

# Víctimas cotidianas

## Inseguridad vial: las causas de una epidemia en aumento

El uso masivo de automóviles convirtió a las calles en una amenaza para la salud pública. Las muertes ocasionadas por el tránsito se ubican en primer lugar dentro de las defunciones por causas externas, muy por arriba de los homicidios. Imprudencia, problemas de infraestructura y falta de controles.

La tragedia de Mendoza, acontecida el 25 de junio pasado, en la que murieron quince personas de un contingente del partido bonaerense de Malvinas Argentinas debido a un siniestro vial, volvió a poner sobre el tapete la cruda realidad que se vive en las calles, avenidas, rutas, autopistas y caminos de la Argentina. La mayoría de quienes fallecieron eran niños/as de entre 8 y 15 años que habían viajado para participar en una competencia de baile. Tal vez por la edad de las víctimas, resulta inevitable la reminiscencia de la tragedia de Santa Fe, en la que perdieron la vida nueve adolescentes y una profesora de la Escuela Ecos, de la ciudad de Buenos Aires, hace poco más de una década. En ambos casos, el «factor humano» resultó determinante: en Mendoza, el chofer del micro conducía a una velocidad excesiva; en Santa Fe, el micro que transportaba a los jóvenes era manejado por alguien sin experiencia ni habilitado para hacerlo, y chocó contra un camión cuyo conductor estaba alcoholizado. Pero ese «factor humano» no se limita a los sujetos que estaban frente al volante, sino que se extiende a una amplia cadena de responsabilidades, como los controles del Estado necesarios para impedir esas muertes evitables, además de la concientización de la sociedad en su conjunto, integrada por muchas personas que, en

algún momento, conducirán vehículos. «Lo que vemos desde la muerte de nuestros hijos es que el tema de la seguridad vial se instaló, antes no se hablaba», reconoce Alba Saenz, la mamá de Federico Ecker, uno de los chicos de la Escuela Ecos que falleció en octubre de 2006. Alba es directora ejecutiva de la ONG Conduciendo a conciencia, que formaron los familiares y amigos de los chicos que murieron. «Empezamos a percibir en la sociedad que es un tema del que nos tenemos que hacer cargo, pero creo que todavía no somos conscientes de la cantidad víctimas que genera la siniestralidad vial».

### El factor humano

De acuerdo con los últimos datos publicados sobre el tema por el Ministerio de Salud de la Nación (*Boletín de Vigilancia. Enfermedades no transmisibles y factores de riesgo*), dentro del grupo de defunciones por lesiones de causa externa, las ocasionadas por el tránsito se ubican en el primer lugar, muy por arriba de los homicidios, que ocupan el sexto lugar. Pero no es una situación exclusiva de nuestro país, en el «Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015», la Organización Mundial de la Salud (OMS) advierte que la primera causa de muerte en personas de 15 a 29 años a nivel mundial se

debe a traumatismos causados por el tránsito, por debajo se encuentran el suicidio, el VIH/Sida y el homicidio.

El uso masivo de automóviles y otros vehículos de motor convirtió al tránsito en una gran amenaza para la salud pública. La siniestralidad vial es una epidemia mundial, pero distribuida muy desigualmente. Si se observa el informe de la OMS (ver recuadro), hay una regla que casi no falla para detectar en qué países se producen más muertes por siniestros viales: a mayor ingreso per cápita, menor morbilidad. Para que se tenga una idea: en Argentina, que se considera un país de ingresos medios, cada 100.000 habitantes se producen 13,6 muertes por esta causa; en el extremo de mayor mortalidad, se encuentran Malawi y Liberia, ambos países de ingresos bajos, con 35 y 37,7 muertes respectivamente; y en el extremo de menor mortalidad, están países ricos, como Suecia y el Reino Unido, con 2,8 y 2,9 muertes respectivamente.

Las causas de los siniestros pueden estar relacionadas con cuestiones estructurales, como las condiciones en las que se encuentran las vías de circulación o la forma en que se protege a cada uno de los tipos de usuarios (automovilistas, motociclistas, ciclistas, peatones), pero, sobre todo, con el llamado



Florencia Paone



**SOBRE RUEDAS.** Entre 2006 y 2015, el parque automotor argentino se duplicó, entre automóviles, utilitarios livianos, de carga y ómnibus.

## INVERSIÓN Y MANTENIMIENTO

## Rutas argentinas

El Consejo Vial Federal informa que actualmente la red vial argentina provincial y nacional tiene alrededor de 240.000 kilómetros, de los cuales aproximadamente el 30% están pavimentados, y el resto es ripio y tierra. Según los expertos, la proporción escasa de caminos pavimentados puede dar una idea del bajo desarrollo de la red vial argentina, algo que termina influyendo en la seguridad. «La infraestructura puede incidir hasta en un 30% de los siniestros viales cuando se consideran sus causas concurrentes», asegura el ingeniero Enrique Filgueira, director del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) de la Facultad Regional Avellaneda de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). «Por ello, contar con carreteras y calles urbanas seguras es un elemento fundamental».

El ingeniero Juan Rodríguez Perrotat, especialista en Seguridad Vial del C3T, señala que es necesaria una nueva mirada, preventiva, sobre la infraestructura; algo que en los últimos años se ha incorporado en varios países bajo la modalidad de las llamadas «Auditorías de Seguridad Vial». «De las auditorías surgen las deficiencias que hay y las mejoras que se tienen que hacer, pero aún esta práctica no se ha generalizado ni se exige en el país», cuenta Rodríguez Perrotat. En cuanto al desarrollo de la red vial argentina, Filgueira indica que se han

realizado numerosos avances, pero aún resultan insuficientes debido a que «los fondos viales históricos, obtenidos con impuestos sobre los combustibles, fueron gradualmente derivados a otros usos debilitando severamente los recursos necesarios para la construcción y mantenimiento de nuestra red vial».

Por otra parte, en los últimos años, se dio en nuestro país un gran crecimiento del parque automotor, lo cual incide directamente en la ocupación y uso de la infraestructura vial. Según datos de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), en el decenio 2006-2015, el parque automotor de Argentina se duplicó, pasó de 7.175.370 vehículos a 13.736.226; entre automóviles, utilitarios livianos, de carga y ómnibus. «Cuando hay más superpoblación vehicular en las vías, se incrementa la posibilidad de incidentes de tránsito –puntualiza Filgueira–. En la provincia de Buenos Aires, por ejemplo, es urgente tener un tercer y cuarto cordón con autopistas».

Rodríguez Perrotat considera que, además de construir muchos kilómetros de autovías y autopistas y de mejorar su trazado, es ineludible el tema de la conservación. «Es fundamental para preservar el patrimonio vial y asegurar condiciones de seguridad adecuadas. Parte de este desafío lo integran las rutas concesionadas, hoy debilitadas por contratos con pobres exigencias sobre la calidad del servicio prestado».

to es todavía bastante difuso. Lo que tampoco se ve de manera masiva y sostenida son las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que el cumplimiento de esas normas es esencial para que resulten eficaces. No obstante, la situación parece ir mejorando poco a poco. Según indican los datos surgidos de los estudios observacionales realizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) –que es el organismo encargado de reducir la siniestralidad en el país–, el uso de cinturón de seguridad era del 33,3% en 2011 y en 2016 llegaba al 43,6%; para el mismo período, el uso de sistema de retención infantil (SRI) pasó del 26,2% al 46,4%; y el uso de casco aumentó del 39,4% al 60,7%. En cambio, todavía es escasa la acción del Estado para modificar las conductas de riesgo.

«La situación de la seguridad vial en Argentina es preocupante», reconoce Carlos Pérez, director ejecutivo de la ANSV. «Estamos hablando de que mueren más de quince personas por día. Si bien hace ya años que se creó la Agencia (en abril de 2008), aún falta mucho trabajo básico por hacer». Alba Sáenz coincide con Pérez, pero agrega: «Hay faltas de control de tránsito en gran parte de los municipios, y esto es fundamental, porque el control es disuasorio, provoca un cambio de conducta. Por otro lado, algo que hace falta es la comunicación de conductas de riesgo, de cómo se puede prevenir».

En los últimos años, se ha desarrollado una rama de la psicología abocada a la cuestión del tránsito cuyo objetivo es mejorar las condiciones y la calidad de la movilidad humana a partir del conocimiento de sus aspectos psicológicos. «Hay muchísimos factores en juego (que determinan las conductas de riesgo vial) y dependen un poco del grupo de usuario, como conductores o ciclistas, y del tipo de conductas que tengan, como distracciones o violaciones de normas», señala Rubén Ledesma, doctor en psicología y director del Grupo de de Investigación Modelos y Métodos en Psicología del Tránsito (CONICET), del Instituto de Psicología Básica, Aplicada y Tecnología (IPSIBAT) de la Universidad Nacional de Mar del Plata. «En general se tiende a creer que los conocimientos y las destrezas en la conducción son lo más importante para la seguridad vial. Pero nosotros sabemos que los factores emocionales, motivacionales y de personalidad también son críticos en las conductas de riesgo». Sin em-

«factor humano», es decir, a todo aquello que hacen y no hacen las personas cuando conducen, y a todo lo que hacen y no hacen los responsables de que esas personas conduzcan de una forma u otra. «Está el no cumplimiento de normas tanto de conductores, ciclistas, motociclistas y peatones», advierte el ingeniero Gerardo Botasso, director del Centro de Investigación Vial de la Universidad Tecnológica Nacional, Regional La Plata. «Pero también está la falta de jerarquización de las entidades de control de tránsito,

la normalización de los tribunales de falta, el cumplimiento efectivo de multas y penas, y la mayor inversión en educación vial».

Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención infantil) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. En Argentina existen estas leyes, sin embargo, su cumplimen-



VICENTE LÓPEZ. Homenaje a Paolo Mellano, atropellado por un auto que corría picadas.



SÁENZ. «Lo que hace falta es la comunicación de conductas peligrosas.»



PÉREZ. «La situación es preocupante. Mueren más de 15 personas por día.»



BOTASSO. «La infraestructura vial argentina es deficitaria por falta de inversión.»



VASCONCELLOS. «La debilidad de la ciudadanía es uno de los aspectos críticos.»

bargo, Ledesma prefiere no hablar de casos extremos, que son los que suelen aparecer cada tanto en los medios de comunicación, como el del piloto Alejandro Radetic, que en mayo pasado fue detenido por correr picadas en la avenida 9 de Julio de la ciudad de Buenos Aires a 240 kilómetros por hora. «Más allá de estos casos, no hay conciencia colectiva sobre la peligrosidad que supone manejar una “máquina” de estas características en el espacio público. Hemos naturalizado el uso de vehículos de motor como forma hegemónica de movilidad urbana, y esta forma es intrínsecamente agresiva, insegura e inequitativa, además de poco amigable con el medioambiente. Entonces, los esfuerzos deberían ponerse en migrar de “ciudades para los coches” hacia ciudades para las personas».

## Poder sobre el espacio

Algo en el sentido de lo planteado por Ledesma es lo que postulaba en la década del 70 un pensador radical como Iván Illich, que criticaba fuertemente las instituciones clave del progreso en la cultura moderna (como la educación escolar, la medicina profesional o la industria del automotor) y que ha inspirado a generaciones de urbanistas y sanitaristas. En su libro *Energía y equidad*, planteaba que el «monopolio sobre el transporte motorizado» les da a los grupos dominantes otros medios de ejercer el poder sobre el espacio y pone en peligro a los peatones, no solo por los accidentes viales a los que se ven expuestos, sino también por la cantidad de emisiones de contaminantes y de gases de efecto invernadero. Esta iniquidad entre ciudadanos de a pie y los motorizados, que resaltaba Illich, se ve reflejada claramente en los índices de defunciones. El informe de la OMS llama la atención sobre el hecho de que casi la mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados «usuarios vulnerables de la vía pública».

El brasileño Eduardo Vasconcellos es una especie de «gurú del transporte» en Latinoamérica. Ingeniero civil y sociólogo, especializado en Política Pública de Transporte, es asesor de la Asociación Nacional de Transporte Público de Brasil y del Banco de Desarrollo de América Latina para el Observatorio de Movilidad Urbana. Vasconcellos ha leído con atención las advertencias de Illich, por lo que en su libro *Transporte urbano y movilidad: reflexiones y propuestas para paí-*

ses en desarrollo (UNSAM Edita), plantea: «Los principales problemas de seguridad de tránsito en los países en desarrollo no están vinculados solo con los aspectos psicológicos/individuales del “comportamiento inadecuado”, sino con aspectos estructurales específicos de estos países». Uno de estos aspectos, según el especialista, es la organización de un ambiente inherentemente peligroso adaptado al uso eficiente –y veloz– del automóvil. En comunicación con *Acción*, Vasconcellos indicó: «Los aspectos estructurales críticos son la debilidad de la educación y de la ciudadanía, que limita la comprensión de las personas sobre los problemas relevantes. Por otro lado, nuestras democracias también son débiles en el sentido de que los grupos sociales más pobres, que usan mucho las ciudades en situaciones más peligrosas, como los peatones, los ciclistas o los motociclistas; no logran tener sus necesidades atendidas por el gobierno en las decisiones sobre las políticas de movilidad».

Las medidas en las que existe alta evidencia científica de una adecuada relación entre costo y efectividad en materia de prevención son, principalmente, las destinadas a la regulación y control del uso de casco, del cinturón de seguridad y el consumo de alcohol al conducir, y la regulación y control de la velocidad. Pero, además, se sabe, resulta indispensable tomar otro tipo de medidas orientadas a lograr un entorno más seguro en las vías de circulación y en la infraestructura en general. En el artículo «Los pavimentos flexibles y su impacto en la seguridad vial», publicado a fines de 2010 en la revista *Área urbana*, el ingeniero Gerardo Botasso señalaba que los costos de



**MENDOZA.** En junio de este año, el vuelco de un micro dejó 15 víctimas fatales.

la falta de inversión en el mantenimiento de la red vial son muy elevados. «Por ejemplo, se ha determinado que en Latinoamérica, por cada unidad monetaria no invertida, serán necesarias tres unidades monetarias en costos de reconstrucción al corto plazo. A la vez, si se suma que gran parte de los accidentes que se registran en nuestras rutas son debidos a problemas en el estado de la calzada, se puede con ello cuantificar los costos asociados con las pérdidas de vida y a los gastos asociados con personas lesionadas».

Consultado por *Acción*, Botasso admitió

que la infraestructura vial argentina es deficitaria desde hace años, debido a falta de inversión sostenida por parte de los Estados nacional, provinciales y municipales. Según el especialista –que se dedica, entre otras cuestiones, al desarrollo de pavimentos seguros–, los problemas más serios en las rutas son «banquinas descalzadas (más bajas que el nivel de la calzada), las banquinas con pastos largos, escaso mantenimiento, señalización horizontal y vertical deficitaria o deteriorada, deformación de la calzada, baches y lisura superficial». Con la expresión «lisura superficial», Botasso se refiere a mezclas asfálticas lisas que, cuando están mojadas, hacen que el vehículo al frenar bruscamente derrape. Por el contrario, los asfaltos de «macrotextura rugosa» evacuan más rápido el agua de la calzada y evitan el derrape del auto en caso de una frenada brusca.

Por lo visto, los siniestros viales responden a una multiplicidad de causas, pero la mayoría de las veces son evitables. Sus víctimas, fatales o no, también son evitables. Pero para que efectivamente esas vidas no se pierdan o queden lesionadas, el «factor humano» es determinante, frente al volante; pero también, ante las responsabilidades ineludibles de quienes tienen que propiciar buenas prácticas y controlar las condiciones en las que se maneja.

## ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD

# Prevención y riesgo

Según datos de la OMS, llevar cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los pasajeros de los asientos delanteros entre un 45% y un 50%, y el riesgo de traumatismos leves y graves entre un 20% y un 45%, respectivamente. En lo que respecta a los pasajeros de los asientos traseros, el uso del cinturón de seguridad reduce el número de muertes y de traumatismos graves en un 25%, mientras que la reducción de los trauma-

tismos leves puede llegar hasta un 75%. El uso de sistemas de retención infantil reduce la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 90% en los lactantes y entre un 54% y un 80% en niños/as de corta edad. Además, los niños viajan más seguros en la parte trasera de un vehículo que en la delantera. En tanto, el uso de cascos de buena calidad puede reducir el riesgo de muerte en un 40%, y el riesgo de lesiones graves, en más de un 70%.