

seguridad vial

revista del instituto de seguridad y educación vial

edición digital

número

90

Ene-Feb-Mar
2006



**Informe seguridad Vial en
en la Argentina**

pág. 18

Las siguientes empresas, organismos y entidades interesadas en la seguridad vial patrocinan esta publicación



Honda Motor de Argentina S.A.

Iksa de Argentina



Sociedad de Responsabilidad Limitada



LOGISTICA ANDINA S.A.
Logística y distribución de combustibles
PETROBRAS



Una empresa controlada por The Dow Chemical Company y Repsol YPF



Sindicato de peones de Taxis de Capital Federal



SOLVAY INDUPA



editorial

El ISEV y la difusión de las cifras

A partir del 1º de enero de 2006, el Consejo Directivo del ISEV decidió CESAR DE COMUNICAR PUBLICAMENTE LAS ESTADÍSTICAS NUMÉRICAS DE ACCIDENTES VIALES GRAVES Y MORTALIDAD DIARIA, MENSUAL Y ANUAL, en virtud de una decisión madurada durante el segundo semestre del 2005.

Dicha información estadística quedará exclusivamente limitada a los socios, como así también, a los organismos internacionales con quienes mantenemos comunicación recíproca.

¿Cuáles son las razones que motivan la decisión?

Hacemos una breve relación de ellas: Como la mayoría ya lo sabe, el ISEV decidió hacer públicas las cifras de siniestralidad y mortalidad vial a través de sus Comunicados a la Opinión Pública y del sector libre de su web (www.isev.com.ar) a partir de 1995. El Banco Privado de Datos de Siniestralidad Vial Grave del ISEV opera desde 1993. La decisión de hacerlas públicas respondió esencialmente a la necesidad de procurar conciencia real de la problemática vial argentina (primera causa de muerte de 0 a 30 años de edad) a la sociedad y a las autoridades.

Siempre hemos tenido diferencias con los datos que se aportan desde organismos oficiales pero hasta el año 2000 no eran substanciales, ya que si a las oficiales se las ajustaba por los coeficientes internacionales, que de alguna manera salvaban la falta de seguimiento de los heridos graves que fallecían hasta los treinta días posteriores al accidente, se obtenían guarismos muy cercanos.

Lamentablemente tal situación ha variado notoriamente en los últimos años. Tomemos como ejemplo el año 2004: Mientras que el Banco ISEV relevaba 10.829 víctimas fatales en accidentes viales, el Sistema Estadístico de Salud (SES) denunciaba 3410 defunciones,

el RENAT informaba 3047. Ni aún ajustándolas las cifras se aproximan. Cabe destacar que de estar a las cifras oficiales Argentina tendría una Tasa de Mortalidad cada 100.000 habitantes de 8, es decir que estaríamos un poco por encima de Suecia (país líder en la materia) y mejor que Alemania, Francia y Estados Unidos. En conclusión: Argentina sería una nación con EXCELENTE Seguridad Vial.

Durante el año pasado el "festival" de números ocupó primeras planas de los diarios y hasta alguna solicitada. Ello generó un mecanismo "perverso" por el cual en vez de resaltar la enfermedad social de los accidentes y sus causas, se generó un debate "numérico", entre las cifras del ISEV, las del Estado (de diversas fuentes) y las de otras ONG. Ciertamente es un debate estéril, en donde lo único que se logra es que "el árbol tape al bosque".

El número de fallecidos es "la punta del iceberg", nos indica algo (muy valioso), pero no debemos desconocer lo que está por debajo y lo conforma (que es su base). Esta "base" no es mencionada por ningún organismo oficial. A tal punto que el único informe OFICIAL que intentó hacer una radiografía del estado de situación de la accidentalidad en Argentina, y que fuera realizado por la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, en su informe textualmente se señala lo siguiente: "Puedo citar la respuesta que un organismo público con competencia específica en la materia nos brindara ante nuestra consulta sobre los índices estadísticos actualizados que normalmente debería poseer: "...existe en el área estadísticas de accidentología vial de Argentina (...) el informe estadístico no contempla cantidad de niños y adolescentes muertos en el total de accidentes viales, no contempla el valor estimado de bienes materiales perdidos en accidentes de tránsito, no contempla los accidentes viales, que de acuerdo a los promedios, resultan más frecuentes, no contempla los factores causales,

que de acuerdo a los promedios, tienen mayor incidencia en la producción de accidentes viales...".

¿Puede un organismo que da esta respuesta establecer presupuestos mínimos de prevención de la siniestralidad y contribuir con aportes valiosos a la política de ordenamiento vial?. La respuesta va de suyo. Cada uno de los entes oficiales requeridos sobre este tema, brindaron información propia que a la postre resultó contradictoria si se hacía la comparación entre unos y otros; entonces es posible afirmar que la característica principal del sistema argentino en lo referido a la sistematización estadística es el vacío informativo."

Finalmente, el Estado Nacional se ha comprometido (en plazos ciertos y escalonados) a cumplir con un PLAN DE SEGURIDAD VIAL (Ver http://www.transporte.gov.ar/web_consejo/archivos_htm/asambleas_actas.htm), desde el 1º de enero del 2006 hasta el fin del 2010.

Estaremos pendientes de su desarrollo y cumplimiento efectivo.

En materia de difusión pública el ISEV aportará a la sociedad datos sobre Tasas (Mortalidad cada 100.000 hab., por Parque Automotor, etc.), Tendencias (Porcentuales de aumento o disminución de siniestralidad vial grave, morbilidad y mortalidad) y los aspectos más relevantes de la Tipología (edades, vehículos, zonas, etc.).

Creemos haber cumplido una etapa. Nos parece más conveniente dar un paso al costado y no prestarnos a un debate estéril que distraiga el foco de atención del verdadero problema. La "punta del iceberg" podrá estar más alta o más baja, pero el barco sigue apuntando para el mismo lado y "casi" nadie parece cambiar el rumbo. Será por eso, que el Defensor Oficial de la Nación, solicitó que se evaluara la conveniencia de declarar la emergencia vial.

Dr. Eduardo Bertotti
Director del ISEV

staff

Asesores

Ing. Luis ANCE, Dr. Gerardo BARRIOS, Dra. Margarita BLANCO, Ing. Fernando CERUSO, Crio. My. (RE) Miguel COLMAN, Dr. Juan C. FAIRSTEIN, Sr. Blas Alfredo FERNÁNDEZ, Ing. Orlando FERNÁNDEZ, Ing. Osvaldo GALUPPO, Dra. Susana Isabel GARCÍA, Lic. Ester Beatriz GENTILE, Lic. Carlos GÓMEZ, , Ing. Julio GRANATO, Ing. Guillermo KRANTZER, Sr. Roberto LIATIS, Lic. Ariel LÓPEZ ÁLVAREZ, Dr. Juan José MININI, Sr. Manuel MIRAZ FERNÁNDEZ, Arq. Eduardo MORENO, Dr. Jorge NEYRA, Prof. Marta ORTÍZ, Lic. Carmen PÉREZ LUHIA, Ing. Daniel RICCIARDULLI, Dra. Hilde RIERA, Dr. Santiago de los SANTOS, SR. Gian Carlo SCANFERLATO, Sr. Alejandro SCHIAVI, Sr. Carlos STRAPPA, Dr. Carlos TABASSO CAMI, Lic. Hernán TARQUINI, Ing. Santiago TAZZIOLI, Lic. Ernesto TENENBAUM, Ing. Gustavo ZINI.

Coordinadores de departamento

TRANSPORTE (Dra. Marta FERNÁNDEZ), ACCIDENTOLOGÍA (Dr. Eduardo BERTOTTI), EDUCACIÓN VIAL (Dra. Marta FERNÁNDEZ), CAPACITACION (Dr. Hugo Vidal FERNÁNDEZ), PROYECTOS (Lic. Manuel MIRAZ FERNÁNDEZ), MEDICINA VIAL (Dr. Gerardo BARRIOS y Dr. Santiago de los SANTOS)

Delegados académicos en la República Argentina

CÓRDOBA (Ing. Mario ASCHERI), CHUBUT (Arq. Eduardo MORENO), CUYO (Ing. Ricardo RAGAZZONE), MISIONES (Dr. Emilio JOULIA), SALTA (Ing. Aldo JURY), SANTA FE (Ing. Alicia BAGNOLI).

Delegados académicos en otras naciones

ALEMANIA (Lic. Jacqueline LACROIX), CHILE (Dr. Hugo ILABACA), ESPAÑA (Dra. Violeta MANSO PÉREZ), ESTADOS UNIDOS (Sra. Nora BONNIN), INGLATERRA Y PERÚ (Srta. Ana BRAVO), PARAGUAY (Dra. Mercedes ALCARAZ), URUGUAY (Dr. Gerardo BARRIOS y Dr. Santiago de los SANTOS), EL SALVADOR (Ing. Roque RODAS)

Miembros ISEV

A3M - A.T.A.C.I. - AAETA - ALBA S.A - AEC / AUTOPISTAS AL SUR - ASOCIACIÓN ARGENTINA DE SEGUROS - AUFE - AUNOR - AUSA - AUTOPISTAS DEL SOL - AUTOVÍA OESTE - BOLLAND & CIA. S.A - BRD - CABLE VISIÓN S.A. - CAM. DEL RIO URUGUAY - CÁMARA DEL COMERC. AUTOM. - CAMINOS DEL VALLE CELADI - CETUBA - CLEANOSOL - COCA COLA - CONTRERAS HERMANOS - CRISTACOL - DIPHOT - DOW QUIMICA - EG3 S.A / PETROBRAS - ESSO - EXOLOGÍSTICA - EXPRESO SAN ISIDRO - FAPASA - FERROSUR ROCA - GEFCO ARGENTINA S.A. - GILBARCO - GLASS BEADS S.A - HONDA MOTOR - IKSA - L & C CONSULTORA SRL - LOGÍSTICA ANDINA S.A. - MONSALTO - NIVEL ELECTRÓNICA - NUEVO CENTRAL ARGENTINO - NUEVOS RUMBOS - PBB POLISUR - PLUSMAR - PRAXAIR - PROTECCIÓN - REPSOL / YPF - SACTA - SHELL GAS - SIEMENS - SUTEC - SIND.PEONES DE TAXIS - SOLVAY INDUPA - TOTALGAZ - TRANSPORTADORA GAS DEL NORTE - UNILEVER - VIAL TRANS S.A - VIAL 3 S.A. - VIALIDAD PCIAL. CATAMARCA - VTV NORTE / APPLUS

Director

Dr. Eduardo Bertotti

Consejeros Directivos

Dra. Marta Fernández
Dr. Hugo Vidal Fernández

Asistente Consejo Directivo

Srta. María Paula Bertotti

Administración

Srta. María Eugenia Bertotti

Atención al Asociado

Sra. Silvia Beltramini

Asistente de diseño

Srta. María José Bertotti

índice

Pág 6

"La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos"

Informe realizado por Rosemarie Planzer, Consultora de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL), que muestra la realidad latinoamericana en torno a la seguridad vial.

Pág 9

Sección Novedades

"El nuevo liderazgo argentino: motores que funcionan con agua"

"Presentación del primer B-DOBLE 75 Tons"

"Reunión de Planificación Latinoamericana y del Caribe sobre seguridad vial"

Pág 11

"Presentación del Informe Seguridad Vial en Argentina"

La Defensoría del Pueblo de la Nación realizó un relevamiento pormenorizado de la situación actual argentina, en materia de seguridad vial.

Pág 13

Sección Notas en la Web

"Una masacre cotidiana en Argentina"

Nota publicada por el diario español La Vanguardia sobre los accidentes de tráfico de nuestro país y el modo argentino de asumirlos.

Pág 17

Sección Revista Española Tráfico

Esta sección responde a un acuerdo con la Revista Tráfico, a través de su Director Jesús Soria y, tiene por finalidad publicar notas técnicas y de interés aparecidas en dicha publicación española. En ésta oportunidad: "Las carreteras a examen"

Pág 14

"Por amor use el cinturón de seguridad"

Campaña para el uso del cinturón de seguridad en Costa Rica desarrollada entre el cuarto trimestre de 2003 y el tercer trimestre de 2004.

Pág 19

"Transporte personal de movilidad asistida"

Inquietudes provocadas por la disposición 1/2006 de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires en torno a la autorización en forma experimental, transitoria y revocable de la circulación por las veredas de ésta modalidad de transporte.

Pág 22

"Eligiendo la velocidad más adecuada"

En esta nota encontraremos los distintos tipos de velocidades definidos por la legislación, o la doctrina técnica, a fin de conocer y realizar una adecuada elección de la velocidad.

Pág 26

Sección revista Parabrisas

Esta sección reproducirá artículos que el ISEV publicó en la revista Parabrisas.

"Sol sin radares". Reflexión sobre los sistemas automáticos para multar el exceso de velocidad.



La seguridad vial en la región de América Latina y El Caribe

Situación actual y desafíos

Con el objeto de enfrentar el grave problema de seguridad vial y sus consecuencias a nivel regional, la Unidad Transporte de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), encargó un estudio con la finalidad de cubrir los siguientes objetivos:

- 1) Obtener datos confiables que permitan un diagnóstico certero de la seguridad vial en los países de Latinoamérica y el Caribe.
- 2) Proponer un Índice de Seguridad Vial que integre las variables adecuadas y que sea de fácil medición y que sea comparable entre países.
- 3) Proponer un cuestionario de estadísticas de accidentes común para los países de la región, de manera de hacer más fácil la labor de seguimiento. Esto puede ser el punto de partida del desarrollo de una base de datos común para la región.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Recolección de datos en países de la región

Una vez establecidos los objetivos a partir de los correspondientes Términos de

Referencia, se definió un cuestionario de unas 60 preguntas, para ser enviado a cada país de la región Latinoamericana y el Caribe, el que incluyó los siguientes aspectos:

- Existencia de recopilación metódica e histórica de estadísticas de accidentes, muertos y heridos.
- Número de vehículos (por tipo) y antigüedad del parque.
- Existencia de revisión técnica, de un proceso de entrega de licencia de conducir y permisos de circulación.
- Existencia de otras instituciones, servicio o entidad que trabaje en torno a la seguridad vial.
- Existencia de una política o plan estratégico en relación a la seguridad de tránsito.
- Existencia de campañas de prevención y/o educación, presupuesto asignado a éstos.
- Relación y trabajo conjunto con organismos de salud, educación u otros;
- Incorporación de la seguridad en la planificación urbana y diseño de infraestructura;
- Calidad y confiabilidad de los datos (estimación desde la fuente)

b. Organismos relacionados con seguridad vial

Una segunda etapa consistió en la búsqueda de información acerca de las instituciones de cada país que por su definición, funciones y acciones, debieran disponer y entregar la información requerida.

La base construida a partir de la información disponible y complementada mediante otros organismos internacionales, como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y la búsqueda en Internet, alcanzó a 48 registros, correspondientes a 26 países.

c. Evolución de accidentes

El presente estudio muestra, en el Cuadro I, cómo se dividen las muertes por accidente de tránsito por regiones en el mundo. Mientras que, en el Cuadro II, ofrece datos sobre algunos países de Latinoamérica y el Caribe (LAC). En el mismo se observa que, para el año 1996, 10 países de LAC, la mayoría de la subregión de Sudamérica, concentraba más del 90% de las muertes por el tránsito, situación que se ha mantenido a través de los años, aún cuando algunos países han reducido sus índices, en promedio los accidentes han aumentado un 14%.

Se destaca el aumento de un 48% para el caso de Argentina, y la disminución de un 28% en Colombia.



Cuadro I
Distribución global de muertos en accidentes de tránsito, vehículos registrados y población (en porcentajes)

Región	Muertos	Vehículos	Población
Países altamente motorizados	14	60	15
Asia Pacífico	44	16	54
Europa Central y Oriente	12	6	7
Latinoamérica y el Caribe	13	14	8
África	11	4	11
Medio oriente y Noreste de África	6	2	4
Total	100	100	100

Fuente: Sitimating Global Road Fatalities. Global Road Safety Partnership, 2004

Cuadro II
Muertos en países de Latinoamérica y el Caribe (1996-2003)

País	Muertos en accidentes de tránsito		Variación porcentual
	1996	2003	
Brasil	26903	31000	15%
Colombia	7874	5632	-28%
Argentina	6473	9556	48%
Venezuela	2563	3221	26%
Perú	2163	3323	54%
Chile	1925	1703	-12%
Cuba	1424	1309	-8%

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas recopiladas

d. Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

1. Sin duda, la primera conclusión de este trabajo es acerca de los disímiles niveles de accidentalidad en la región y la diferencia que se produce al comparar por número de muertos cada 10000 vehículos y muertos cada 100000 habitantes. En el primer caso los mejores índices los presentan para el año 1996, Bolivia, Barbados y Bahamas y los peores Venezuela, Colombia y Belice. En el caso de muertos cada 100000 habitantes, en los mejores lugares estaban en 1996, Paraguay, Bolivia y Costa Rica y en los peores Colombia, Uruguay y Belice. También llama la atención el amplio rango de valores de éstos índices entre los países LAC, existiendo una amplia brecha. Lo que puede representar una diferencia en los niveles de seguridad y/o en la calidad de los datos disponibles.

2. Al comparar las tasas de muertos por 10000 vehículos de LAC con PAM (países altamente motorizados), podemos apreciar el gran trabajo que se presenta para los próximos años si pensamos que muchos de los países de la región tienen altas tasas de crecimiento del parque vehicular, lo que aumentará la exposición al riesgo de accidentes para sus habitantes.

3. Las cifras utilizadas en este informe, están corregidas por posibles sesgos de los datos debido a la sub-notificación, las deficiencias en la armonización entre las distintas fuentes de datos y en el traspaso de éstos de la fuente de recolección al sistema de almacenamiento. Lo anterior implica que los escenarios mostrados son aproximaciones de la realidad, se pone de

manifiesto la urgente necesidad de desarrollar sistemas eficientes de recolección y almacenamiento que permitan disponer de más y mejores datos.

4. Debe también realizarse esfuerzo en el sentido de la armonización de las definiciones utilizadas para accidentes, muertos y tipos de lesionados por el tránsito, la tipificación de las vías, requerimientos para entrega de licencia de conducir y estándares de revisión técnica de vehículos entre otros.

5. En la región se presenta otro tema pendiente: la institucionalización de la seguridad vial. En este sentido, existe un gran trabajo por hacer en cuanto a la toma de conciencia de las autoridades del problema que representa la seguridad vial y de los costos sociales y privados que involucran en el corto y largo plazo. Esta concientización debe venir acompañada de medidas concretas que apoyen el establecimiento de Políticas de Seguridad de Tránsito, las que debe conocer primero, la situación real del país respecto al tema; luego, plantearse los objetivos y metas tanto largo como a corto plazo y, finalmente delinear las acciones que deben tomarse para el cumplimiento de estos objetivos.

Recomendaciones

1. La seguridad vial no debe ser un tema abordado sólo por un grupo de personas o especialidades profesionales. Debe establecerse como un tema transversal, que atraviesa y pone como meta la acción coordinada de las autoridades del transporte, de planificación, judiciales, policiales, de la asistencia médica de urgencia y de rehabilitación, de educación y sobre todo de la ciudadanía como usuario

del sistema de transporte ya sean conductores, pasajeros, peatones u otros.

2. La investigación debe ser un tema central en el mejoramiento de la seguridad vial de un país. Por su parte, la investigación de accidentes y el análisis de puntos conflictivos permiten tomar medidas, generalmente con una alta relación beneficio-costos, una vez que se han establecido los factores que han contribuido a estos. A la vez, se deben hacer esfuerzos para establecer las pautas de comportamiento de los usuarios de las vías, de manera de enfocar campañas u otras disposiciones que consignan eliminar las malas prácticas, como la conducción bajo el efecto de alcohol, a altas velocidades o con condiciones técnicas deficientes del vehículo. Es claro que esto puede basarse en estudios de comportamiento y actitudes de otros países, pero es necesario tomar en cuenta la idiosincrasia de cada país para que así las medidas sean más efectivas.

3. Se recomienda el uso de las Auditorías de Seguridad Vial en todas las etapas de un proyecto. De no ser posible el desarrollo de guías para su correcta aplicación, pueden utilizarse algunas desarrolladas por otros países, pues es imprescindible que adecuen a la realidad del tránsito, infraestructura, condiciones climáticas y geográficas de cada país.

4. Se recomienda el uso de cuestionario estándar para la recolección de datos de accidentes en todo un país el que debe contener la mayor información relevante posible y ser de fácil uso tanto por las personas que llenan el cuestionario en el sitio del accidente, como para aquellos que deben procesar la información. Una buena base es el cuestionario que se entrega como anexo del presente informe.

5. Los gobiernos deben impulsar la creación y utilización de sistemas más eficientes y eficaces para el almacenamiento de datos en una base de datos que permita consultas de manera fácil y rápida y que en lo posible este asociado a un Sistema de Información Geográfica.

6. Es aconsejable que en las instancias de comunicación entre las autoridades a cargo de la seguridad vial de los países de la región, se explore la viabilidad de construir una base de datos común para la región que sirva a todos los países y ciudadanos de Latinoamérica y el Caribe. La homogeneización de la información permitirá, además de tener un panorama actualizado y confiable de las tendencias en número de accidentes, muertos y lesionados, el compartir experiencias sobre diversas medidas o programas, lo que puede ayudar a los gobiernos a evaluar los costos y beneficios de ciertas intervenciones y así decidir cuales constituyen una mejor inversión.

7. Finalmente, es necesario buscar la manera de compartir los conocimientos técnicos, ya que en muchos países carecen de recursos humanos con la capacitación y experiencia necesarias para elaborar y poner en marcha un programa de seguridad vial. Incentivando así, el desarrollo de las capacidades nacionales y el fomento de la cooperación internacional.

Rosemarie Planzer - División de Recursos Naturales e Infraestructura
Santiago de Chile, noviembre del 2005
Para obtener el texto completo del presente documento, dirigirse al siguiente sitio de Internet: <http://www.eclac.cl/publicaciones/RecursosNaturales/2/LCL2402PE/lcl2402e.pdf>

El nuevo liderazgo argentino: motores que funcionan con agua



<http://www.infobae.com/notas/nota.php?Idx=228805&IdxSeccion=100>

La comunidad científica mundial ve con buenos ojos el gran desarrollo de una pyme bonaerense -la más vieja del país- en este sistema que también necesita de combustibles de origen fósil. La modalidad sirve para alcanzar un notable ahorro de consumo

La Argentina cuenta desde unos días atrás con un primer colectivo y un rompehielos que son impulsados por motores denominados "híbridos", es decir que funcionan parte con agua y parte con combustibles de origen fósil, colocándose en un lugar privilegiado dentro de la comunidad científica mundial.

La novedad surgió de un trabajo realizado por integrantes de la Pyme familiar más vieja del país, fundada en 1889 en San Pedro, provincia de Buenos Aires.

Esta pyme, con capacidad, conocimientos, perseverancia, esfuerzos y a la vez audacia, comenzó este desarrollo años atrás cuando aún no existían los actuales problemas energéticos mundiales, el petróleo costaba menos de la mitad, las perspectivas de su abundancia y bajo precio se descontaban y el cambio climático era una curiosidad en la comunidad científica.

El Primer Eco-Colectivo Argentino, desarrollado sobre un colectivo de la empresa rosarina Las Delicias, además de tecnología propia amerita por su prefactibilidad técnica y los beneficios medio ambientales para reconvertir flotas automotrices en todo el país como base técnica para el armado de proyectos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (Bonos de Carbono El dióxido de carbono representa el 82 por ciento del total de las emanaciones de gases de efecto invernadero (en las ciudades, el 98 por ciento provienen de los automotores). Tanto Víctor como Sergio Solmi, autores

materiales de esta novedad, coincidieron en reconocer que "no han inventado nada sino introdujeron innovaciones que los han llevado a límites insospechados".



Los sampedrinos agregaron además que "antiguamente el agua se utilizaba para aumentar algunos minutos la potencia de los motores cuando nuestro objetivo es definitivamente el ahorro".

La coyuntura histórica de agotamiento del modelo energético mundial en coincidencia con la maduración del proyecto lo ha potenciado.

Junto con el uso del agua, el Primer ! Eco-Colectivo Argentino, cuenta con la utilización del ozono, en este caso en su interior o cabina, teniendo en cuenta que entre otras cosas, es el desinfectante natural que destruye los microorganismos (tanto sean bacterias, virus, etc) sin dejar residuos tóxicos como en el caso del cloro.

Los colectivos urbanos, suburbanos y de larga distancia motivan (por sus características) concentrar usuarios en ambientes cerrados, de alta rotación y con posibilidades de hacinamiento.

También se sabe de la posibilidad de contagio y en los transportes de larga distancia existe el riesgo adicional de traslado de patología regionales y problemas sanitarios.

Por tal motivo el uso del ozono podría transformarse en áreas móviles en

condiciones de cierta asepsia con un sistema de desinfección de personas, sus ropas y los elementos que transportan.

Además, se resolvería el problema de la existencia de cualquier olor desagradable, logrando en definitiva un mejoramiento del servicio que se le brinda al usuario.

Estos empresarios argentinos (a su vez pilotos de automovilismo deportivo) fueron convocados también para que apliquen sus conocimientos en la transformación del motor del rompehielos Ice Lady Patagonia, traído especialmente desde Noruega.

El barco está amarrado en Buenos Aires (Puerto Madero) con miras a formar parte en enero próximo de una expedición científica argentina hacia la Antártida.

La tarea encomendada consiste en la transformación del motor de 8 cilindros en línea y 1800 HP de potencia-con el fin de reducir su consumo y brindarle mayor autonomía de combustible dadas las características de la aventura a iniciar y además para reducir el nivel de contaminación en el medio ambiente a explorar.

De esta manera y aplicando la tecnología de los Solmi, se ha logrado transformarlo en el primer barco híbrido del cual se tenga conocimiento y que funciona en un 30 por ciento con agua y un 70 por ciento con gas oil.

Sergio y Victor Solmi, integran una Pyme familiar -quizá la más vieja o una de las más viejas del país- fundada en 1889 en San Pedro, con permanencia en el mismo lugar tras cinco generaciones.

En los últimos cinco años pusieron el entusiasmo y el capital familiar para investigar el fenómeno de la disociación del agua en los motores térmicos, habiendo desarrollado una nueva lógica respecto al agua, que luego se confirmó en la práctica.

Reunión de Planificación Latinoamericana y del Caribe sobre Seguridad Vial Santiago de Chile, 18-19 Enero 2006



Durante los días 18 y 19 de enero se llevó a cabo la reunión del epígrafe en la sede de la CEPAL, en Santiago de Chile bajo el lema "Trabajando Juntos para detener la Epidemia Emergente".

La Asamblea General de Naciones Unidas llevó a cabo una sesión histórica el 14 de abril del año 2004 para abordar la crisis mundial de seguridad vial y adoptó una resolución designando a la Organización Mundial de la Salud como el coordinador de la seguridad vial dentro del sistema de Naciones Unidas, trabajando en conjunto con las comisiones económicas regionales, y convocando a la acción en seguridad vial a niveles regional y global.

El 15 de abril del 2004, el Comité Directivo Mundial de Seguridad Vial fue el anfitrión de un Foro Global de Actores de Naciones Unidas para discutir la importancia de los esfuerzos colaborativos para detener las lesiones en el tránsito.

El 1 de octubre del mismo año, la OMS reunió a todas las comisiones económicas regionales de Naciones Unidas, al Banco Mundial, y a numerosas organizaciones no gubernamentales para dar seguimiento a la resolución de la UN del 14 de abril. En dicha reunión se acordó que se deberían organizar foros regionales de seguridad vial para acelerar la respuesta a esta crisis generando voluntad política, fortaleciendo redes regionales y globales, identificando las necesidades de recursos, y ayudando a aplicar recursos de los países desarrollados. La OMS le solicitó al Foro Global de Seguridad Vial (anteriormente conocido como el Comité Directivo Mundial de Seguridad Vial) que ayudara a organizar un foro de actores para América Latina y el Caribe. El 26 de Octubre de 2005 la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó otra resolución reafirmando el compromiso de la ONU, sus comisiones

regionales y organizaciones multilaterales para seguir trabajando para prevenir la crisis emergente de la seguridad vial.

En conformidad con la resolución de la ONU y las solicitudes posteriores del grupo de coordinación de las Naciones Unidas, se realizó una reunión en CEPAL en Santiago de Chile los días 18 y 19 de enero de 2006 para organizar un esfuerzo regional para abordar la epidemia emergente de las lesiones en el tránsito (LTs). Bajo el auspicio de la Comisión Económica de Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET), la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial y el Foro Global de la Seguridad Vial, la reunión congregó a representantes de 11 países e múltiples sectores que constituyeran un núcleo crítico de participantes e ideas de toda América Latina y el Caribe, para programar eventos e influenciar a actores claves de toda la región para que presten atención a la seguridad vial. La reunión abordó la programación de un foro regional de actores de la seguridad vial para septiembre de 2006. Se propuso que este foro explore cómo la colaboración y la cooperación regional podrán dar pasos específicos para crear conciencia del problema, acelerar el desarrollo de programas de seguridad vial en toda la región, constituir una red regional e implementar las recomendaciones del Informe Mundial de la OMS y el Banco Mundial sobre Prevención de Lesiones en el Tránsito.

El ISEV participó en la misma y a la brevedad estará disponible el Documento Final.

El ISEV informa que el pasado mes de febrero ha sido invitado a la presentación del primer B-DOBLE 75 Tons destinado al transporte de combustibles.

El evento fue realizado por ESSO Petrolera Argentina, HEIL Trailer Internacional y SCANIA Argentina, en la Planta Comercial que la empresa Esso posee en la localidad de Campana, Pcia. de Buenos Aires.



Presentación del informe "Seguridad Vial en ARGENTINA"

El pasado 7 de febrero de 2006, el Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino, presentó el "Informe Seguridad Vial", llevado a cabo durante el 2005 y, presentado públicamente en dicha oportunidad.

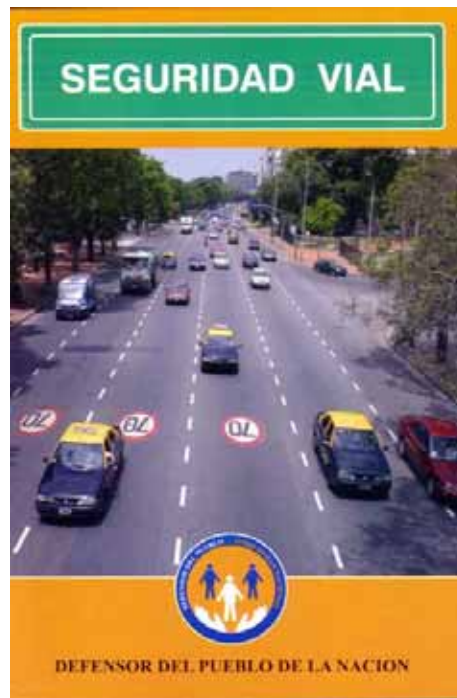
A través del presente documento, la Defensoría del Pueblo hace un pormenorizado relevamiento de la situación actual en materia de seguridad vial, basándose en información remitida por los principales organismos involucrados en la materia, como así también, de las más destacadas instituciones privadas y ONGs que trabajan en seguridad vial en nuestro país.

La confección del Informe es la respuesta del organismo a las innumerables quejas sobre el tema del tránsito y la seguridad vial, manifestada por muchos miembros de la ciudadanía, lo cual puso de manifiesto la necesidad de impulsar acciones que tuvieran por objetivo incrementar la seguridad en los desplazamientos de las personas.

Entre los participantes se encontraron la Organización Mundial y Panamericana de la Salud y, se recabó información de aproximadamente 36 organismos oficiales nacionales, provinciales y municipales

El Informe, no se contentó con mostrar una realidad solamente, hecho que se analiza en la primera parte del mismo; en su segunda parte, se estudian cuáles son los factores de mayor incidencia que determinan la inseguridad vial, investigando los aspectos institucionales, la estadística, las políticas de Estado, la infraestructura y los mapas de riesgo, la co-responsabilidad de peatones, conductores y del sector privado y, finalmente, en la tercera parte, se expone una reseña de las observaciones formuladas, las medidas y las acciones que se proponen para enfrentar este flagelo.

Del informe se desprende no sólo el daño que, para la vida y la salud de la población representa el accidente de tránsito, sino también el costo económico que vulnera los presupuestos de salud, de las aseguradoras y de los sectores más directamente influenciados por su acaecimiento.



Se enfatiza sobre la necesidad de reemplazar el término "accidente", por el de "sinistro vial", por considerarlo más adecuado para enfrentar la problemática del tránsito, al alejar toda idea de azar o casualidad en su producción.

Afirma que, nuestro país sufre una verdadera "endemia", dada la gran cantidad

de muertos y lesionados que el tránsito provoca, lo cual requiere para su mejora, - de entre otras -, tener en cuenta los siguientes puntos o medidas:

- La necesidad de tratar esta cuestión bajo la perspectiva de la salud pública. Trabajando fuertemente en el área de la prevención de la producción de siniestros viales y, en la disminución de su gravedad.

- Es fundamental la unificación de las normas y, la clarificación de las responsabilidades en materia de seguridad vial

- La dispersión normativa, jurisdiccional y orgánica que existe en esta materia, en nuestro país, impone que se haga un esfuerzo significativo para lograr unicidad, coordinación, cooperación de los organismos responsables.

- La información nacional de siniestros e infracciones debería estar preservada y sistematizada

- Es esencial que nuestro país tenga una política nacional para combatir la inseguridad vial

- La educación vial, hasta ahora marginal, deberá ser incrementada en todos los niveles de instrucción y también llegar a quienes no se encuentran en la comunidad educativa.

- Las empresas, concesionarias de corredores viales y ferroviarios y, los entes nacionales, provinciales y municipales competentes, deben asumir su responsabilidad en materia de infraestructura vial y orientar sus acciones a la obtención de vías de circulación,

intersecciones y cruces peatonales seguros.

- Toda la sociedad y, dentro de ella, todos los sectores hemos construido esta situación anómica y por ello es imperativa la amplia participación social en la planificación de las acciones, para brindar seguridad al traslado de vehículos y personas.

Entre los resultados de la investigación, se concluyó que las distintas estimaciones refieren entre 4000 y 10000 muertes anuales, además de las lesiones y las discapacidades generadas de las cuales no existen prácticamente registros desagregados.

Lo anteriormente mencionado, llevó al Ombudsman nacional, a solicitar de manera enérgica que, en cada una de sus competencias, los distintos organismos lleven a cabo, de manera urgente, las medidas que crean convenientes para proteger la vida y la integridad física de los peatones, conductores y todos quienes hacen uso de la vía pública

En función de ese objetivo, el Informe contiene de manera expresa, determinadas recomendaciones dirigidas a los distintos organismos que, a nivel nacional intervienen en la materia y, en forma genérica, se recomendó al Jefe de Gabinete de la Nación, evaluar la posibilidad de declarar la "emergencia vial".

Sin duda el presente Informe constituye una pieza valiosísima a la hora de comenzar a realizar cambios que favorezcan una mejora en la seguridad vial de nuestro país.

Por primera vez en mucho tiempo, un organismo de la categoría de la Defensoría del Pueblo de la Nación, llama la atención sobre un hecho que debilita, día a día, la vida y felicidad de muchos argentinos.

Nadie puede negar la seriedad de la presente investigación que, pone de manifiesto la situación que vive nuestro país en materia de seguridad y educación vial.

Creemos que, el diagnóstico es acertado y, las soluciones propuestas son eficaces y conducentes para lograr una mejora y un cambio positivos, en relación a los accidentes de tránsito que, día a día conmueven a nuestra sociedad.

Sólo restaría ahora que, los destinatarios de este mensaje, pongan manos a la obra, ya que en términos de seguridad vial, la pérdida de tiempo se encuentra íntimamente unida al dolor y a la pérdida de vidas. Algo que nuestra comunidad no debería seguir tolerando.

Foto: 7de febrero de 2006, presentación en sociedad del Informe "Seguridad Vial en argentina"

Nómina de Organizaciones que participaron en la investigación : Asociación Argentina de Carreteras, Asociación Ayuda al Accidentado, Automóvil Club Argentino, Centro de Experimentación y Seguridad Vial Argentina S.A., Colegio de Peritos Médicos Legistas de la Capital Federal, Fundación sobre el Seguro y la Responsabilidad Civil, Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma, Instituto de Seguridad y Educación Vial. Asimismo, se invitó a participar a las siguientes organizaciones del interior del país: Despertar Ciudadano, Conciencia Vial, Protejamos la Vida (provincia de Santa Fe), Fundación FUDESEC, Asociación Civil Defensa de Usuarios y Consumidores y FODECO (provincia de Córdoba).



De izquierda a derecha; Ing. Morrone (Asociación Argentina de Carreteras), Eduardo Mondino (Defensor del Pueblo de la Nación), Ing. Aiello (Centro de Experimentación y Seguridad Vial), Ing. Vidal Fernandez (Instituto de Seguridad y Educación Vial), Horacio Esber (Director de Derechos Sociales del Defensor del Pueblo)

Epidemia sobre ruedas

Una masacre cotidiana en Argentina

Los argentinos aceptan con pasividad más de 10.000 muertes anuales en accidentes de tráfico

Diario La Vanguardia de Catalunya.
(www.lavanguardia.es)
Alfred Rexach - 01/03/2006 - Buenos Aires.
Corresponsal

Con una población de alrededor de 37 millones de habitantes, Argentina padece una masacre anual de más de 10.000 víctimas mortales en accidentes de tráfico. La magnitud del problema no basta para situarlo entre las prioridades del Estado y la sociedad argentinas, que parecen asumirlo con turbia y aplastante fatalidad.

En un país donde cualquier conductor está convencido de haber heredado los genes de Juan Manuel Fangio, la matanza cotidiana en las carreteras del país alcanza cifras de escándalo. Según el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), en el 2005 se registraron 10.351 muertos, más del doble de las cifras españolas, con una población de 40,8 millones de habitantes.

El final de las vacaciones de verano en Argentina ha devuelto a la primera línea de actualidad las tremendas cifras de accidentes de circulación, saldadas con miles de víctimas mortales y decenas de miles de heridos graves. Durante enero y febrero, meses veraniegos aquí, la población ha viajado a lo largo y ancho del país, en busca de playas y esparcimiento, aunque para ello se haya soportado la diaria información de una lluvia de accidentes que producen una media de 28 muertes al día y 85 heridos graves.

Los cinco millones de vehículos

movilizados durante estas vacaciones, según datos de Vialidad Nacional, son muy superiores a los registrados en el 2001 (3,5 millones), pero este aumento es sólo una de las causas del meteórico incremento de la siniestralidad. El deficiente estado de las vías y señales de comunicación, el desprecio a las medidas de seguridad, la temeridad e incluso la conducción agresiva contribuyen a la catástrofe. Ernesto Arriaga, portavoz de Vialidad Nacional, explica que en buena parte de los accidentes se cometieron infracciones graves de las normas de circulación, especialmente adelantamientos indebidos, en carriles separados con doble línea amarilla, y excesos de velocidad.

Como en la fórmula uno

Es frecuente -dice el citado funcionario, en declaraciones al diario Clarín- que el conductor le tire el auto encima a otro o lo encierre y no abra paso si otro comete un error". Se trata de la conducción agresiva, tipificada por los técnicos en vialidad, que sin embargo no es reprimida con eficacia por los sistemas de vigilancia. Basta viajar en uno de los más de 30.000 destartados pero veloces taxis de Buenos Aires para reparar en que los conductores, profesionales o no, se lanzan por las anchas avenidas y calles de la capital porteña, siempre atestadas de tránsito, como si compitieran en la fórmula 1. Adelantando a toda costa - quedarse atrás es una humillación que nadie parece dispuesto a sufrir-, coches, autobuses y camiones

circulan prescindiendo de los carriles para llegar cuanto antes a ninguna parte. Correr más que el de al lado, pegarse al de delante y adelantar sin señalar la maniobra son actitudes generalizadas. El denso tráfico ciudadano reduce la siniestralidad más grave, pero cuando el desafío colectivo se plantea en las interminables carreteras del país, la velocidad sube y provoca choques de temibles consecuencias.

Las cifras del ISEV indican que se producen 1.211 accidentes diarios y si bien el 65% de las muertes ocurre en zonas rurales, el 58% de los accidentes tiene lugar en las ciudades. La mitad de los fallecidos no supera los 30 años y en el 92% de los casos, los conductores son hombres.

La masacre cotidiana ha puesto sobre alerta a las autoridades; sin embargo, la proliferación de organismos oficiales, la dispersión de la normativa y la ausencia de controles sistemáticos ha causado una "virtual dilución de la responsabilidad estatal", según un reciente informe de la Defensoría del Pueblo de la Nación. "Las actitudes del Estado son espasmódicas - dice el titular de ese organismo, Eduardo Mondino-. Un día sale a cazar al que no usa el cinturón y a los 15 días se olvida. Un particular puede decidir usar un día cinturón y otro no". Eduardo Bertotti, director del Instituto de Seguridad y Educación Vial, pone el epitafio de esta situación: "La sociedad y las autoridades suponen que tantas muertes estúpidas e inútiles son tolerables".



“Por AMOR use el cinturón de seguridad”

Campaña para el uso del cinturón de seguridad en Costa Rica 2003 - 2004

Todos los técnicos de seguridad vial coinciden en que el uso del cinturón de seguridad, tanto en conductores como en los acompañantes, constituye una de las medidas más efectivas para evitar las graves consecuencias que sobrevienen luego de sufrir un accidente.

Sin embargo, en la década de 1990, Costa Rica que había promulgado una legislación haciendo obligatorio su uso, debió retroceder en la medida, frente al cuestionamiento de ciertos grupos radicales que, consideraron a la misma como un avance ilegítimo sobre las libertades individuales.

A consecuencia de dicha situación, el nivel de uso descendió a un 24%, situación que se logró revertir en mayo de 2004, cuando se promulga una nueva legislación que hizo nuevamente obligatorio el uso del cinturón de seguridad para los ocupantes de los asientos delanteros y traseros de los automóviles.

En el cambio de paradigma, se debe destacar la contribución de una campaña desarrollada entre el cuarto trimestre del 2003 y el tercer trimestre de 2004, llevada a cabo por la FIA Foundation en conjunto con el Ministerio de Transportes, el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el Instituto Nacional de Seguros y el Automóvil Club de Costa Rica.

La meta era lograr un índice de uso del 70%. No obstante una encuesta realizada después de la campaña en agosto de 2003 confirmó que, debido a una combinación entre la legislación sobre el uso obligatorio, la aplicación de la ley por parte de la policía de tránsito y una campaña en los medios de comunicación, hicieron que la meta se sobrepasara, alcanzando un nivel del 82%, muy superior al 24% registrado anteriormente.

Etapa preparatoria de la campaña

La primera visita de la FIA Foundation a Costa Rica, tuvo lugar en septiembre de 2002 y se establecieron tareas preliminares claves, entre las que se destacan las siguientes:

- ◆ Llevar a cabo una evaluación inicial de la situación actual respecto al uso del cinturón de seguridad
- ◆ Identificar un organismo que pudiera tomar la responsabilidad completa para implementar la campaña
- ◆ Identificar posibles socios externos entre las empresas principales u otros donantes involucrados en Costa Rica.
- ◆ Preparar un presupuesto general óptimo para la campaña, como un desglose de las contribuciones según el socio
- ◆ Establecer una sociedad de proyecto con un grupo directivo que implemente la campaña.



Las autoridades locales tenían un gran interés en realizar la campaña y, el Ministerio de Transportes se comprometió a iniciar el proceso legislativo necesario para volver a instalar la obligatoriedad del uso del cinturón en el país.

En esta etapa, se llegó al siguiente acuerdo:

- ◆ La campaña se basaría en los principios de mejores prácticas desarrollados en la guía para promover el uso del cinturón de seguridad de la FIA Foundation.
- ◆ Se implementaría la legislación sobre el uso obligatorio de cinturón de seguridad y su aplicación por parte de la policía.
- ◆ A fin de medir el impacto de la campaña, se evaluaría el uso del cinturón de seguridad como mínimo antes y después de la campaña. Además se recomendó una encuesta intermedia.
- ◆ Sólo una campaña a largo plazo sería efectiva para cambiar los hábitos respecto al uso del cinturón de seguridad. Por lo tanto, se recomendó implementar campañas secundarias que reforzaran los efectos logrados y una aplicación constante por parte de la policía.
- ◆ La programación de la campaña era flexible, pero la recomendación de la FIA era finalizarla el Día Mundial de la salud, el 7 de abril de 2004, primer día de la campaña de salud pública anual de la Organización Mundial de la Salud dedicado a la seguridad vial, o bien presentar resultados parciales ese día.
- ◆ Los recursos ofrecidos por la FIA Foundation consistían en las mejores prácticas de su guía para promover el uso del cinturón de seguridad, la literatura de la campaña que presentaba a la familia de muñecos de pruebas de choque, la donación de un dispositivo para simular la protección

que brindan los cinturones de seguridad en colisiones a baja velocidad (simulador de choques) y el uso de un muñeco de pruebas de choque. La Fia Foundation también otorgó un financiamiento de U\$S 370.000 y se solicitó a los costarricenses que buscaran más financiamiento entre los socios gubernamentales o corporativos.

Desarrollo de la campaña

El objetivo general era aumentar el uso del cinturón de seguridad, lo que a su vez contribuiría a reducir el número de víctimas fatales y heridos graves por accidentes automovilísticos.

La metodología orientada a lograr este cometido fue la siguiente:

- ◆ Encuestas cuantitativas y cualitativas sobre el uso del cinturón de seguridad antes, durante y después de la campaña
- ◆ Campaña de concientización en los medios de comunicación, basada en una combinación de mensajes emocionales y racionales
- ◆ Demostración de la efectividad del cinturón de seguridad a través de dispositivos de la FIA Foundation sobre su desempeño en colisiones de bajo impacto
- ◆ Iniciativas para presionar a la sala Constitucional y al parlamento y lograr el respaldo público del presidente de Costa Rica a fin de restaurar la legislación sobre el uso del cinturón

Comunicación de la campaña

El mensaje central de la campaña apelaba a lo humano y emocional, se basó

en el concepto del amor y la responsabilidad, cuyo icono muestra una señal de tránsito con un corazón con el cinturón de seguridad puesto. El eslogan de la campaña “Por Amor Use el Cinturón” no exigía que los costarricenses acataran una orden, método que había tenido resultados desastrosos en el pasado, sino que les pedía que decidieran utilizarlo por el bien de la familia y los amigos.



En septiembre de 2003 se dio lanzamiento a la campaña y, en octubre del mismo año se dio inicio real a la misma. La FIA Foundation había donado un simulador de choques al Automóvil Club de Costa Rica y este aparato recorrió diferentes centros comerciales, festivales, ferias y escuelas en todo el país, para que las personas tuvieran la oportunidad de experimentar los beneficios del cinturón de seguridad en colisiones a baja velocidad.

El icono de corazón de la campaña se transformó en una imagen omnipresente, la publicidad de la campaña se encontraba en carteles a los costados de las carreteras, se distribuyeron ciento de miles de autoadhesivos, panfletos, bolsas de regalitos e insignias.

La policía de tránsito participó con

entusiasmo en la campaña y fomentó una relación positiva con los automovilistas mediante detenciones de advertencia en las que instaban a que los ocupantes del vehículo utilizaran el cinturón de seguridad y les entregaban material informativo sobre la campaña.

Se le creó una personalidad real al muñeco de pruebas de choque, bautizándolo Sir Hard Crash (señor choque violento) quien adoptaba actitudes de profesor y recomendaba el uso del cinturón.

La campaña no sólo se vio en la calle, también se pudo apreciar en televisión y radio, a través de mensajes pagos y, utilizando los espacios gratuitos, lo cual permitió una cobertura significativa en los medios más importantes.

Evaluación de la postcampaña

La efectividad de una campaña se mide por sus resultados, de allí que, una vez entrada en vigencia la legislación sobre el uso del cinturón de seguridad y su aplicación por parte de la policía, el COSEVI (Consejo de Seguridad Vial) y el Automóvil Club unieron sus fuerzas para efectuar una encuesta en el mes de agosto de 2004. Los resultados de dicha encuesta mostraron un alza notable en los índices de uso del cinturón de seguridad respecto a la primera encuesta realizada en el mes de julio de 2003, antes de iniciarse la campaña.



Los índices de uso aumentaron de la siguiente manera:

	Julio de 2003	Agosto de 2004	% de alza
Conductores	24%	82%	+58%
Pasajeros asiento delantero	16%	76%	+60%
Pasajero asientos traseros	10%	48%	+38%
Sillitas de seguridad para niños	08%	37%	+29%

**Lecciones de la campaña
"Por Amor Use el Cinturón"
Costa Rica 2003-2004**

- El compromiso político es esencial
- Las campañas necesitan un objetivo simple
- Las campañas requieren un mensaje claro
- Las celebridades conllevan efectos positivos, pero pueden ser impredecibles
- Las mejores campañas funcionan a distintos niveles
- La evaluación importa
- Es esencial mantener la actividad



Las carreteras, a Examen



Auditorías de seguridad vial. En países donde las emplean ha disminuido la accidentalidad

A principios de los años 90 aparecieron por primera vez las actuaciones preventivas de seguridad vial y, con ellas, las auditorías de seguridad vial. Su objetivo: reducir la accidentalidad el máximo posible mediante un análisis exhaustivo de un proyecto o una carretera en servicio. El Reino Unido fue el primer país en realizarlas y, viendo su efectividad, algunos no tardaron en seguir el ejemplo. Pero, ¿qué son y en qué consisten? Una auditoría de seguridad vial explica las causas por las que se producen, o pueden producirse, accidentes en determinados tramos en los que, a priori, no debería haber problemas; es decir, si cumplen todas las normas de construcción, trazado... Por ejemplo, una rotonda puede estar perfectamente construida y una vía de acceso a la misma también, y la combinación de ambas resultar peligrosa.

La auditoría finaliza con las propuestas de los auditores para que la vía sea lo más segura posible.

Modalidades

Las auditorías de seguridad vial pueden realizarse sobre una vía en servicio o sobre un proyecto.

En principio fueron concebidas para su aplicación sobre el proyecto; en ellas, el auditor o equipo de auditores independientes analizan diferentes aspectos recogidos en los planos (número de carriles para la vía,

anchura de los mismos, accesos, barreras...) tratando, según José María Pardillo Mayora -subdirector del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad Politécnica de Madrid-, "de impedir que en el proyecto se originen situaciones desfavorables para la seguridad por la inadecuada combinación de elementos de diseño que el proyectista no haya detectado".

En este aspecto, Antonio Avenoso -director de investigaciones del ETSC (Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte)- considera que las auditorías son "herramientas fundamentales para minimizar el riesgo de accidentes, mediante decisiones tomadas sobre los planos de una infraestructura". Sin embargo, pronto se vio la utilidad que podían tener si se aplicaban a carreteras ya en servicio. La razón parece sencilla: aunque cada año se construyen cientos de kilómetros de carreteras nuevas, son muchos más los que hay de antiguas. En estos casos, el auditor compara los datos recogidos previamente según las estadísticas con los obtenidos por su propia percepción tras recorrer la vía en varias ocasiones y en condiciones distintas (mal o buen tiempo, tráfico denso, de noche...).

Resultados

El objetivo principal de las auditorías de seguridad vial es la reducción de la accidentalidad. En el británico condado de

Un poco de Historia

Desde que se habló por primera vez en los años 80 sobre auditorías de seguridad vial, varios países han ido implantándolas sucesivamente.

* El primero fue el Reino Unido, concretamente en el condado de Kent, en 1984. Actualmente, se realizan en todo el país siguiendo las bases dictadas por el Gobierno.

* A principios de los 90 le siguieron Australia y Nueva Zelanda y empezaron a llevarse a cabo pruebas piloto en Estados Unidos y Canadá.

* En Dinamarca empezaron a aplicarse a mediados de los 90 siguiendo el modelo británico, aunque son voluntarias.

* En Irlanda, también siguiendo el modelo del Reino Unido, se implantaron definitivamente en 2001.

* En países como Alemania, Suiza, Suecia, Holanda, Francia, Portugal o Italia se están elaborando actualmente guías adaptadas a cada localidad para el empleo de auditorías. En Alemania ya se están aplicando proyectos piloto y en Suiza han comenzado a llevar a cabo el proceso.

Kent, donde se realizan desde hace más de 15 años, destacan como uno de los factores principales de la reducción de la accidentalidad el empleo de auditorías. Jacobo Díaz -director general adjunto de AEC (Asociación Española de la Carretera)-

reconoce que es muy difícil valorar directamente un descenso de la accidentalidad y considera "que el que todos los países que han probado durante un año las auditorías hayan acabado por implantarlas es dato más que suficiente para probar su efectividad".

Una auditoría de seguridad vial, tanto en vías nuevas como antiguas, permite identificar los problemas de seguridad para cualquier usuario de la vía, evitando así muchos accidentes y, en caso de producirse, la reducción de la gravedad de los mismos.

Para ETSC, el objetivo principal es que no se pierda ninguna vida que podría salvarse si la carretera estuviera construida de la manera en que resultara lo más segura posible. Eso sí, como comenta Jacobo Díaz, "si un conductor circula a 200 km/h o con varias copas de más, de nada sirven ni las auditorías ni ninguna otra medida".

Coste económico

Aunque solventar todos los problemas que propone un auditor podría suponer un gran coste económico, está demostrado que éste resulta inferior que el derivado por un accidente de tráfico. Por ejemplo, en Nueva Zelanda, por cada 50 céntimos gastados en auditorías, se han ahorrado 11 euros generados por un accidente. En Dinamarca, con la realización de 13 auditorías, se ahorraron más de 850.000 euros.

Según ETSC, salvar una sola vida, aporta el doble de dinero que el gastado en la realización de la auditoría y los cambios efectuados en la vía a raíz de ésta. En su estudio sobre auditorías de seguridad vial muestra como en Escocia podrían evitarse 30 accidentes cada año

aplicando auditorías, lo que supondría unos beneficios catorce veces superiores al coste.

En España, no

Actualmente en España no se realizan auditorías de seguridad vial. Aunque la AEC lo propuso ante el Ministerio de Fomento en 1995, todavía no se ha decidido su utilización. Sin embargo, parece sólo cuestión de tiempo, porque José A. Hinojosa -subdirector general adjunto de Proyectos de la dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento- asegura que "estamos estudiando y preparando la posible implantación de estas auditorías en la red de carreteras del Estado porque creemos que influirá muy positivamente en la seguridad vial". De hecho, ya el año pasado el Ministerio de Fomento financió una investigación realizada por la Fundación

Agustín de Bethancourt sobre la metodología de aplicación de las auditorías en España. Además, el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 presentado por el ministro de Interior,

José Antonio Alonso, el pasado 20 de diciembre ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, recoge el desarrollo de auditorías para mejorar la seguridad en las carreteras. En cuanto al resto de la red de carreteras, es competencia de cada administración titular de la vía emplear o no auditorías de seguridad vial. Cataluña se ha convertido en pionera al haber recogido recientemente, en el último Plan Catalán de Seguridad Vial, la aplicación de auditorías en sus carreteras.



Fases de trabajo:

(Fuente: Asociación Española de la Carretera).

1-Trabajo de Gabinete

Recopilación de datos sobre accidentalidad, porcentaje de vehículos pesados... y definición del proceso a seguir para hacer el análisis del trabajo.

2-Trabajo de campo

El auditor recorre la vía varias veces y con distintas condiciones: de día, de noche, con tráfico denso, climatología adversa...

Durante el recorrido toma nota de aspectos como:

- Anchura de la vía
- Radios de curvatura
- Señalización
- Intersecciones
- Accesos
- Características del firme
- Porcentaje adelantamiento por tramos

- Número de zonas para adelantar por tramo
- Porcentaje de vehículos pesados

3- Comparación de datos

Se contrastan los obtenidos en el trabajo de campo con la información estadística de la vía, con el fin de hallar correlaciones entre la accidentalidad de un tramo y sus causas, en opinión del auditor.

4- Recomendaciones

Para cada problema propone una solución que mejore la seguridad de la carretera y, con ella, se reduzca la accidentalidad. Por ejemplo:

- Construir una vía de servicio para solucionar el problema del acceso a una propiedad privada (gasolinera, finca...)
- Aumentar el porcentaje de tramos para adelantar.
- Eliminar obstáculos de la cuneta para que una salida de vía sea menos grave...

Transporte personal de movilidad asistida

Por Disposición 1/2006, la Dirección General de Tránsito y Transporte, de la Ciudad de Buenos Aires, autorizó, en forma experimental, transitoria y revocable, la circulación por las aceras de la ciudad de estos elementos denominados “transporte personal de movilidad”.

Al tomar noticia de la disposición, publicada en el Boletín oficial N° 2358, del día 13 de enero del corriente año, muchas son las preguntas que nos formulamos.

A través de la presente nota, intentaremos compartir las inquietudes que nos provoca la lectura de la norma.

1. ¿Es correcto autorizar su circulación por las aceras o veredas?



La Ley nacional de Tránsito 24449, en su artículo 38 “Peatones y Discapacitados”, establece que, los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;

2. En las intersecciones, por la senda peatonal

Lo expresado nos sirve entonces para distinguir al “usuario primario” de las aceras.

Por otra parte, el texto legal reglamentado por el dto. 779/95, establece en el art. 21 - Estructura vial -, que “La autoridad local garantizará la existencia en todas las aceras de un volumen libre mínimo de tránsito peatonal sin obstáculos, permanentes o transitorios”.

La norma es muy clara. No sólo establece específicamente la funcionalidad de las aceras, la cual consiste en la circulación por ellas de los peatones, sino que además, es muy cuidadosa al exigir que se garantice un volumen libre mínimo de tránsito, en el cual los peatones puedan desplazarse **SIN OBSTACULOS PERMANENTES O TRANSITORIOS**.

Evidentemente autorizar la circulación de este particular sistema de transporte, cuya velocidad oscila entre los 9,6 a los 20 km/h, y con un peso propio de 38 kg -al cual debe agregarse el peso de su conductor- (ver los CONSIDERANDOS de la Disposición) representa, sin lugar a dudas, un obstáculo a la circulación peatonal, riesgoso no sólo por obstruir el libre caminar de los peatones, sino también en función de la velocidad de circulación a la que pueden llegar y del impacto posible.

La ley se propone establecer vías de circulación independientes - segregadas entre sí -, para cada usuario de la vía pública. Esto es, asigna “la calzada” a los vehículos y “las aceras” o vulgarmente llamadas “veredas”, a los peatones. Cuestiones de seguridad y de fluidez, justifican tal criterio.

Esto parece ser desconocido por la autoridad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que en uso de unas “cuestionables” atribuciones, sorprende dictando una disposición en donde

autorizaría la circulación de un “vehículo atípico”, por el lugar que la LEY destina al uso peatonal.

2. ¿Cómo deberíamos clasificar legalmente a éste dispositivo de transporte personal?



Volviendo al texto de la ley 24449, intentamos encuadrar a éste tipo de dispositivo para el transporte personal, y resulta difícil ubicarlo en alguna de las especificaciones que la misma prescribe. Así observamos que, en el art. 5° - DEFINICIONES -, el inc. x) entiende por vehículo automotor, “todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia”, hecho que descarta al sistema en cuestión.

Sin embargo, la lectura del texto de la Disp. 1/2006 DGTYT, nos estaría remitiendo a la idea de “vehículo”, al establecer en el Anexo I (complementaria de la misma) que, deben poseer una identificación, requisitos de edad para poder ser operados en la vía pública, normas que rigen su circulación, sistemas de acople para transportar pequeñas cargas, etc., que una norma superior, como es la Ley 24449, desconoce.

Evidentemente, se estaría vulnerando la jerarquía jurídica que es base de nuestro

sistema jurídico, al imponer por una norma inferior, cuestiones reservadas a la Ley. Es decir, nunca puede una Dirección General, arrogarse facultades legislativas, sin riesgo de caer en una verdadera “intromisión” de funciones.

Lo dicho anteriormente, ha de servir para contemplar posibles planteos judiciales frente a eventuales reclamos de terceros.

3. ¿Qué desventajas presenta a la seguridad vial?



Como ya lo mencionamos, la circulación de éste dispositivo por las veredas, implica una ocupación de la zona de circulación de los peatones. El tema ahora es, intentar brindar argumentos que nos informen acerca del riesgo que dicha ocupación implica. Para ello, ofrecemos la siguiente explicación:

El ser humano que camina, tiene una velocidad de circulación de aproximadamente 6 km/h. De la lectura de los CONSIDERANDOS de la Disposición N° 1/2006 de la DGTYT, surge que, la velocidad de circulación de éstos equipos, alcanzaría los 9.6; 12,8 y hasta 20 km/h.

Supongamos ahora que una persona que va caminando por la vereda resulta embestida por un equipo de transporte personal a la velocidad mínima de 9 km/h, con un conductor de 72 kg de peso. En ese caso estaría recibiendo una fuerza equivalente a 343 kg en los primeros diez

centímetros del impacto. Si fuera tal impacto a la mayor velocidad de 20 km/h, esta fuerza de impacto alcanzaría los 1063 kg aproximadamente, lo cual, sin lugar a dudas, representa un serio riesgo a la seguridad vial.

Cabe destacar que en ningún momento se expresan excepciones relacionadas con el ancho de las veredas, es decir que podría emplearse en las aceras del microcentro o, en aquellas muy angostas que existen en muchos barrios de nuestra ciudad (pensemos la situación del casco histórico, por mencionar algunos). Dice que podrán circular siempre que el flujo de tránsito peatonal lo permita y, evitando lugares de congestión de peatones, tal generalización no excluye los casos mencionados anteriormente.

Creemos que el dictado de la presente Disposición resulta ser un acto impulsivo y poco meditado. No se puede autorizar un elemento que va a competir con los peatones por el uso de la vía pública que la ley les reserva exclusivamente, sin llevarse a cabo estudios técnicos serios, consultar a especialistas y, puntualmente como en este caso, sin intervención de los organismos competentes para llevar legítimamente a cabo dicha autorización.

La seguridad vial de peatones, pasajeros o conductores, merece un tratamiento serio, desde lo técnico y desde lo jurídico. Sólo así estaremos garantizando la legitimidad de los actos de gobierno en ésta materia.

No alcanza con establecer meras “recomendaciones” sobre su uso, tal como se observa en el texto del Anexo I de la presente Disposición, máxime cuando las conductas que se prescriben no pueden ser tipificadas como “infracciones” y, por ende, no dejan de tener un mero alcance enunciativo, propio de un “manual de

funcionamiento”.

4. ¿Qué referencias encontramos en otros países?



A nivel internacional, variada ha sido la respuesta que recibió el sistema. Por ejemplo, en algunas ciudades de otros países las objeciones se radicaron más en los aspectos vinculados con la salud de la comunidad, a quienes se les estaría incitando a abandonar hábitos saludables como es el de caminar, aún en las pequeñas distancias que a veces son necesarias recorrer.

Otras voces reflexionan desde lo urbanístico, advirtiendo que su utilización “requiere de una completa transformación, creando espacios intersticiales, que al no ser peatonales ni rodantes exclusivamente, necesitan ser pensados.

Es un reto para el desarrollo de las nuevas ciudades. Espacios mixtos para poder circular y estaciones de aparcamiento, entre otros servicios...”

Otras, como el caso de la ciudad de San Francisco, en los Estados Unidos, debió prohibir - a un mes de autorizado -, el uso del equipo en sus veredas tras recibir un

revés legal, alegando que “esta comprobado que no es seguro para quienes caminan detrás o delante de él”.(1)

La Junta de Supervisores de Estados Unidos tomó cartas en el asunto al comprobarse que las legislaturas estatales estaban recibiendo una intensa presión por parte de la empresa que los promocionaba en el mercado, con la intención de hacer cambiar las leyes para permitir los vehículos de dos ruedas en las aceras.

5. ¿Puede una Dirección General, por su competencia, disponer sobre la presente cuestión?

La Dirección General de Tránsito y Transporte sólo está facultada por Ordenanza N° 25884 (B.O N° 14115), a efectuar ordenamientos de tránsito de carácter provisorio en caso de emergencia, por eventos o necesidades de obra.

El uso del sistema en cuestión implica la utilización de la vereda y espacios públicos cuya facultad depende de otros organismos como Obras Públicas, Planeamiento, Espacio Público, por lo cual lo podría autorizar el Secretario de Infraestructura y Planeamiento, a través de una Resolución, con carácter provisorio, en un todo acorde con lo establecido en los términos de la Ley N° 217.

Por ello, todas las normas sobre sentidos de circulación y estacionamiento o, cualquier otro tipo de ordenamiento de tránsito y transporte, deben ser emitidas como resoluciones de la mencionada Secretaría y, siempre a título experimental y evaluativo, pues es competencia de la Legislatura transformarlas en permanentes con la sanción de la Ley correspondiente.

Teniendo en cuenta el ordenamiento jurídico que rige en la ciudad de Buenos

Aires, encontramos que, la Dirección General emite disposiciones, el Subsecretario y el Secretario, resoluciones, el Jefe de Gobierno, decretos y, la Legislatura, leyes. Con lo cual, en éste caso específico, estaríamos ante un “exceso” de en sus facultades, por parte de la Dirección General.



6. Conclusiones

Creemos que la disposición analizada constituye un acto criticable no sólo desde lo jurídico, sino también desde la mirada de la seguridad vial.

No se pueden desconocer los beneficios de contar con un vehículo no contaminante y de tecnología superior. Pero esto solo no alcanza para autorizar sin más recaudos, su circulación por un espacio reservado por la Ley a otros usos.

La ley, a través de sus prescripciones, determina el “uso prioritario y excluyente” de la vía pública e incluso, fija expresamente

las excepciones a la regla general (tal el caso de la senda peatonal).

Es que, siendo el espacio público, un bien común que se debe preservar para el disfrute de todos los ciudadanos, de manera segura y pacífica, se exige una norma de jerarquía superior, como es la ley, para garantizar su afectación.

No ocurre así en el caso en cuestión. Una Dirección General se irroga facultades que no tiene, para disponer sobre un tema ajeno a su competencia, vulnerando el sistema establecido en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para resolver cuestiones similares, de carácter transitorio y a título experimental, como lo establece la Ley 217, a la cual remitimos.

Por otra parte, si bien los peatones que caminamos por nuestra querida ciudad estamos acostumbrados a desplazarnos esquivando carteles, vendedores exhibiendo sus productos, los característicos “souvenirs” que dejan las mascotas en sus paseos, las baldosas rotas, las obras en construcción que literalmente nos desalojan a la calzada, etc. etc. etc., por imperio de la presente disposición, deberemos ahora agregar a éste “cambalache porteño” un dispositivo del “primer mundo”, que arribó a éstas tierras de manera silenciosa, casi imperceptible, como la norma que le da cobijo y, el cual puede ocasionar un impacto considerable para el transeúnte, que puede ser un niño, un minorado físico, un anciano o, simplemente un desprevenido paseante que mira vidrieras, etc.

Con normas como la aquí comentada, cada vez más, añoraremos aquellos tiempos donde “salir a caminar” era una actividad placentera y apacible...

(1)<http://www.clarin.com/suplementos/si/2003/01/24/3-507144.htm>



Eligiendo la velocidad más segura

Cuando nos desplazamos como conductores o pasajeros a bordo de un vehículo, podemos comprobar lo difícil que nos resulta calcular la velocidad de circulación. Sólo mirando el velocímetro, podemos salir de la duda.

No tenemos en nuestro organismo, ningún sentido que nos permita realizar el cálculo. Aún tomando un objeto fijo de referencia, sólo sabremos que nos estamos moviendo, pero nunca determinaremos exactamente a qué velocidad lo estamos haciendo.

Prever esta imposibilidad, saber que somos incapaces de adivinar con algún grado de certeza la velocidad, es uno de los aspectos que nos deben llevar a extremar el cuidado y la prevención a la hora de realizar nuestros desplazamientos en automóvil.

La velocidad es un elemento que, desafortunadamente, está muy presente en los accidentes de tránsito. La OMS, en el "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito" elaborado el pasado año, afirma: "Cuanto mayor es la velocidad, menos tiempo tiene el conductor para frenar y evitar un choque. Cuanto mayor es la velocidad, más grave es la colisión cuando se produce un choque. La probabilidad de que un choque dé lugar a un traumatismo es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado; la probabilidad de que dé lugar a traumatismos graves es proporcional a la velocidad al cubo; y la probabilidad de que cause la muerte es proporcional a la velocidad a la cuarta potencia".

Sin embargo, desde el punto de vista técnico, el peligro que entraña la velocidad surge de aplicar una velocidad excesiva en una circunstancia determinada. Y cuando hablamos de velocidad excesiva, no

necesariamente nos estamos refiriendo a desarrollar velocidades por encima de los 100 km/h.; por ejemplo, una velocidad de 30 km/h puede ser excesiva en determinados supuestos (niebla intensa, humo, hielo sobre el pavimento, etc.), y el conductor que aplique a su vehículo ese nivel de velocidad, resultará imprudente.

El tema, entonces, es elegir la velocidad adecuada, velocidad segura o precautoria como la define la ley, en una circunstancia específica, la cual hará posible circular con cierto nivel de seguridad.

A continuación, pasaremos revista a los distintos tipos de velocidades que se encuentran definidos por la legislación, o la doctrina técnica.

Velocidad precautoria

La Ley Nacional de Tránsito 24449, establece en su art. 50 el concepto de "velocidad precautoria". Así, nos informa que el conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía, y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

La velocidad precautoria, se independiza de los límites genéricos establecidos en la ley, al quedar reservado al buen criterio del conductor, cuál es la magnitud de la velocidad a la que "puede y debe" circular, en función de un análisis crítico, en el momento mismo en el que está circulando.

En este análisis se deberá tener en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos: velocidad legal para el tramo en cuestión, condiciones físicas, condiciones del

ambiente (pavimento seco o mojado, niebla, deficiente señalamiento vertical u horizontal, etc.), y condiciones técnicas del vehículo.

Medidos y confrontados estos puntos, el conductor seguro deberá, según su buen saber y entender, elegir la velocidad que le permita mantener total control del vehículo, como le pide la ley.

Velocidad peligrosa

El art. 50 antes mencionado, sufrió una modificación, por aplicación de la facultad de veto que ejerció el Poder Ejecutivo en oportunidad de dictarse el Dto. 779/95, por el cual se eliminó un párrafo que hacía referencia al concepto de "velocidad peligrosa" y, en tal sentido, afirmaba que el desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y, en caso de accidentes, la máxima responsabilidad recaerá sobre él. Si bien este concepto no se aplica en la realidad jurídica, sirve para conceptualizar un tipo de velocidad insegura, por exceso o por defecto.

Velocidad máxima

Es la que determina el legislador, de manera genérica, para los distintos tipos de caminos (urbanos y rurales, autopistas, etc.). Dicha velocidad prevalece en todos aquellos tramos en los que no se señalice otro límite diferente, en función de las condiciones específicas que pueda presentar esa sección del camino.

Los límites máximos de velocidad son:

Velocidades permitidas- Ley 24.449

CALLE 40

AVENIDA 60

	Zona Rural	Semi Autop	Auto Pistas
Automóviles	110	120	1130
Motocicletas	110	120	130
Camionetas	110	110	110
Microomnibus	90	90	100
Omnibus	90	90	100
Casas rodantes*	90	90	100
Camiones	80	80	80
Autos con C.R:A**	80	80	80
Sust. Peligrosas	80	80	80

* Motorizados

** Casas rodantes acopladas

En vías con semáforos la que permita la coordinación

Límites especiales



Velocidad mínima

De la misma manera que lo hace con las velocidades máximas, la ley determina los mínimos aceptados para la conducción de vehículos en la vía pública.

El art. 52 establece que se respetarán, además, los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: La mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;

2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h salvo los vehículos que deban portar permisos y las maquinarias especiales;

Asimismo, la última parte del art. 52, menciona dos supuestos de límites especiales, los mismos son los siguientes:

b) Señalizados: Los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;

c) Promocionales: Para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

Velocidad anormalmente reducida

Es a la que, sin causa justificada, circula un conductor, entorpeciendo a los demás y creando situaciones de peligro. Por ejemplo, circular en autopistas con un automóvil a menos de 65 km/h.

La Ley de Tránsito prevé este supuesto, estableciendo en el art. 45 "Vías multicarriles" inc. d) que, ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril.

También desde el art. 48 inc. d) "Prohibiciones", prohíbe disminuir arbitrariamente y bruscamente la velocidad, realizar

movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.

Velocidad deseada

Es aquella a la que aspiran desarrollar los conductores, generalmente por encima de los límites aconsejables, y que finalmente concluye con la ocurrencia de un accidente. A veces, los vecinos de determinada zona, desean que en esa área se desarrollen menores niveles de velocidad, y concretan su deseo exigiendo la colocación de semáforos o lomos de burros que hagan posible una disminución real de la misma en el tramo en cuestión.

Conductores, frentistas, peatones... desean velocidades distintas, en función de los distintos intereses que defienden. Este conflicto, es el que intenta ser resuelto con la aplicación de límites legales (generales o específicos).

Todos tenemos derecho a circular, pero este derecho no es absoluto, se debe ejercer dentro del marco legal establecido en la normativa vigente.

La velocidad de circulación no es algo que se encuentra librado al capricho del conductor, ni se establece para "molestar" a los conductores. Es algo que las autoridades del tránsito determinan, en función de los intereses generales de la comunidad, con el objetivo de disminuir el riesgo de que ocurran accidentes.

Recuerde que, a mayor velocidad, mayor...

- riesgo de accidente
- riesgo de accidente más grave
- riesgo de sanción
- nivel de estrés
- consumo de combustible
- nivel de emisiones contaminantes
- desgaste de la mecánica
- menor campo visual

Sol sin radares



Enero 2006

Experiencias internacionales demuestran que el uso de sistemas automáticos para multar el exceso de velocidad reduce las muertes. Hace siete años desaparecieron de las rutas bonaerenses...y nunca volvieron.

Muchas veces, los medios de difusión establecen como causa de los accidentes de tránsito la velocidad, y se escuchan o leen titulares del tipo: "El accidente se produjo a causa del exceso de velocidad". Cabría preguntarse, entonces, ¿qué se entiende por velocidad excesiva?, dado que circular a 50 km/h en una calle donde a diario transitan alumnos que acuden a la escuela, sin duda, se debe considerar "excesiva".

También es una realidad que, a medida que se aumenta la velocidad disminuye la capacidad de respuesta del conductor y se agravan las consecuencias en caso de impacto. La Organización Mundial de la Salud (OMS), en su Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito, hace mención a los principales riesgos vinculados con la velocidad, y señala lo siguiente: "Cuanto mayor es la velocidad, menos tiempo tiene el conductor para frenar y evitar un choque."

Cuanto mayor es la velocidad, más grave será la colisión al producirse un choque. La probabilidad que un choque dé lugar a un traumatismo es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado; la probabilidad que dé lugar a traumatismos graves es proporcional al valor de la velocidad al cubo; y la probabilidad que cause muerte es proporcional a la velocidad a la cuarta potencia".

Asimismo, la mayor velocidad de circulación de los vehículos, se relaciona con el mayor riesgo al que se ven expuestos los usuarios más vulnerables, como los peatones y los ciclistas. A tal punto que la probabilidad que un peatón pueda morir atropellado por un vehículo se incrementa exponencialmente con el aumento de la velocidad de éste.

Si, por un lado, tomamos estas afirmaciones técnicas indiscutidas sobre los efectos de la mayor velocidad en la circulación de vehículos y, por otro, las contrastamos con el perfil del conductor argentino, que hace de la velocidad un culto, alardeando en muchos casos sobre el

tiempo ganado en un viaje a la costa atlántica, resulta poco menos que sorprendente (por no decir una vergüenza) que el Senado de la provincia de Buenos Aires haya aprobado una nueva suspensión de la ley que impone el uso de sistemas mecánicos de detección de infracciones de tránsito, como el caso de los radares, para el control de excesos de velocidad.

Desde 1998 no se resuelve esta cuestión, que se originó ante los reclamos por el empleo presuntamente abusivo de estos dispositivos de control, con fines meramente recaudatorios. Lo cierto es que transcurridas las sucesivas prórrogas la velocidad en las rutas de Buenos Aires no se controla, y no se puede alegar falta de tiempo (más de 7 años) para concebir un sistema que resulte eficaz.



Y para aquellos que creen que el radar es un invento argentino o no están de acuerdo alegando una invasión al derecho de libre circulación, vale recordar lo que dijera la propia OMS, en oportunidad del informe anteriormente citado sobre este tema.

Las cámaras o radares detectores de la velocidad, son dispositivos idóneos para detectar a los conductores que transgreden los límites de velocidad. A tal punto que un reciente análisis de la experiencia en diversos países puso de manifiesto que el uso de estos dispositivos automáticos reduce las muertes y los traumatismos graves causados por el tránsito en un 14

por ciento, mientras que mediante la acción policial se logra una reducción de tan sólo un 6 por ciento.

Asimismo, se ha observado que la divulgación de la presencia de estas cámaras o radares mejora el respeto de los límites legales de velocidad y reduce sustancialmente la incidencia de choques y traumatismos. No obstante, un estudio anterior, llevado a cabo en Australia, puso de relieve que gracias al estacionamiento durante largo tiempo de vehículos de policía en cada uno de los tres tramos de alto riesgo de una carretera rural se consiguió, en promedio, reducir la velocidad a 3,6 km/h, y disminuir el 58 por ciento de los choques causantes de muerte o traumatismos graves.

Es evidente que, dada la alta siniestralidad vial, las reiteradas y graves inconductas de nuestros conductores, las falencias que presenta la infraestructura vial y la gran cantidad de vehículos que no cuentan con los requisitos mínimos de seguridad, no podemos evitar controlar el exceso de velocidad.

Tal vez queramos ponernos a la altura de países como Alemania que, en sus conocidas autopistas (autobahns), presentan un 40 por ciento de sus tramos sin controles de velocidad, debido a que no existen límites máximos de velocidad. Aunque cabe aclarar que en el 60 por ciento restante, la velocidad legal es de 120 km/h (menos, incluso, que en la Argentina), y quien la exceda será pasible de una multa de hasta 275 euros y el retiro de la licencia para conducir por un lapso que varía entre los 2 y 3 meses.

Sería interesante hacer una encuesta entre los usuarios de las rutas de la provincia de Buenos Aires, para saber si están de acuerdo con la implementación de un sistema eficaz de control de la velocidad o si, por el contrario, les parece bien que continúe la falta de control de la velocidad.

Y quizás de los resultados obtenidos podamos llegar a entender mejor la decisión política adoptada.