



# Evolución de la Seguridad Vial

Cada vez hay una mayor concientización de que la situación actual en materia de seguridad vial constituye una crisis con repercusiones sanitarias, sociales y económicas devastadoras que ponen en peligro los logros que se han alcanzado recientemente en materia de salud y desarrollo. La seguridad vial no es una cuestión reciente, pero las actividades a nivel internacional han cobrado un nuevo impulso en el último decenio. Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de la situación de los traumatismos causados por el tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces.

***“Las iniciativas y los niveles de inversión actuales son insuficientes para detener o invertir el aumento previsto de las defunciones por siniestros de tránsito.”***

Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a los gobiernos y a la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como una cuestión política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial se estableció en respuesta a esta petición. Desde 2004, bajo la presidencia de la Organización Mundial de la Salud y con las comisiones regionales de las Naciones Unidas en calidad de vicepresidentes rotatorios, dicho Grupo ha congregado a organizaciones internacionales, gobiernos, organizaciones no gubernamentales, fundaciones y entidades del sector privado para coordinar respuestas eficaces a las cuestiones relativas a la seguridad vial. Aun así, las iniciativas y los niveles de inversión actuales son insuficientes

***“La seguridad vial no es una cuestión reciente, pero las actividades a nivel internacional han cobrado un nuevo impulso en el último decenio.”***

para detener o invertir el aumento previsto de las defunciones por siniestros de tránsito. El informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la crisis mundial de la seguridad vial correspondiente a 2009 señala que, pese a los datos probatorios de que cada vez hay mayor conciencia sobre las cuestiones de seguridad vial y mayor compromiso para solucionarlas, la voluntad política y los niveles de financiación distan de guardar proporción con la escala del problema.

Además, el informe sugiere que no se está haciendo lo suficiente para atender las necesidades de estos grupos vulnerables; así por ejemplo:

- sólo un 29% de los países cumplen los criterios básicos referidos a la reducción de la velocidad en las zonas urbanas, aunque se trata de un factor de riesgo fundamental para el padecimiento de traumatismos entre los peatones y ciclistas;
- menos del 10% de los países califican de eficaces las medidas adoptadas para hacer cumplir los límites de velocidad previstos en sus respectivas legislaciones;
- solamente una tercera parte (32%) de la población mundial vive en países que aplican políticas nacionales que promueven los desplazamientos a pie y en bicicleta como medios alternativos al transporte motorizado, de lo que se deduce que no existen medidas de política que aseguren que los usuarios de la vía pública puedan caminar y montar en bicicleta de forma segura;

## Para seguir evolucionando:

- Al adoptar decisiones políticas con repercusiones en la seguridad vial, deben considerarse las necesidades de todos los usuarios de la vía pública. Las necesidades de los usuarios más vulnerables, que hasta la fecha se han desatendido en muchos países, deben ser objeto de un renovado interés.
- Deben promulgarse leyes de amplio alcance que brinden protección a todos los usuarios de la vía pública estableciendo límites de velocidad y tasas máximas de alcoholemia apropiados y exigiendo la utilización de las oportunas medidas de protección, como la utilización del casco, del cinturón de seguridad o de dispositivos de retención para los niños. La legislación actualmente en vigor se debe revisar y modificar según proceda y ser puesta en conformidad con buenas

- el 44% de los países carecen de políticas de promoción del transporte público como alternativa al transporte en automóvil.

La elaboración de leyes de tránsito y la ejecución eficaz de las mismas son cruciales para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad, así como para fomentar el uso del casco, del cinturón de seguridad y de dispositivos de retención para niños. Según se desprende del informe, únicamente el 15% de los países cuentan con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales. En general el grado de cumplimiento de las normas centradas en esos factores de riesgo es bajo, lo que apunta a la necesidad de asegurar una mayor observancia de las leyes de seguridad vial. Para lograr esa meta, hace falta mostrar la debida voluntad política y dotar a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley de suficientes recursos humanos y financieros para preparar actividades eficaces de mejora de la observancia. Las intervenciones que se conciben en esta esfera deberán recibir una buena difusión, ser sostenibles e ir acompañadas de las oportunas medidas y sanciones para los casos de infracción.

### La evolución argentina

En 2009, el número de fatalidades relacionadas con siniestros de tránsito decreció un 2,5% respecto del 2008 y en 2010, el número de víctimas se redujo un 11,73%. Si observamos la evolución de la cantidad de víctimas anuales en el lugar del hecho, en nuestro país, desde el año 2004, veremos que dicha cantidad se incrementó considerablemente hasta que en 2008, año de creación de la Agencia Nacional de Seguri-

***“Con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado nacional definió el corazón de la política de estado sobre seguridad vial.”***

prácticas de eficacia demostrada.

- Es preciso mejorar y asegurar el cumplimiento de todas las leyes sobre seguridad vial. Las medidas adoptadas en ese sentido deberán divulgarse debidamente y ponerse en práctica acompañadas de las oportunas sanciones para los casos de infracción.
- Es primordial fomentar una colaboración multisectorial entre los organismos competentes y asegurar que éstos cuenten con los recursos humanos y financieros necesarios para actuar con eficacia.
- Debe promoverse la armonización de los datos relativos a los traumatismos por siniestros de tránsito. Esto implica mejorar las definiciones, asegurar una gestión más coordinada de los datos entre los servicios de policía, de transporte y de salud y aumentar las capacidades humanas para la recopilación de datos.

***“Únicamente el 15% de los países cuentan con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales.”***

dad Vial (ANSV), comienza el descenso. La ANSV es el organismo creado por iniciativa de la presidenta de la Nación y puesto en marcha por el Ministro del Interior, para coordinar el conjunto de acciones y actores involucrados en el cumplimiento del resultado estratégico definido por el Gobierno Nacional de reducir en un 50% la mortalidad por siniestros viales en un plazo de cinco años. La ANSV es un organismo descentralizado del Ministerio del Interior, responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en materia de Tránsito y Seguridad Vial. Con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado nacional definió el corazón de la política de estado sobre seguridad vial y estableció como los ejes fundamentales de la misma a las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial en la Argentina. Hoy la Argentina cuenta con un marco normativo de avanzada que recoge lo mejor de la experiencia internacional en la materia, de una institucionalidad pensada para abordar integral e integradamente las acciones estratégicas que deben ser llevadas a cabo, y un financiamiento específico que garantiza en el largo plazo la disponibilidad de recursos suficientes para alcanzar los resultados fijados.

Desde la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en 2008, la seguridad vial se ha convertido en una prioridad y se ha incluido en la agenda política.

#### Fuentes:

- Organización Mundial de la Salud – OMS
- Organización Panamericana de la Salud – OPS
- Organización de las Naciones Unidas – ONU
- Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV
- International Road Traffic and Accident Database – IRTAD