

# Disminuyen los accidentes, sube el peligro

Duele escribir de un asunto tan sensible, como espinoso; hasta se vuelve desagradable exponer cifras que brotan casi siempre de la imprudencia, la violación o el irrespeto a las normas del tránsito; pero llevan consigo el dolor humano, la tristeza irreparable y también incontables daños materiales.

Mientras existan hechos, las estadísticas de la accidentalidad nunca debieran considerarse favorables, mucho menos dar pie al conformismo, porque el accidente de tránsito jamás tendrá un ápice de secuela positiva.

Para entender una parte del fenómeno, resulta obligado apelar a los números y las comparaciones, necesarios a la hora de tomar el pulso en Sancti Spiritus al comportamiento de una problemática de la que no podemos culpar directamente a la marchita economía —aunque la falta de combustible rebaja la circulación vehicular—, ni al bloqueo, ni a las incontables angustias de la vida diaria.

Cuando nos detenemos en el recuento de lo sucedido este año en la provincia, es como iniciar el descenso de una cuesta y empezar a demostrar que sí es posible reducir los accidentes. De enero a septiembre se cuantificaron 167 siniestros y 135 lesionados; cifras que erizan la piel, aun cuando comparado con igual etapa de 2022 representan un decrecimiento de 77 hechos y 68 lesionados.

Visto desde el ángulo estadístico, cabe el cuño de la esperanza. Sin embargo, esa mejor expresión que se le puede identificar a la accidentalidad en Sancti Spiritus se descarrila nada más de saber que, con menos hechos, existe el lamentable saldo de 25 fallecidos, 10 más que en igual período del 2022.

Bastaba que fuera uno para entender la prisa de apretar el freno, de ponerle ojos y alma a esa epidemia que azota la vialidad urbana y rural, que en apenas nueve meses privó de la vida a

tantas personas. Saca lágrimas tan dolorosa huella humana, inquieta conocer cuán vulnerables somos en los planos de conductor, pasajero o peatón. Alarma saber que alrededor del actuar humano giran las causas principales que provocaron los sucesos.

Es tan real la epidemia de los accidentes de tránsito, que no basta con identificar causas, enumerar violaciones, declarar culpables, colocar más señales, mantener rigor para el permiso de conducción, perfilar y masificar la educación vial. Todo eso apremia, refuerza la seguridad vial y juega un rol en el enfrentamiento y sus orígenes, pero el giro de peligrosidad que trazan los siniestros en el territorio exige con urgencia un PARE; dejarlo para después puede volverse de nuevo fatal. Pretensión realista si todos los usuarios de la vía interiorizan con respeto este dato: el factor humano interviene en el 57 por ciento de los eventos y dos de las causas principales están asociadas al irrespeto en la vía y el no debido control del vehículo por parte de los conductores; la terce-

ra son los desperfectos técnicos del medio automotor.

Hagamos una parada y miremos con toda responsabilidad la caracterización de los accidentes: la colisión de vehículos en marcha (79 choques), el vuelco y el atropello de animales agrupan el 73 por ciento de los accidentes, cifra que, por sí sola, pone los pelos de punta; no obstante, la verdadera gravedad radica en que el 72 por ciento de los fallecidos y el 73 de los lesionados se relacionan con esas tres tipologías.

Por suerte, tan peliagudo asunto no anda suelto como los animales en la carretera. La Comisión Provincial de Seguridad Vial sigue el rastro al fenómeno, actúa, divulga y exige el respeto cabal de las normas de tránsito.

Algunos datos que revelan enfrentamiento: en lo que va de año las multas por infracciones sobrepasan las 20 000; se han detectado 288 conductores sin poseer Licencia de Conducción, se han suspendido 84 licencias y han sido retiradas 212 matrículas.

No nos contentemos con la

realidad de haber disminuido los accidentes; más bien preocupémonos todos: conductores, pasajeros y peatones, con el abanico de lecciones, sobre todo las humanas, que se desprenden de la lectura de la accidentalidad.

Las personas en su condición de conductores representaron más de la mitad de las víctimas, como peatones sumaron cuatro; si nos detenemos en las motorinas, motos y bicicletas, la situación es más preocupante: de conjunto totalizan 99 accidentes, 12 víctimas y 69 lesionados. En la zona rural se concentró la mayor incidencia, con igual proporción en los fallecidos y lesionados.

Ni pensar en dejar el problema a merced de la suerte o el azar, pues ya sabemos cuánto pesa una imprudencia o violación.

Si alguien recapitula, intenta reprogramar la movilidad peatonal o automotora, no pase por alto este detalle: las tardes y las noches se han vuelto en extremo peligrosas, basta decir que son los horarios en que ocurre mayor cantidad de accidentes y se registran más muertes y heridos.



José Luis Camellón Álvarez

Pero en la provincia se reflejan otros comportamientos alrededor del asunto. Por la cantidad de eventos fatales, hasta no hace mucho se le llamó al segmento de la Carretera Central, entre Jatibonico y los límites con Ciego de Ávila, la carretera de la muerte. Hoy ese apelativo se ha trasladado hacia otros sitios.

En la ciudad de Sancti Spiritus, sobre todo en la porción centro-norte, la villa de Trinidad y la Carretera Central, principalmente el tramo El Majá-Jatibonico, se cuantifican ahora las mayores concentraciones de accidentes, fallecidos y lesionados.

En esta autopsia pública de la epidemia que azota la vialidad urbana y rural en Sancti Spiritus, hay otras conclusiones reveladoras que demuestran cuánto depende del actuar humano curar la enfermedad. Enhorabuena, no aparece el alcoholismo entre las principales causas de la accidentalidad, las dos carreteras más peligrosas de la provincia: Trinidad-Topes de Collantes y el tramo de las Curvas del Yigre, en Yaguajay, no registran hechos.

Para poner la teja antes que los comentarios, cabe decir que en el territorio, desde la estadística consignada por la Comisión Provincial de Seguridad Vial, el mal estado de las vías no aparece entre las causantes directas de siniestros. En cambio, las vías con mayor incidencia son las de superficie normal, con buena visibilidad, correcta señalización y situadas en áreas despobladas.



## Dame tu plan de trabajo



Ángel Martínez Niubó

Esa es la primera frase de una visita. Casi antes de sentarse, casi antes de llegar, te piden el plan de trabajo. El beso, el saludo cordial y el pedido inminente: alcázanme el plan de trabajo.

Esos planes —digo yo ahora—, aunque son herramientas comunes en el ámbito laboral, presentan diversos inconvenientes

que dificultan su eficacia y adaptabilidad a situaciones cambiantes.

En primer lugar, suelen ser rígidos o poco flexibles, lo que impide —en tiempos de imprevistos como los que vivimos— la reorganización de tareas. Además, al estar basados en una planificación mensual, no permiten una adecuada adaptación a las necesidades diarias, donde la incertidumbre es mayor.

Lo otro no es un secreto: muchos de estos planes se elaboran de manera apresurada, cortando al azar actividades del mes anterior y pegándolas en el mes actual. Es como si el subconsciente nos hablara de la inutilidad de ese plan.

En tiempos en que prácticamente solo se puede planificar un día, los planes de trabajo coartan las iniciativas y la capacidad de adaptación de los trabajadores. En situaciones de crisis, es fundamental contar con la flexibilidad suficiente para

enfrentar situaciones imprevistas y priorizar las tareas más urgentes y relevantes.

En el plan de trabajo no está el día en que el trabajador tuvo que salir porque le tocaba el arroz en su bodega, o venden sabrá Dios qué en una esquina, los imprevistos de los tiempos actuales son inmensos.

Así como se instauró el uso obligatorio del nasobuco por contingencia, los planes de trabajo también deberían desaparecer en los tiempos de crisis. En lugar de ello, se podría optar por tener una lista de prioridades —no diarias, porque sería falsa— que permita a los trabajadores enfocarse en las tareas más importantes y urgentes en cada momento, e ir cumpliendo, además, con todos los quehaceres de su puesto. Esto favorecerá la agilidad y la capacidad de respuesta ante imprevistos, sin perder de vista los objetivos generales del trabajo.

Es necesario contar con una mayor

flexibilidad y adaptabilidad en la gestión laboral. Los planes de trabajo, con su rigidez y falta de actualización, pueden convertirse en obstáculos para una adecuada respuesta a las necesidades cambiantes. Recuerdo que, además, muchos planes se rigen por una metodología y luego de confeccionarse, debe firmarlo San Pedro y toda la corte celestial.

Pienso que una lista de prioridades estaría bien... y que luego ese trabajador demuestre que es efectivo en su gestión.

Es importante replantearse la utilidad de estos planes y considerar alternativas que permitan una mayor agilidad y priorización de tareas en situaciones de crisis.

De todas maneras, lo tengo claro: vendrá alguien, me va a saludar con afecto, me pedirá el plan de trabajo y me dirá: "Yo sé lo que escribiste, y créeme que tienes toda la razón, pero es lo que está establecido".