când celor cu venituri medii – 74%, iar celor cu venituri mici – 16% [8].

Astfel, particularit țile accidentelor rutiere din ultimele dou decenii, prin amplitudinea lor, confer unele caracteristici definitorii Republicii Moldova în raport cu alte ț ri ale lumii, chiar dac tendința dominant a evoluției acestui fenomen în prezent este în sc dere (Fig. 5), totu i rezultatele implement rii politicilor de siguranț rutier înc nu au atins rezultatul scontat.

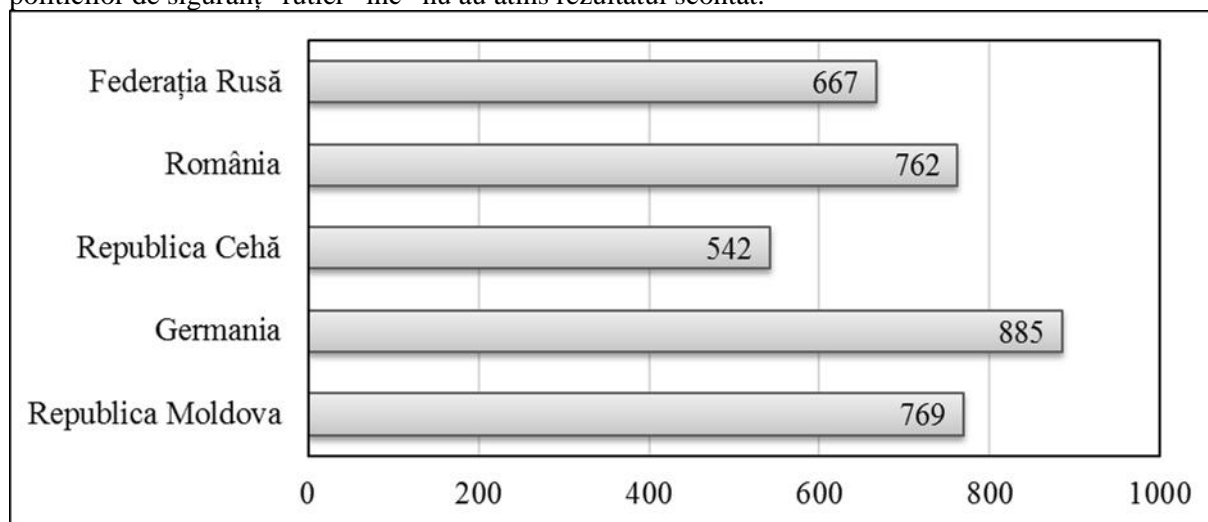


Fig.5. Num rul traumatiza ilor în accidente rutiere în anul 2012 la 100 mii autovehicule pe ț ri
Sursa: United Nations Economic Commission for Europe <http://w3.unece.org/pxweb/>

În acest sens, pentru a aprecia care ar fi rezerva de capital uman posibil salvat având drept baz de comparație indicatorii de mortalitate din Europa de Vest în decurs de 1 an, am constatat c pentru anul 2013, mai mult de 50% din decese din cauza accidentelor rutiere puteau fi eliminate, din care peste 2/3 ar fi b rbați cu vârsta cuprins între 15-64 ani i 75% – femei de 15-59 c pierderile excedentare de viaț , cauzate de accidentele rutiere în Republica Moldova, s-ar estima la aproape 80% din totalul deceselor cauzate de acestea în populația economic activ de 15-64 ani.

Statistica accidentelor rutiere se formeaz din cele dou categorii principale de victime: din interiorul vehiculului, i anume, oferi i pasageri, pe de o parte, i pietoni i cicli ti, pe de alt parte. Aceste categorii distincte sunt caracteristice majorit ții statelor lumii, fiind înregistrate particularit ț în dependenț de prevalența unui anumit mijloc de transport. Astfel, comparând ratele deceselor din anul 2013 înregistrate în trei state din Europa de Vest, constat m c acestea pentru prima categorie de victime au valori ridicate în Finlanda – 49,3% și Franța – 44,7%, iar Germania pentru a doua categorie i anume pietonii – 41,5%. Alta este situația în Republica Moldova și Federația Rus , unde diferențele în rata deceselor în calitate de șoferi sau pasageri i pietoni nu sunt foarte mari, de doar 5 p.p., iar România se evidențiaz cu o rată cu 30% mai mic pentru decesele pietonilor, succes datorat ader rii la UE i implement rii politicilor de securizare a traficului rutier (Fig. 6).

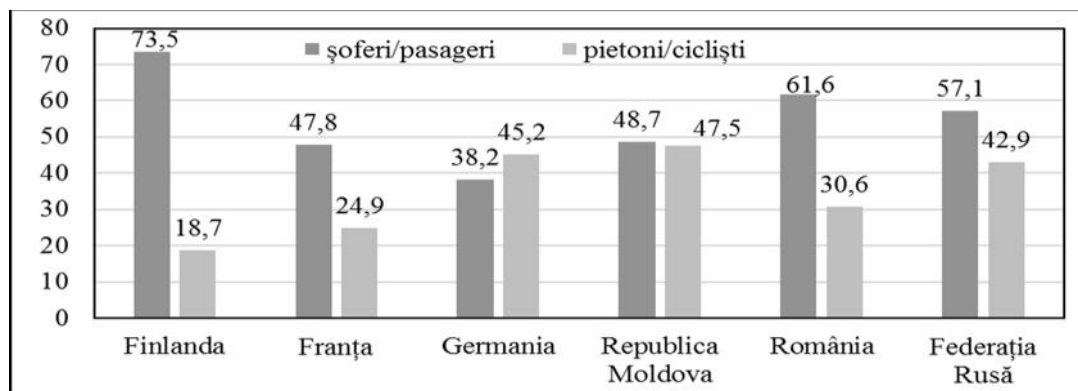


Fig. 6. Repartizarea deceselor din accidente rutiere după categoriile de utilizatori și țări în anul 2013, %
 Sursa: WHO Reported distribution of road traffic deaths by type of road user. Data by country <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A998?lang=en>

În acest sens este de remarcat faptul că aceste diferențe implică, cel puțin, diferiți factori de risc pentru categoriile date de participanți în trafic, dar și profil de vârstă diferit. În prima categorie probabilitatea de a fi implicat într-un accident este mai mare pentru persoanele de 20-29 ani, iar riscul de a deveni o victimă a unei coliziuni crește odată cu înaintarea în vârstă. Astfel, profilul de vârstă tipic al victimelor accidentului, cu trei vârfuluri prezentat de ratele specifice ale mortalității demonstrează că primul arc se atribuie tinerilor de 20-29 ani și următoarele două persoanelor de 55-59 și 75-79 – acestea fiind completate de diferitele categorii de victime, în cazul în care la o vârstă tânără prevalează victimele accidentelor mai desoferi atunci, persoanele în etate formează celelalte două vârfuluri ale curbei mortalității în calitate de pietoni (Fig. 7).

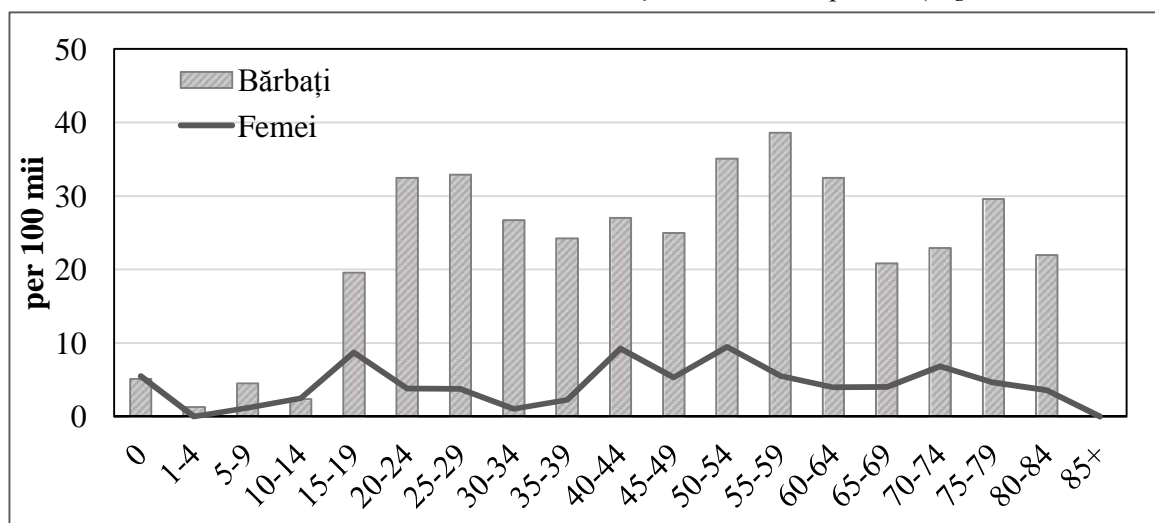


Fig. 7. Repartizarea deceselor cauzate de accidentele rutiere după grupe de vârstă și sexe (la 100 mii populație), anul 2013

Sursa: Calculele autorului în baza datelor WHO.

Ar fi necesar de menționat faptul că o trăsătură caracteristică a ratei mortalității cauzat de accidentele rutiere din Republica Moldova este excedentul persoanelor accidentate în rândul tinerilor și a celor în vârstă de peste 50 de ani. Astfel, se poate afirma că copiii și persoanele cu vârsta de peste 50 de ani au o probabilitate mai mare de a deveni victime ale unei coliziuni, iar în grupa de vârstă 15-39 ani – au riscul suficient de mare de a deceda la volan sau fiind pasager al unei unități de transport. Datele statistice mai recente, demonstrează prevalența accidentelor cu tamponarea pietonilor față de ciocnirile între autovehicule.

Astfel, din 2564 de accidente înregistrate în anul 2014 – 34,5% constituie tamponarea pietonilor, iar 31,9% cea a unităților de transport, aceasta confirmă ipoteza unui model arhaic al accidentelor rutiere din țara noastră. Astfel, probabilitatea de deces pe drumuri în calitate de pieton în Republica Moldova este suficient de mare, acest risc este mai evident pentru urbe, în deosebi în mun. Chișinău, unde sunt înregistrate aproximativ jumătate din accidentele pe țară. În 2014, în capitală s-au produs peste 11525 de accidente, din

care 10443 au fost doar cu pagube materiale, iar cele soldate cu decese și traumatisme umane dețineau 40% din totalul acestei categorii de accidente, în care i-au pierdut viața aproximativ 17% și 42% a fost persoanele traumatizate [9].

Concentrația numărului mare de accidente poate fi explicat prin faptul că în Chișinău locuiește o parte din populația Republicii Moldova și tot aici sunt înregistrate și aproximativ 36% din totalul autovehiculelor, însă zilnic orașul mai este aglomerat și de un flux mare de unități de transport care vin din interiorul țării, având în vedere funcțiile administrative și economice majore pe care le are capitala. Conform unor aprecieri ale experților o problemă importantă ar fi și infrastructura, care este prevăzută pentru cca 100 mii de autovehicule, însă este utilizat de aproximativ 200 mii unități de transport [10].

Analiza complexă a problemei cercetate a scos în evidență principalii factori de risc ce alimentează această cauză de deces, cum ar fi: viteza excesivă; conducerea autovehiculelor în stare de ebrietate; conducerea motocicletelor fără cască de protecție, conducerea fără centura de siguranță și transportarea copiilor fără fotolii speciale. Un raport al MAI analizând categoriile de contravenții rutiere din Republica Moldova plasează “excesul de viteză” pe a doua poziție cu 28,2% fiind depășit doar cu 3,4 p.p. de “nerespectarea indicatoarelor și de acordare a priorității de trecere” [11]. Aceste date explică excesul deceselor în calitate de pietoni și demonstrează necesitatea implementării unei noi abordări cu privire la infrastructură, care ar fi orientată spre prioritizarea securității pietonilor și apoi facilitarea circulației fluxului de transport existent.

Concluzii. Rezumând rezultatele analizei mortalității cauzate de accidentele rutiere, observăm câteva circumstanțe. În primul rând, curba mortalității din această cauză externă de deces în Republica Moldova începe din copilărie și înregistrează valori maxime la tinerii de 20-39 ani. Mortalitatea rezultată din accidentele de trafic din Republica Moldova are un caracter arhaic, datorită proporției destul de mari a pietonilor în rândul victimelor, precum și predominarea acestei categorii de utilizatori ai traficului rutier în tendințele de mortalitate pe termen lung, în comparație cu decesele șoferilor și pasagerilor autoturismelor.

Soluția la problema pierderilor ireversibile cauzate de accidentele rutiere trebuie să fie una complexă, de natură transversală, ce ar viza: politicile urbane de infrastructură, starea vehiculelor, calitatea studiilor pentru șoferi, sancțiunile pentru conducerea în stare de ebrietate, utilizarea mijloacelor de securitate a conducătorului auto și a pasagerilor, precum și perioada de asistență medicală urgentă post-accident.

Referințe bibliografice

- Hotărâre cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră: nr. 1214 din 27.12.2010. In: Monitorul Oficial al Republicii Moldova. 2011, nr. 43-45, art. 186.
- WHO. Global Health Observatory data. Reported distribution of road traffic deaths by type of road user. Data by country [accesat 24 ianuarie 2016]. Disponibil: <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A998?lang=en>
- UNECE Statistical Database [accesat 11 ianuarie 2016]. Disponibil: <http://w3.unece.org/pxweb/>
- PENINA, O. Mortalitatea excesivă în Republica Moldova. In: Analele Institutului Național de Cercetări Economice. Ediția a IV-a. 2014, nr. 2, pp. 142-147.
- Calificarea și documentarea conducătorilor auto [accesat 11 februarie 2016]. Disponibil: <http://www.registru.md/ro/calificarea-tree>
- Road Safety Enforcement and Traffic Policing in Moldova: report of the Moldova/Georgia/UK Police Exchange Programme. 2010 [accesat 16 ianuarie 2016]. Disponibil: <http://pubdocs.worldbank.org/pubdocs/publicdoc/2015/6/401861434469787185/Road-Safety-Enforcement-Moldova-report.pdf>
- Global status report on road safety 2015 [accesat 11 ianuarie 2016]. Disponibil: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_EN_final.pdf
- MINISTERUL AFACERILOR INTERNE AL REPUBLICII MOLDOVA. Raport de activitate pe anul 2014. Chișinău, 2015 [accesat 25 ianuarie 2016]. Disponibil: http://www.mai.gov.md/sites/default/files/document/attachments/raport_anual_2014_mai_web.comp_0.pdf
- Notă informativă cu privire la situația atestată în domeniul siguranței rutiere. 2011 [accesat 11 ianuarie 2016]. Disponibil: <https://www.google.md/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjVwrbI3L3NAhVInBoKHWWEcsQFggZMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cnp.md%2Fen%2Factivities%2Fitem%2Fdownload%2F528&usq=AFQjCNEGWXKOGWeI2jL2qpQF5PrAiCdyGA&bvm=bv.125221236,d.d2s&cad=rja>
- Notă informativă privind situația accidentară în mun. Chișinău în perioada 12 luni anul 2015. Chișinău, 2015.

Recomandat spre publicare: 06.05.2016