

LA SEGURIDAD VIAL
UN COMPROMISO DE TODOS

Grupo Seguridad Vial – IDEA

INDICE

IDEA – GRUPO DE SEGURIDAD VIAL	3
LA SEGURIDAD VIAL EN LA ARGENTINA	3
Nuestra Endemia Social	4
Debemos cambiar nuestra cultura transgresora	5
El Rol del Estado	6
Las acciones oficiales	7
Nuestro Compromiso	8
ANEXO 1: Acciones de Seguridad Vial desarrolladas por el Sector Privado	11
ANEXO 2: Estadísticas	12
ANEXO 3: Declaración de los jóvenes sobre Seguridad Vial	19
ANEXO 4: Síntesis de la presentación realizada por Dn. Pere Navarro Olivella, Director de Tráfico del Reino de España	21
ANEXO 5: Encuesta de percepciones y actitudes respecto al tránsito en Argentina – Consultora OPSM	23

IDEA- GRUPO DE SEGURIDAD VIAL

Convocadas por el Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina (IDEA) en el año 2006, un conjunto de organizaciones preocupadas y ocupadas desde hace mucho tiempo por el tema del flagelo de los accidentes de tránsito, conformaron el Grupo de Seguridad Vial de IDEA. Las anima su COMPROMISO RESPONSABLE de colaborar desde diversos ángulos y a través de diversos planes y acciones a reducir el impacto de la epidemia social de los siniestros de tránsito.

Las empresas, organizaciones y personas participantes son las siguientes:

- Asociación Argentina de Compañías de Seguros (AACCS)
- Asociación Argentina de Políticas Sociales (AAPS)
- Asociación Argentina de Productores de Seguros (AAPAS)
- Automóvil Club Argentino (ACA)
- Asociación Argentina de Carreteras (AAC)
- Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina (ADEFA)
- ADIRA (Aseguradores del Interior de la República Argentina)
- Cesvi Argentina
- Comité Asegurador Argentino (CAA)
- Consejo Publicitario Argentino
- DaimlerChrysler Argentina
- Escuela de Manejo Avanzado
- Ford Argentina
- Fundación FLENI
- Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)
- Osvaldo “Cocho” López
- Prudential Seguros
- SA La Nación
- S+R Consultores
- Toyota Argentina

El Comité Ejecutivo del Grupo está presidido Francisco Astelarra (AACCS) e integrado por Eduardo Amadeo (AAPS), Fabián Pons (Cesvi Argentina), Jorge Omar Del Río (Escuela de Manejo Avanzado) y Eduardo Bertotti (ISEV). El entonces presidente de IDEA en 2006, Dr. Ignacio González García (S.A. La Nación), sigue participando y colaborando activamente con el Comité Ejecutivo del Grupo.

LA SEGURIDAD VIAL EN LA ARGENTINA

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo tercero establece que *“todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”*. Todo individuo que ha sido afectado por un siniestro de tránsito ve sistemáticamente lesionadas estas prerrogativas. Se enfrenta con un acto de violencia que afecta su derecho a la salud, a su integración social y, lo que es peor aún, su derecho a la vida. La violencia en el tránsito es una verdadera enfermedad social. “Es un problema de salud pública donde no se trata de rehabilitar la salud dañada, sino de prevenir para que se pueda gozar plenamente ella.”¹

¹ Ministerio de Salud y Ambiente, Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS). Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Prólogo del Dr. Ginés González García, Ministro de Salud.

La OMS estima que, cada año, en el mundo mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones resultan heridos. Las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años. Por otra parte afirma que “los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema creciente de salud pública que afecta de forma desproporcionada a los grupos vulnerables de usuarios de la vía pública, en particular a los pobres.” y que dichos “traumatismos causados por el tránsito representan, para los países de ingresos bajos y medianos, un costo del 1% al 2% de su producto nacional bruto, porcentaje superior al volumen total de la ayuda para el desarrollo recibida por esos países”.² En nuestro país se estima que el costo está cerca del 2% del PBI.

Todos conocemos, gobernados y gobernantes, la dimensión enorme del flagelo de los accidentes de tránsito. Miles de vidas truncas bajo las ruedas de automóviles, ómnibus, camiones, y otros vehículos. A los que hay que agregar los discapacitados para siempre, los heridos graves y los familiares directa o indirectamente afectados.

No ha sido ni es la intención de este documento dirigir el diálogo hacia la temática del análisis probatorio de la cantidad exacta de personas afectadas. Creemos que es perder tiempo y dilatar la solución, cuando todos coincidimos que el fenómeno es realmente de enorme trascendencia social. No interesa el número si son 7.000 u 11.000 dependiendo del año, de con cuanto tiempo posterior se sigue al accidentado para verificar luego de un período si ha perdido la vida, etc. Lo que sí realmente importa es comenzar a implementar medidas concretas, controles, penalidades, campañas educativas (ninguna aislada pero si todas ellas en conjunto) que bajen drásticamente el fenómeno en períodos cortos de tiempo: la vida de nuestra gente es la que está en juego. En el año de la proclamada seguridad vial, es poco lo hecho que se pueda exhibir, y las cantidades de víctimas son un ejemplo que el fenómeno continúa con su virulencia sin igual.

Nuestra endemia social

En la Argentina las consecuencias de los siniestros de tránsito constituyen un verdadero flagelo nacional, ya que todos los años miles de personas pierden la vida o sufren lesiones, discapacidades y daños viendo afectado su normal desarrollo en forma particular y el de su grupo familiar y personas allegadas. En muchos casos se produce la desaparición del sostén de familia, provocando con ello que la misma quede sumida en la pobreza.

El Ministerio de Salud estimó que en Argentina se pierden anualmente 170.000 años de vida potencial por siniestros de tránsito, de los cuales 130.000 corresponden a varones y los 40.000 restantes a mujeres. Del total de años de vida potencial perdidos 87.000 son de vida activa potencial, es decir de años en los que la población hubiese estado participando en la actividad económica. Estos datos dan una idea del fuerte impacto humano y social que tiene este flagelo en la población.

No es objetivo de este documento abarcar todos los aspectos y variables de este complejo problema social. Es por ello que nos centraremos en dos actores claves a la hora de determinar responsabilidades y acciones necesarias para disminuir la magnitud y el impacto de esta endemia social. Por un lado están los ciudadanos, es decir, usted, yo, nosotros, como

² Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Organización Mundial de la Salud – Ginebra 2004.

actores directos en cada siniestro de tránsito y por otro lado el Estado como la Institución que debe garantizar el respeto de los derechos humanos y la seguridad en los espacios públicos, ambos imprescindibles para el desarrollo de una sociedad democrática.

Debemos cambiar nuestra cultura transgresora

El comportamiento de las personas y su actitud en el tránsito de rutas y calles responde fundamentalmente a reglas implícitas y explícitas que regulan su interacción y determinan un modelo de relación y convivencia social. En este establecimiento de reglas de comportamiento se opta permanentemente por un modelo de convivencia civilizada o un modelo de “ley de la selva” donde impera el más fuerte y hábil.

En un modelo de convivencia es importante la armonización entre los sistemas cultural, social y jurídico que coexisten en la regulación del accionar de los diversos actores (automovilistas y peatones) en el tránsito vial, determinando aspectos y valores relevantes de la “Cultura Ciudadana”.³

A modo de síntesis se describen algunas de las reglas y creencias que regulan el comportamiento generalizado de los argentinos en las acciones desarrolladas en un espacio público como lo es el tránsito:

- ◇ Es aceptada socialmente y se ha llegado a naturalizar la idea que alguien se muere o se lesiona a causa de un siniestro vial. Es parte de un destino inexorable e inmodificable. Es consecuencia de la mala suerte.
- ◇ Un siniestro es un evento que le puede ocurrir a otro, nunca a uno mismo, cualquiera sea la conducta o comportamiento. De esta forma se minimiza o niega el riesgo que se corre en la calle.
- ◇ En un siniestro la culpa es siempre del otro.
- ◇ Las normas están hechas para el otro. Siempre tenemos alguna justificación o razón válida para incumplirlas, incluyendo la inobservancia por parte de los otros. La transgresión al ser generalizada nos habilita a ser transgresores. Si todos transgreden no seré yo el único cumplidor.
- ◇ La inseguridad existente nos habilita a violar ciertas normas de tránsito especialmente el semáforo en rojo a determinadas horas del día.
- ◇ Al violar las normas de tránsito se cree sacar una ventaja sobre los otros conductores y se beneficia únicamente el infractor.
- ◇ Se cree irrazonablemente que la seguridad no aumenta cuando se cambia la propia conducta y se respetan las normas. La seguridad está garantizada por la habilidad y la pericia superior del conductor imprudente e infractor, quien es siempre más hábil que los demás.
- ◇ La otra persona no es sujeto de respeto y reconocimiento de sus derechos. Solo los más fuertes y agresivos merecen el respeto en las calles.
- ◇ La agresividad en nuestra forma de conducir no es violencia. La de los otros si lo es.
- ◇ Todo aquel que maneja más lento que uno es un idiota y todo aquel que maneja más rápido que uno un loco o un criminal.
- ◇ Negar que a través de las violaciones de las normas de tránsito nos hacemos daño a nosotros mismo (anomia boba).

³ Convivencia como armonización de Ley, Moral y Cultura; Antanas Mockus; marzo 2002.

- ◇ Se pueden violar permanentemente todas las normas ya que, en general, no se controla ni se sancionan los incumplimientos. Tenemos garantizada la impunidad.
- ◇ Toda penalización en la calle de una infracción “se puede arreglar”.
- ◇ Cualquier intento de sancionar a los infractores esconde intenciones ocultas del Poder de turno o un claro afán recaudatorio.

El rol del Estado

Así como los ciudadanos tenemos responsabilidad en la elevada tasa de siniestros viales, es el Estado quien, ante la ruptura de las normas de convivencia que debieran regir en nuestra sociedad, tiene la mayor responsabilidad en generar las acciones necesarias para recrear un adecuado uso y comportamiento en los espacios públicos, evitando que nos rijamos por la “ley de la selva”.

Se debería trabajar en acciones que tiendan a modificar las reglas de comportamiento a través de la educación y capacitación permanente a los futuros conductores, como también de los que actualmente están habilitados a conducir. Se tendrá que reconstruir la confianza entre los ciudadanos y entre estos y las autoridades logrando una integración de los valores sociales, morales y legales.

Es de vital importancia que el Estado explique el sentido de las regulaciones y el beneficio individual y social de su cumplimiento a través de campañas para lograr el respeto de las normas. No debería renunciar a su rol de garante del cumplimiento de las normas de tránsito y único responsable de sancionar a los infractores.

Es necesario un cambio significativo en la cultura a fin de alcanzar metas razonables de reducción de los siniestros viales. Este es un desafío que puede y debe ser encarado en un marco de cooperación público- privado donde se involucren todos los actores sociales sin que ello signifique que el Estado deba renunciar ni transferir la responsabilidad de este cambio al sector privado.

Se requiere la voluntad política a fin de encarar las soluciones a una problemática de larga data en nuestra sociedad. Es necesario preparar “la mesa de trabajo” sobre la cual construir las medidas, acciones y herramientas. Esa “mesa” debería tener cuatro patas, a saber:

1.- **Asunción de la temática Seguridad Vial como POLÍTICA DE ESTADO:** es la consecuencia natural de la toma de conciencia de la endemia social que afronta la población. La inseguridad vial es una de las principales causas de mortalidad y morbilidad social, debiendo ser combatida en forma prescindente de las Políticas de un determinado Gobierno. Ello garantiza a la comunidad la continuidad del esfuerzo destinado a su reducción.

2.- **Elaboración, implementación y seguimiento de un PROGRAMA DE ACCION:** uno de los principales factores del crecimiento sostenido de los siniestros de tránsito es la carencia de “planeamiento estratégico” y de un Programa de Acción “orgánico e integral”.

3.- **Asignación oficial de recursos específicos en el PRESUPUESTO NACIONAL:** toda Política de Estado requiere del consecuente compromiso económico de inversión reflejado en las cuentas básicas de la comunidad organizada, es decir en el Presupuesto de la Nación. Si la lucha por reducir los costos humanos y económicos no esta acompañada por la importancia

presupuestaria en el tema, resulta absurdo, pretender el compromiso del Sector Privado Nacional ó del Financiero internacional.

4.- **Una AUTORIDAD de aplicación y coordinación a nivel Nacional** que elabore el Plan lo ejecute y administre el presupuesto asignado. Teniendo en cuenta las facultades constitucionales que descentralizan el manejo del tránsito en nuestro país es necesaria una tarea de coordinación efectiva, que potencie los diferentes recursos asignados. Pero asimismo y considerando la inseguridad vial como una epidemia social, es necesario establecer a nivel nacional la autoridad responsable de la lucha contra esa enfermedad, que coordine los distintos estamentos del Estado.

No debiera desconocerse la importancia de la sanción a la mayor brevedad posible de una Ley Nacional en la que el Poder Ejecutivo y los legisladores recomienden adopción mediante leyes provinciales adhiriendo a la misma 100 %, y que permita que todos los obstáculos jurisdiccionales, que comienzan con el tema Constitucional, no se constituyan en un obstáculo para llevar adelante la campaña que instale la Autoridad de Aplicación y Coordinación a nivel nacional. Muy seguramente, todos los legisladores de todas las bancadas, adherirán desde cualquier geografía, a tan noble causa.

Si no tenemos esa “mesa”, afirmada sobre sus cuatro patas, será muy difícil trabajar sobre ella.

Las acciones oficiales

En respuesta a este contexto diversas iniciativas se han anunciado y comenzado a ejecutar, entre las cuales se destacan:

- ✘ El Defensor del Pueblo de la Nación, Dr. Eduardo Mondino, ha elaborado un completo informe que analiza los por qué de la siniestralidad vial y sus consecuencias. El Defensor concluye que en este tema hay responsabilidades compartidas y que por ello es imperativa la amplia participación social en la planificación de las acciones para brindar seguridad al traslado de vehículos y personas.
- ✘ El Gobierno Nacional, mediante Decreto 1724/2006 (30/11/06), declaró “Que constituye un objetivo prioritario para el GOBIERNO NACIONAL dar solución a la problemática vinculada con la seguridad vial, aplicando políticas de prevención que contribuyan efectivamente a disminuir el número de víctimas de accidentes de tránsito y las consecuencias de los daños materiales ocasionados por los mismos”, estableciendo el año 2007 como el "Año de la Seguridad Vial".
- ✘ El Gobernador de la Provincia de Buenos Aires firmó el Decreto N° 40 (de fecha 18/01/07, publicado en el Boletín Oficial el 30/01/07), declarando la Emergencia Vial. En los considerandos del decreto se establece “Que la política de seguridad vial forma parte de la política de protección de los Derechos Humanos, resultando los siniestros de tránsito consecuencia de una sumatoria de factores predeterminados y evitables cuyas consecuencias, consistentes en las pérdidas de vidas humanas, lesiones discapacitantes y daños materiales, significan la vulneración de los derechos a la seguridad, a la salud y al goce de una vida digna”.

- ✘ El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires presentó el 14/02/07 su Plan Estratégico de Seguridad vial, por entender que *“frente a la grave situación en materia de seguridad vial, es que resulta imprescindible encarar una intervención estatal que contemple los múltiples aspectos que forman parte del problema. Esta intervención estatal requiere como condición, no sólo que sea integral, sino también que sea sustentable y sostenida en el tiempo dado que -en definitiva- el objeto de la misma consiste en cambiar hábitos y pautas de comportamiento, arraigadas profundamente en la práctica social cotidiana”*. Con la implementación del Plan se pretende alcanzar una reducción del 20 % en el número de víctimas fatales en el lapso de cuatro años a partir de su aprobación.

Nuestro compromiso

El problema de la ausencia de seguridad vial se ha instalado en la sociedad argentina, que mira con preocupación el alto índice de siniestros viales y las graves consecuencias de muertes y lesiones que sufre. La prensa y encuestas de opinión dan cuenta de ello en forma diaria⁴.

Nuestro país ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por siniestros de tránsito. Tanto lo hemos escuchado y leído que corremos el riesgo de asumir este flagelo como algo normal como una mera expresión de porcentajes y cifras. Pero estos números encierran mucho más. Estamos hablando de vidas humanas, de sueños, de proyectos que no se van a realizar. Vidas, sueños y proyectos que bien podrían ser los nuestros o peor aún, los de nuestros seres más queridos.

Es importante no perder de vista esta dimensión del problema y asumir que nuestra obligación y deber de ciudadanos es **HACER ALGO YA**.

Las instituciones que integran el Grupo de Seguridad Vial (GSV) de IDEA se comprometen a colaborar con el Gobierno Nacional y los Gobiernos provinciales y municipales en el diseño de la Autoridad de aplicación, en la elaboración de políticas y en acciones de prevención y educación vial. Por otra parte se comprometen a estimular a sus asociadas a implementar las siguientes acciones:

- ✓ Cursos de Capacitación para el buen manejo al personal de las compañías. Premio a los conductores que no tengan siniestros. Firma de un acta de buen ciudadano que cumplirá con las normas de tránsito.
- ✓ Análisis de la posibilidad de acordar con los empleados/trabajadores la renovación del registro en la jurisdicción del domicilio actual de la persona.
- ✓ Indicadores en todas las carteleras respecto de las campañas para combatir el flagelo.
- ✓ Inventario de personas de la empresa, familiares, amigos o conocidos por el personal, que han perdido la vida o sufrido accidentes graves en accidentes de tránsito. Ello servirá para concienciar, con nombre y apellido, la magnitud del fenómeno.
- ✓ Acuerdos con las centrales sindicales, para de manera conjunta establecer códigos de Comportamiento en el tránsito, y de ser posible establecer sistemas de puntaje especial para quienes carezcan de siniestros de tránsito.
- ✓ Colaborar con el Defensor del Pueblo en la recolección de firmas para elevar al Congreso de la Nación, para que, se dicte un proyecto de Ley al cual adhieran todas las provincias con

⁴ La Nación.

el propósito de atacar de manera integral el tránsito como Flagelo y Endemia Social Nacional.

✓Que todos los socios de IDEA propongan a sus empleados colocar un stiker en sus autos que diga: yo no mato: respeto el semáforo, la velocidad máxima, normas de tránsito etc. (un mensaje por stiker).

✓Que las autopistas pongan cámaras de control de infracciones de velocidad.

✓Establecer un premio al mejor y al peor distrito o provincia en materia de siniestros viales.

✓Donar alcoholímetros a las principales ciudades del país.

✓Capacitar docentes en las jurisdicciones que tengan incorporada la enseñanza vial obligatoria.

✓Que las empresas automotrices no realicen propagandas comerciales destacando la velocidad de los automotores.

✓Que las empresas fabricantes de bebidas alcohólicas elaboren mensajes de no “manejes si tomaste alcohol”.

✓Que la Asociación de productores de cine soliciten a los guionistas y productores que no incluyan en las películas escenas de violaciones a las normas de tránsito.

✓Peticionar por una modificación de la ley para que las autopistas y rutas concesionadas puedan negar el acceso a autos que no estén en condiciones obvias de circular en forma segura.

✓Solicitar a las empresas automotrices que incorporen en el futuro alarmas sonoras de velocidad máxima introducida por el conductor y de aviso de cinturón de seguridad no abrochado en asientos delanteros y traseros.

✓Que en las universidades se de educación vial y se genere la campaña “si tomaste no manejes” y el conductor responsable.

✓Concurso del chofer de micro y taxi buen ciudadano respetuoso de las normas de tránsito.

✓Realizar encuestas periódicas con el problema de inseguridad vial a fin de conocer la opinión de los ciudadanos.

ANEXOS

ANEXO 1: Acciones de Seguridad Vial desarrolladas por el Sector Privado

Las principales acciones que está desarrollando el sector privado, tomando como fuente el Catálogo de Programas, Acciones e Iniciativas en Seguridad Vial elaborado por el ISEV (abril 2007), son:

Acciones de Información: Comprenden mensajes universales simples (“Use el Cinturón”) o complejos (“Use el cinturón porque en el 50 % de los impactos salva la vida”), mediante sostén gráfico o audiovisual (Carteleras, folletería, Videos, mensajes por intranet, etc.).

Acciones de Evaluación: En Factor Humano: evaluación de conocimientos y de criterios psicotécnicos, físicos, psíquicos, referidas a la conducción de máquinas (automotores y autoelevadores) y generalmente adoptadas por las áreas de recursos humanos. Competencias de conocimientos y habilidades en conducción segura. En Factor Vehículo: revisiones técnicas, análisis de conformación de modelos para inclusión de flota, políticas de mantenimiento de parque. Se aplican a flota propia y también en numerosos casos a flotas de terceros contratistas. En Factor Ambiente: análisis de itinerarios, diagramas y hojas de ruta siniestrosales, de accidentes para delimitar responsabilidades y prácticas inseguras.

Acciones de Capacitación: Formación del personal de conducción de flota propia (también de terceros transportistas o de agencias de remises, etc.), gerencial, administrativo y en algunos casos hasta de comunidad familiar de los empleados. Capacitación en seguridad vial a miles de chicos en diversos colegios incluyendo prácticas en parques temáticos.

Programas Integrales: Articulan acciones en todas las áreas (información, formación, evaluación, control y en algunos casos premios y castigos). En los últimos meses han comenzado algunas pruebas “pilotos” de la última generación de estos Programas Integrales, denominados en nuestro caso como Programas de “Intervención”.

Acciones y Programas Comunitarios: Generalmente vinculados al apoyo técnico, profesional, material y económico del presupuesto institucional de la empresa destinados a la comunidad de influencia. Estas iniciativas surgen de la Responsabilidad Social Empresaria y de la concepción de que aún mejorando las condiciones de la empresa, el ambiente del entorno continúa siendo agresivo a la Seguridad Vial.

ANEXO 2: Estadísticas

Cualquier problema que pretenda ser tratado objetivamente necesita de magnitudes confiables que nos den un panorama claro de la gravedad del caso. “Lo que no se define, no se puede medir. Lo que no se mide, no se puede mejorar. Lo que no se mejora, se degrada siempre.”⁵

Es por ello que uno de los primeros obstáculos que encuentra quien quiere trabajar en la problemática del tránsito en nuestro país es la falta de estadísticas confiables que permitan establecer prioridades y a partir de allí generar estrategias que nos lleven a soluciones concretas.

El **Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT)** es el organismo **oficial** encargado de la elaboración de la estadística de siniestralidad vial del país, a través de los formularios de actas siniestra les aprobados por la Ley N° 24.449/94 y su Decreto Reglamentario N° 779/95.

El RENAT es el encargado de adoptar las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado. Las informaciones comprendidas son:

- datos de las licencias para conducir
- de los presuntos infractores prófugos o rebeldes
- las sanciones a los infractores
- demás información útil a los fines de la ley como por ejemplo el estado del parque automotor y aseguramiento
- estadística de siniestros

Sobre este último punto cabe aclarar que como la red informática interprovincial aún no se ha puesto en funcionamiento, la captura de los datos estadísticos se efectúa a partir de las denominadas Planillas A y B aprobadas unánimemente por las provincias en el seno de la XIX Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial.

La precariedad de la información oficial hizo que distintos organismos trataran de calcular la cantidad de muertos y heridos en accidentes de tránsito con resultados disímiles.

En nuestra opinión, la primera contribución que podría hacerse para el avance en la solución del problema vial en nuestro país, sería contar con una base de datos completa, detallada e inobjetable. Esto nos permitiría saber perfectamente de donde partimos para luego poder censar el resultado de cada una de las acciones correctivas que se implementen.

A los fines de este informe, y con el fin de no generar controversias, nos basaremos en los datos oficiales que se publican habitualmente. Esto no quiere decir que avalemos los mismos, es más, se vuelve a reiterar que se debe mejorar la captura de datos y la generación de los informes estadísticos.

Sin embargo, y luego de lo anteriormente expuesto, hay cifras que nos ayudarán a comprender la magnitud del problema.

⁵ Lord Kelvin.

La Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria dependiente del Ministerio de Salud y Ambiente presentó un trabajo denominado “Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención”.

Este trabajo comprueba que anualmente se pierden 170.000 años de vida potencial y 87.000 años de vida activa potencial a causa de las muertes ocasionadas por el tránsito.

Cabe aclarar que el trabajo se basó en cifras oficiales del período 1999 – 2002 en las que el promedio de muertos en accidentes de tránsito fue de 4.146 personas.

Si la pérdida de vida potencial la calculamos con los valores oficiales del año 2006, y de mantenerse las proporciones del estudio antes mencionado, nos encontramos con que en el año 2006 se perdieron más de 316.000 años de vida potencial. Según las cifras oficiales de enero a junio de 2006 del 2006 murieron 3868 personas por la causa que nos ocupa. La Presidencia de la Nación ha afirmado públicamente que se pierden más de 8.000 vidas por año

A veces la intangibilidad de las cifras nos hace perder de vista los efectos. Veamos algunos ejemplos. Si las cifras de muertos en accidentes de tránsito continuaran estables a futuro, las víctimas anuales equivaldrían a tres Cromañones mensuales o, a que desaparezca la población completa del Partido de Chascomús en 5 años.

Según el informe de la OMS (Organización Mundial de la Salud) basado en los datos del año 2002, los traumatismos causados por el tránsito representaron el 2,1% de todas las defunciones mundiales y ocuparon el undécimo puesto de la lista de principales causas de muertes. Además, estas defunciones causadas por el tránsito representaron el 23% de las muertes debidas a traumatismos en todo el mundo.

De acuerdo al mismo informe y en referencia a la edad de las víctimas, los datos muestran claramente que la mayoría se concentra en las edades jóvenes, entre los quince y los veintinueve años (un 30% del total) y con un máximo en el grupo de veinte a veinticuatro años de edad (12% del total). Cuando se observa la edad para cada sexo, se reconoce que, mientras los varones presentan un comportamiento similar al total, con una concentración un poco mayor en las edades precitadas (el 13% de ellos tienen entre veinte y veinticuatro años y el 32% son de edades entre quince y veintinueve años), las mujeres muestran una distribución menos concentrada en estas edades (entre ellas las defunciones entre quince y veintinueve años de edad alcanzan sólo el 26%). En las edades mayores, en cambio, la proporción de mujeres es mayor que la de varones, como lo muestra el hecho de que mientras el 17% de las víctimas fatales varones tienen sesenta años y más, las mujeres fallecidas en estas edades representan el 24% del total de mujeres.

Solo 75 países notifican a la OMS datos de estadísticas vitales que incluyen traumatismos causados por el tránsito y que pueden considerarse suficientes para un análisis como el que aquí se realiza. Hay otros 35 países que envían datos incompletos.

Cuando se examinan los datos de los 75 países antes mencionados encontramos que las tasas más altas de muertes cada 100.000 habitantes se encuentran en países de América Latina (41,7 en El Salvador, 41,0 en República Dominicana y 25,6 en Brasil), así como en países europeos (22,7 Letonia, 19,4 en la Federación Rusa y 19,3 en Lituania) y en Asia (21,9 en la República de Corea y 21,0 en Tailandia).

Entre los países que notifican mejores ratios de mortalidad por habitantes se encuentran Gran Bretaña (5,9), Suecia (6,7) y los Países Bajos (6,8).

La situación de Argentina, basada en los datos oficiales que aportan el RENAT y el INDEC, el año 2005, nos dice que en nuestro país tenemos un ratio de 19,6 muertes cada 100.000 habitantes.

Estamos muy lejos de acercarnos a los países más desarrollados en materia de seguridad vial. El mismo informe de la OMS indica que la disminución de muertes causadas por el tránsito en los países de ingresos altos se atribuye en gran parte a la aplicación de una amplia gama de medidas de seguridad, la lentificación de la circulación y el estricto cumplimiento de la ley de tránsito.

En nuestro país, los siniestros viales ocurren en más de un 90% de los casos por fallas humanas. Asimismo, las estadísticas muestran las siguientes realidades:

Lugar de ocurrencia:

- El 52% de los casos graves registrados ocurren en rutas nacionales
- El 25% en caminos provinciales.
- El 10% en autopistas
- El 13% en avenidas y calles.

Estado del Pavimento:

- El 88% de dichos eventos ocurren en pavimento seco
- el 5,3% de ellos presentaba calzada mojada
- un 4,7% ocurrió en piso apenas húmedo
- un 0,8% en caminos de tierra o ripio.

Tipo de tramo:

- El 57,2 % de los siniestros graves ocurrieron en tramos rectos del camino.
- El 28% fue en curvas
- El 13,2% en intersecciones.

Día de la semana:

- Los domingos son los días con más colisiones graves ya que se producen el 21,8% del total semanal.
- Los sábados con el 18,1%.
- Los viernes con el 16%.

Franjas Horarias

- El 29,6% de los choques se producen entre las 18 y las 24 horas.

Participación vehicular

- Los automóviles participan en un 51,2% de los casos
- los camiones, semirremolques y acoplados aportan un 23,7% del total.

Tipo de Impacto

- Las colisiones frontales y fronto-angulares generan el 52,7% de las lesiones graves.
- Las laterales el 18,6%
- Las traseras alcanzan el 12,4%.

Mortalidad por sexo

- Un 72,8 % de los muertos en accidentes de tránsito pertenecen al sexo masculino
- Un 27,2 al femenino.

Mortalidad por edad

- 0 a 15 años: 14,5%
- 16 a 30 años: 36,8%
- 31 a 45 años: 20,8%
- 46 a 60 años: 16,7%
- Mas de 60 años: 11,3%

Mortalidad por zona

- un 68,1 % en zonas rurales
- un 31,9 % en zonas urbanas.

Actores del siniestro

- un 60,5 % los siniestros ocurren entre vehículos
- un 15,3% entre vehículo peatón
- un 24,3% entre vehículo ambiente

Tipo de vehículo más involucrado en choques

- 50% autos
- 23% camiones
- 9% pick-ups
- 8% utilitarios y 4x4
- 3% micros
- 3% motocicletas
- 4% otros

Causas de accidentes

- 90% conductor
- 5% al vehículo
- 5% a caminos y clima

Fallas humanas más repetidas

- 41% invasión de carril
- 19% distracción
- 16% velocidad inadecuada
- 10% maniobras abruptas
- 6% distancia inadecuada
- 4% prioridad de paso no respetada
- 4% cansancio

El choque típico

- 48% frontal
- 16% lateral
- 13% trasero
- 9% despiste
- 7% en cadena
- 4% contra peatón

- 3% contra ciclista

Ránking de distritos con más colisiones

- Buenos Aires 32%
- Santa Fe 14%
- Córdoba 13%
- Entre Ríos 11%
- Tucumán 8%
- Corrientes y Capital Federal 5% cada una
- Misiones 4%
- Río Negro 3%
- Resto 5%

El color de auto más riesgoso

- 30% blanco
- 18% gris claro
- 11% gris oscuro
- 9% rojo
- 8% azul
- 5% bordó
- 3% negro
- 16% resto de colores

Es preocupante la evolución creciente de los siniestros viales que afectan a personas. De acuerdo a estadísticas elaboradas por la Asociación Argentina de Compañías de Seguros (AACS), en función de la información de la Superintendencia de Seguros (SSN), la frecuencia de los siniestros, es decir el número de siniestros cubiertos respecto del número de autos asegurados, que produjeron lesiones y muertes creció un 33% en los últimos ocho años, pasando de 74.546 a 120.015 casos anuales. La frecuencia de los siniestros que causaron daños materiales se encuentra relativamente estabilizada en los ocho años de análisis, pero se observa un crecimiento del 14% en los últimos cinco años. El costo directo de dichos siniestros es del orden de los \$ 2.300 millones anuales. Estos valores son una parte del total ya que es importante destacar que más del 35 % del parque automotor no está asegurado y que las cifras que se consignan a continuación no incluye los siniestros provocados por el transporte automotor de pasajeros.

N° de Siniestros de Tránsito que Generan lesiones o muerte

Período (1)	Ciudad de Buenos Aires	Provincia de Buenos Aires	Resto del país	Total del País	Frecuencia (2)
1999	15.733	33.432	25.382	74.547	1,8
2000	13.538	33.648	23.784	70.970	1,8
2001	15.082	34.468	27.825	77.375	1,9
2002	12.918	31.299	24.213	68.430	1,8
2003	13.717	32.496	23.924	70.137	1,8
2004	17.039	37.707	32.488	87.234	2,1
2005	20.318	43.693	39.861	103.872	2,3
2006	24.367	52.737	48.912	126.016	2,4

N° de Siniestros de Tránsito que Provocan Daños Materiales

Período (1)	Ciudad de Buenos Aires	Provincia de Buenos Aires	Resto del país	Total	Frecuencia %
1999	149.714	318.136	241.526	709.376	17,3
2000	124.175	308.606	218.143	650.924	16,5
2001	137.458	314.135	253.590	705.183	17,3
2002	109.797	266.023	205.796	581.616	15,5
2003	113.327	268.486	197.663	579.476	15,1
2004	118.370	261.956	225.701	606.027	14,9
2005	151.183	325.095	296.598	772.876	17,0
2006	176.085	381.107	353.467	910.659	17,6

(1): Abarca julio año anterior a junio año citado.

(2): Número total de siniestros dividido por el número de automotores asegurados.

Fuente AACS en base a datos de la SSN y el RNPA

De cara al futuro vemos que el parque automotor crece año a año, la red vial está colapsada y con deficiencias en un 80% de los casos. No existe prácticamente educación vial y los controles viales son mínimos. Las estadísticas nos están marcando una tendencia negativa. Solo la implementación sostenida de medidas que procuren la seguridad vial podrá hacer que la rueda circule en el sentido positivo.

Fuentes:

- Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. (OMS)
- RENAT: www.renat.gov.ar

- INDEC : www.indec.mecon.ar
- Ministerio de Salud y Ambiente, Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS). Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Prólogo del Dr. Ginés González García, Ministro de Salud. - 2004:
www.msal.gov.ar/htm/site/salud_investiga/libros.asp
- Ley 24.449
- DNRPA: www.dnrpa.gov.ar
- AACS: www.aacs.org.ar
- CESVI: www.cesvi.com.ar
- ISEV: www.isev.com.ar
- Luchemos por la vida: www.luchemos.org.ar

ANEXO 3: Declaración de los jóvenes sobre seguridad vial

“Adoptada por los delegados de más de 100 países durante la Asamblea Mundial de Jóvenes sobre Seguridad Vial, Ginebra (Suiza), 2007”

En esta declaración los jóvenes apelan a la responsabilidad social de distintas organizaciones en un tema que a todos preocupa: los traumatismos y las muertes cuyo origen son los siniestros de tránsito. Asimismo declaran su compromiso de luchar activamente para que se cumplan las demandas expresadas en la declaración y asegurar así que tenga efectos concretos. Los jóvenes apelan a la responsabilidad de:

1. Organizaciones Comunitarias: (religiosas, deportivas, juveniles, etc) para que contribuyan a que las familias conozcan mejor el alcance del problema de los siniestros de tránsito.
2. Empresas Privadas: apelan a la responsabilidad social de los directivos para que desarrollen productos seguros y los comercialicen con responsabilidad.
3. Medios de Comunicación: hacen un llamamiento a los periodistas y directivos de medios para que traten los traumatismos causados por el tránsito como un problema global de salud y desarrollo, que afecta a millones de personas cada año.
4. Personalidades y mundo del espectáculo: para promocionar activamente la seguridad vial

Los jóvenes del mundo, futuros dirigentes y esperanza del mañana, declaran respetar la vida y se comprometen a hacer todo lo posible por vivirla de un modo seguro y a alentar a otros a que hagan lo mismo. Sin embargo comprenden muy bien que su esfuerzo aislado no basta. Por ello hacen un llamamiento a:

- ✦ Padres y tutores: para recordarles que el riesgo de morir en la carretera es muy alto para los jóvenes y llamarles a colaborar para educar a una generación de usuarios responsables en la carretera.
- ✦ Centros de enseñanza: para pedir a autoridades escolares y a los maestros que incluyan la seguridad vial en los programas de estudio desde los primeros cursos. También hacen un llamado a las autoridades universitarias a promover y elaborar cursos y programas de seguridad vial y a realizar y publicar más investigaciones sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito.
- ✦ Dirigentes comunitarios: para que creen comunidades seguras para todos. A los propietarios y encargados de bares, clubes y discotecas los exhortan a servir alcohol de forma responsable
- ✦ Planificadores de políticas: Los jóvenes piden a los gobiernos que reconozcan que los traumatismos causados por el tránsito son un problema importante de salud pública y desarrollo y que otorguen a la seguridad vial más prioridad en las agendas políticas. Exhortan a promover:
 - ✦ Medios de transporte público seguros y asequibles
 - ✦ Plan Nacional de Seguridad Vial
 - ✦ Creación de un organismo con funcionarios responsables de su coordinación y aplicación
 - ✦ Promulgar normas de tránsito y garantizar su cumplimiento
 - ✦ Aumentar los recursos financieros para mejorar la seguridad de las carreteras

- × Velar por que las víctimas de los accidentes de tráfico puedan acceder a la atención de emergencia y a los servicios de salud a un costo razonable
- × Reconocer la importancia de la participación de los jóvenes en la formulación de políticas viales y en su aplicación
- × Colaboración con otras jurisdicciones y organizaciones que trabajan por la seguridad vial

“Juntos, podemos hacer que los accidentes de tráfico pasen a la historia”.

ANEXO 4: Síntesis de la presentación realizada por Dn. Pere Navarro Olivella, Director de Tráfico del Reino de España en el II Seminario Internacional sobre Seguridad Vial, organizado por el Comité Asegurador Argentino en Rosario, Argentina, Junio 2007

En su presentación y a través de distintas entrevistas otorgadas a los medios, Don. Pere Navarro Olivella plasmó los puntos que considera fundamentales para la disminución de muertes ocasionadas por siniestros de tránsito en España.

Explicó que en el año 2003, España tenía el alarmante número de 5.400 muertos por año por esta causa. La generación de una Política de Estado fue producto de tomar conciencia que España era el país de Europa con los registros más elevados en muertes en accidentes de tránsito y que no era moderno ni progresista “andar dejando los sesos en las rutas”. Es así que en los programas electorales de todos los partidos apareció un apartado dedicado a la Seguridad Vial y en el Congreso, se creó una Comisión dedicada a la Seguridad Vial.

En dos años lograron una reducción del 20% en el número de muertos. Cuando le preguntaron cómo se logró esta disminución, Don. Pere Navarro Olivella comentó que en el tema de Seguridad Vial ya está casi todo inventado. Hay países que llevan años trabajando. Hay que copiar las recetas y adaptarlas a cada realidad. Entiende que primero hay que concentrarse en lo más sencillo y evitar dispersarse: conducción; cinturón de seguridad; alcohol y distracciones para ir luego avanzando sobre lo más difícil: velocidad y múltiples accidentes.

Destacó que para alcanzar los objetivos, la directriz debe marcarla la Nación. Deberá explicarse a las municipalidades que el 60 % de los accidentes con víctimas son en ámbito urbano, en las ciudades. De ahí la necesidad de incluir a las ciudades en las políticas de Seguridad Vial.

En España los registros los otorga el Estado Nacional. En consecuencia el registro es *único y nacional* (incluso se está trabajando en un registro único europeo). El concepto utilizado es que el registro es un crédito que da la sociedad a los ciudadanos para manejar, y al manejar se comparte la carretera con los demás. En la medida que se infringen las normas, la sociedad le va retirando ese “crédito”. Por ende es la misma sociedad la que le saca de la carretera.

Cada registro posee 12 puntos, y los que recién lo sacan tienen 8 puntos durante los dos primeros años. Para recuperar los puntos que se pierden con las infracciones se deben tener dos años sin ninguna infracción, o bien hacer cursos especiales de 4 hasta 12 horas. Y si el conductor es rechazado en todas estas posibilidades, a los 6 meses hay que volver a dar el examen.

CONCLUSIONES DEL DIRECTOR DE TRÁFICO DEL REINO DE ESPAÑA

“El mensaje que traemos es que los accidentes de tránsito son evitables, es posible hacerlo, pero con una responsabilidad compartida”

✓ “No es un tema de derecha o de izquierda”

✓ “En los programas de los partidos políticos españoles hay un apartado especial dedicado a la lucha contra los siniestros de tráfico”

a

- ✓ *“Es una responsabilidad de todos”*
- ✓ *“Las carreteras están mal y hay que arreglarlas, es cierto, pero cuando uno maneja debe adecuar su conducción al estado de la carretera”*
- ✓ *“Lo que noto es que en Argentina hay un pesimismo crónico (...) No es fácil ni rápido, pero hay que salir de esta resignación”*
- ✓ *“No hay nada más potente para crear conciencia y presionar a las administraciones gubernamentales (...) que una madre explicando cómo su hijo que salió a hacer ejercicios a las 9 de la mañana fue arrollado por un auto”*
- ✓ *“Hay que educar, informar y crear conciencia, pero también se necesitan sistemas de autoridad eficaces que acompañen como los radares, controles preventivos de alcoholemia que sirven para evita la sensación de impunidad” Es necesario las sanción y represión en el correcto sentido de los infractores.*
- ✓ *“En España hemos llegado a la conclusión que si hay buena educación cívica y de valores, la seguridad vial entra sola. Pero si no hay buena educación cívica de nada sirve enseñar las señales de tránsito”*
- ✓ *“ Es fundamental la cooperación del sector público y privado”*
- ✓ *“Los países que mejor resultados obtienen son aquellos que disponen de sistemas de autoridad más eficaces”*
- ✓ *“En relación al alcohol, nuestra política es evitar la sensación de impunidad, esto significa que cada año un conductor, un familiar o un amigo, tienen que haber pasado un control de alcoholemia, para evitar la sensación de impunidad o de ‘aquí no pasa nada”.*

Dn. Pere Navarro Olivella, Director de Tráfico del Reino de España

ANEXO 5: Encuesta de percepciones y actitudes respecto al tránsito en la Argentina. Consultora OPSM - Opinión Pública Servicios y Mercados, abril de 2007

El presente informe es parte de la encuesta nacional de opinión pública dirigida por Enrique Zuleta Puceiro para el MONITOR DE TENDENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES elaborado por la consultora OPSM. La conducción de la investigación ha estado a cargo de Isidro Adúriz y la dirección técnica correspondió a Matías Zaldúa y Gustavo Di Lorenzo.

La encuesta se desarrolló entre el 8 de marzo y el 20 de abril de 2007. Se utilizó una muestra nacional de 900 entrevistas directas a población mayor de 18 años, residentes en todo el territorio nacional. El relevamiento tuvo lugar en 65 localidades en todo el país, abarcando todas las regiones y a través de la utilización de un cuestionario semi-estructurado orientado al monitoreo y evaluación de percepciones y tendencias de la opinión pública respecto de la situación del tránsito en el país.

La muestra fue diseñada según una estratificación por tamaño de ciudades (Área Metropolitana, ciudades mayores a 100 mil habitantes, ciudades entre 50 y 100 mil habitantes, ciudades entre 10 y 50 mil habitantes y ciudades menores a 10 mil habitantes) y de acuerdo a la pertenencia a Región: Área Metropolitana (Ciudad de Buenos Aires y Conurbano Bonaerense), Región Pampeana, Cuyo, Noroeste Argentino, Noreste Argentino y Región Patagónica.

Principales conclusiones de la encuesta:

- Al 82% de la población le preocupa mucho que haya tantas muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito en el país.
- La responsabilidad por la cantidad de accidentes de tránsito que ocurren en el país recae, en primer lugar, en los conductores, que no respetan las normas de tránsito, en segundo lugar, en el Estado, por la falta de control en la materia y, en tercer lugar, en el estado deficiente de las rutas.
- Entre las principales medidas que deberían tomarse para evitar tantos accidentes de tránsito aparecen: 1) agregar más educación vial en las escuelas; 2) aumentar los controles y multas y 3) mejorar las calles y rutas.
- En la evaluación de la población respecto de la forma de manejo de los argentinos, se detecta que el 13,6% considera que manejan muy mal, el 29,4% mal y el 40,7% regular.
- El 60,5% cree que en gran medida existe una relación entre las infracciones cotidianas de tránsito y la cantidad de accidentes.
- Más del 75% de la población considera que puede ocurrirle muy frecuentemente o frecuentemente un accidente con consecuencias graves.
- El 30,4% declara que en alguna ocasión algún policía le sugirió el pago de una coima para solucionar alguna infracción o evitar una multa o demora.

- Entre las personas que recibieron una propuesta de coima de parte de un policía, el 51% aceptó pagar la misma.
- El 34% viajó alguna vez con alguien que había bebido alcohol y que seguramente no pasaría favorablemente el test de alcoholemia.
- El 72,3% cree que el Estado debe obligar a utilizar el cinturón de seguridad.
- El 71% viajó alguna vez en un auto en el que el conductor (el mismo u otro) pasó un semáforo en rojo porque había poco tránsito y el cruce le parecía seguro.
- Ante ese hecho, el 40,2% le señaló la impudencia al conductor, el 30% lo consideró imprudente pero no dijo nada y al 29% restante le pareció justificable.
- En general la población se autoevalúa positivamente en relación con la habilidad para manejar.
- Sólo el 38,9% sabe cuál es la distancia que debe dejar un auto respecto del de adelante para evitar una colisión a una velocidad de 100 km/h.
- Entre las conductas más peligrosas para el orden en el sistema de tránsito aparecen: hablar por teléfono celular, cruzar semáforos en rojo, manejar a una velocidad superior a la máxima permitida, no utilizar el cinturón de seguridad y no guardar distancia con el auto de adelante.
- Sólo el 18% respeta todas las normas de tránsito mencionadas en el punto anterior.
- La gran mayoría de la población confiesa tomar medidas concretas en su vehículo, en su modo de conducir y en la conducta de quienes ocupan su vehículo para evitar accidentes de tránsito.