

# SEGURIDAD VIAL

REVISTA DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL



## PROGRAMAS Y ACCIONES ESPECÍFICAS EN SEGURIDAD VIAL

Pág.6

Pág.26

**PENSAMIENTOS DE UN PEATÓN COMÚN Y CORRIENTE**

Pág.28

**¿ESPERAR LA RED?**

ES HORA DE ACTUAR

Pág. 40

**PRIMERA CONFERENCIA MINISTERIAL MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD VIAL**

**105**

octubre  
noviembre  
diciembre

## Y DALE CON EL PEATÓN...

Sinceramente no se cual es el objetivo que se persigue cuando se anuncia "estar estudiando como sancionar al peatón por sus inconductas viales". Pero tampoco me parece útil detenerme a investigar el mismo. "El tiempo es oro" y en el caso de la Seguridad Vial, son vidas.

Lo cierto es (no porque lo afirme yo, sino por la experiencia abrumadora a nivel mundial) que no se encuentran muchos antecedentes en el mundo, y menos que sean exitosos. El más cercano, geográfica y temporalmente es el de Ecuador y realmente es un verdadero dolor de cabeza identificar al infractor y lograr percibir la multa. ¿La efectividad?; para ser justos, es muy reciente para evaluarla y habrá que ponderarla dentro de una gran batería de acciones que están implementando. Sin embargo, los informes que nos llegan a través de sus medios de prensa hablan sobre el desaliento de la Policía y el abandono del control.

En el Manual de las 100 Medidas de Seguridad Vial que han colocado como líderes a los países nórdicos (de Elvik & Vaa, traducido al castellano en 2006 por FITSA) la medida de sanciones a los peatones ni se la menciona. Lo mismo ocurre en el Informe Mundial sobre siniestralidad vial del 2004 de la Organización Mundial de la Salud sobre prevención de accidentes. Para encontrar ejemplos hay que hurgar profundamente y algunos sinceramente resultan muy extraños a nuestra idiosincrasia (hacer "lagartijas" en la vía pública, como sanción en Jakarta, Indonesia, hoy citado por un matutino). No creo que sea esa la idea del Ministro de Seguridad de la Ciudad...

El tema en realidad enfrenta dos problemas:

**1. La naturaleza y condición del sujeto punible:** Con todo, el peatón sigue siendo el participante más vulnerable de los usuarios de la vía pública y el conductor de automotor particular el responsable de aportar riesgo a la circulación en las ciudades, para su beneficio personal. "A esto sumemos un diseño urbano y vial pensado para el automóvil, tales como ciclos de semáforos que privilegian la circulación vehicular en desmedro de la peatonal, anchos de calles con tiempos de cruce no acordes con la velocidad de circulación de niños, ancianos y personas con discapacidades, señalización peatonal inconsistente, etc. En fin, diseños viales que no contemplan en absoluto las recomendaciones de los modernos estudios de factor humano, rama de la seguridad de tránsito que se desarrolla a partir del involucramiento de psicólogos en la seguridad vial. Y peor aún, diseños viales que castigan el error (o la irresponsabilidad) con la muerte" (Prof. Luis Rizzi, del Dpto. de Ing. de Transporte y Logística de la Pontificia Universidad Católica de Chile).

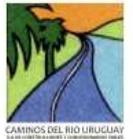
**2. La "garantía" de lograr la ejecución de la sanción:** A un conductor de automotor, moto o ciclomotor (y aún hasta de una bicicleta) podríamos (con las normas previamente establecidas) secuestrarle el vehículo para garantizarnos el pago de la multa. ¿Pero que hacemos con el peatón?, ¿le SECUESTRAMOS LOS ZAPATOS?

Mucho más conducente me parece continuar sistematizando y profundizando los controles de alcoholemia, cascos (¿que tal uso de cinturón?!), velocidad, luz roja. Todas medidas que, de conformidad con lo expresado por el Ministro de Seguridad de la Ciudad redujeron en más de la mitad las muertes por siniestro viales en la Ciudad (¡un caso único a nivel mundial en tan poco tiempo!).

Eso si, EDUQUEMOS al peatón y hagámosle una vía pública más amigable y segura.

# SEGURIDAD VIAL

REVISTA DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL



# staff

## 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

## Asesores

Ing. Luis ANCE, Sr. Mario ASCHERI, Dr. Gustavo BAGNASCO, Prof. Rosana A. BARONE, Dr. Gerardo BARRIOS, Ing. Claudio CARCAMO, Crío. My. (RE) Miguel COLMAN, Sr. Mateo CUELLAS, Lic. Juan José FARIAS, Dr. Juan C. FAIRSTEIN, Sr. Blas Alfredo FERNANDEZ, Ing. Orlando FERNANDEZ, Ing. Osvaldo GALUPPO, Lic. Ester Beatriz GENTILE, Ing. Julio GRANATO, Lic. Carlos GOMEZ, Sr. Mario IANNINI, Ing. Guillermo KRANTZER, Sr. Roberto LIATIS, Lic. Ariel LÓPEZ ALVAREZ, Téc. Matías LUPPO, Téc. Santiago LUPPO, Dr. Juan José MININI, Téc. Manuel MIRAZ FERNANDEZ, Sr. Facundo MONSALVO, Arq. Eduardo MORENO, Dr. Jorge NEYRA, Prof. Marta ORTIZ, Ing. Hernán PISTARELLI, Pto. Eduardo PRUEGER, Lic. Mirtha RICAGNO, Sr. Albetto RIVA, Dr. Santiago de los SANTOS, Sr. Alejandro SCHIAVI, Sr. Carlos STRAPPA, Sr. Carlos TABASSO CAMI, Lic. Hernán TARQUINI, Ing. Santiago TAZZIOLI, Lic. Ernesto TENENBAUM, Sr. Ricardo VILLORDO, Ing. Gustavo ZINI.

## Coordinadores de departamento

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

## Delegados académicos en la Republica Argentina

**CORDOBA** (Ing. Mario ASCHERI), **CHUBUT** (Arq. Eduardo MORENO), **CUYO** (Ing. Ricardo RAGAZZONE), **MISIONES** (Dr. Emilio JOULIA), **SANTA FE** (Ing. Santiago TAZZIOLI).

## Delegados académicos en otras naciones

**ALEMANIA** (Lic. Jacqueline LACROIX), **CHILE** (Dr. Hugo ILABACA), **ESPAÑA** (Dra. Violeta MANSO PEREZ), **ESTADOS UNIDOS** (Sra. Nora BONNIN), **INGLATERRA y PERU** (Srta. Ana BRAVO), **PARAGUAY** (Dra. Mercedes ALCARAZ), **URUGUAY** (Dr. Gerardo BARRIOS y Dr. Santiago de los SANTOS), **EL SALVADOR** (Ing. Roque RODAS), **COLOMBIA** (Ing. Hernán Otoniel FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ e Ing. Francisco José FERNÁNDEZ MEJÍA)

## Miembros ISEV

3M - AEC / AUTOPISTAS AL SUR - ALBA S.A - APPLUS ARGENTINA S.A. - ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS - ASOCIACION ARGENTINA DE CNIAS. DE SEG. - A.A.E.T.A - AUSA - A.T.A.C.I - AUTOPISTAS DEL SOL S.A - AUTOVIA OESTE - BECHA S.A - B.R.D. S.A.I.C.I.F - CAMARA DEL COM. AUTOMOTOR - CAM. DEL COMERCIO AUTOMOTOR REGIONAL MAR DEL PLATA - CAMARA EMPRESARIA AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS - CELADI - CETUBA - CAMINOS DEL RIO URUGUAY S.A - CAMINOS DEL VALLE S.A. - CLEANOSOL ARGENTINA S.A.C.I.F.I - COCA COLA - CONTRERAS - COOPERACION MUTUAL PATRONAL SEG. MSG - CRISTACOL - DIETRICH - DOW QUIMICA ARG. S.A - EG3 / PETROBRAS - ESSO PETROLERA ARG. SRL - EXOLOGISTICA S.A - F.A.C.C.E.R.A. - FERROSUR ROCA - GEFCO - HONDA - HSBC LA BUENOS AIRES SEGUROS S.A. - IKSA - LA NUEVA METROPOL - LOMA NEGRA INDUSTRIAL ARG. S.A. - MASTER BUS S.A - EMILIANO MAZZUCCO - MEDANITO S.A - MERCOVIA S.A. - MOLINOS RÍO DE LA PLATA S.A - MONSANTO ARGENTINA SAIC - MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SALTA - HENKEL ARGENTINA SA - NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A - NUEVOS RUMBOS - PBB POLISUR S.A - PRAXAIR ARGENTINA SRL - PROTECCION MUTUAL DE SEG. DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS - REPSOL YPF - RG FRENOS- ROSARIO BUS - RUTAS AL SUR - SACTA S.A - SHELL GAS S.A - SOLVAY INDUPA S.A.I.C - SUTEC - TOTAL ESPECIALIDADES S.A - TRANSPORTADORA DE GAS DEL NORTE S.A - TTE. AUTOMOTOR PLUSMAR S.A -TRANSPORTE FENNEMA S.A. - TTE. SURNOR CISA - TRENES DE BUENOS AIRES (TBA) - UNILEVER DE ARGENTINA S.A - VIAL 3 S.A - VIALIDAD PROVINCIA CATAMARCA - VTV NORTE -

---

# sumario

## Programas y acciones específicas en Seguridad Vial

Presentamos dos ejemplos de acciones que se han desarrollado desde los municipios: **Programa Bahía Conduce** (Bahía Blanca, Pcia. de Buenos Aires) y el **trabajo puntual sobre accidentología vial** que desarrolla la **Asociación Platense Tránsito** (La Plata, Pcia. de Bs. As.)

Pág. 6

## 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. Es esta oportunidad:

**"La educación vial entra en la cárcel".**

Pág. 22

## Postales del tránsito

Pensamientos y voces del tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, a cargo de la Srta. María Eugenia Bertotti.

Pág. 26

## ¿Esperar La Red?

Néstor Sebastián, Presidente de la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) nos cuenta, en esta nota, el contexto para la infraestructura ciclista de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Pág. 28

## Sección Novedades

- Carta Argentina de la Seguridad Vial
- Creación del Consejo Científico Honorario de la ANSV
- ANSV: Cifras oficiales
- Programa Continuo de Formación Profesional
- Programa Escuela Segura en Goya, Corrientes
- Por la Seguridad Vial en Mar del Plata

Pág. 32

## Sección Notas en la Web

**"Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar"** - Resumen de la primera reunión sobre seguridad vial, realizada en Moscú con la participación de casi 140 países, y la declaración de acción que los miembros adoptaron para reducir el número mundial de muertos en accidentes de tránsito.

Pág. 40

## Sección Revista Parabrisas

Esta sección reproducirá artículos que el ISEV publicó en la revista Parabrisas: **"La fórmula para la pandemia mundial"**.

Pág. 46

**105**  
octubre  
noviembre  
diciembre



## Programas y Acciones específicas en Seguridad Vial

Así como es cierto que resulta imprescindible la existencia de Políticas de Seguridad Vial (de gobierno y de estado) y la de un organismo nacional responsable de su ejecución, no menos cierta es la necesidad del accionar local y directo que las autoridades competentes desarrollan en sus jurisdicciones. Hoy es realmente un éxito el contar con una Agencia Nacional de Seguridad Vial en Argentina que desde arriba hacia abajo, desde lo general hacia lo local, acuerde, sostenga y ejecute políticas de seguridad vial. Pero las acciones más directas se producen desde abajo hacia arriba, es decir en las comunidades locales, con programas que son animados por esas políticas.

Durante el año 2008 y con mayor fuerza en el 2009, se han evidenciado tales acciones y programas locales en diversas comunidades del país.

A continuación presentamos sólo dos a modo de ejemplo: las del **Programa Bahía Conduce de la ciudad de Bahía Blanca** (Pcia. de Buenos Aires) y las del **trabajo puntual sobre accidentología vial** que desarrolla la **Asociación Platense Tránsito en La Plata** (Pcia.de Bs.As.) .

Insistimos que solo se trata de dos ejemplos, ya que existen varios municipios que vienen desarrollando tareas con notables éxitos.

### PROGRAMA BAHIA CONDUCE Bahía Blanca - Prov. Bs.As.

El Programa Municipal de Seguridad Vial, "Bahía Conduce", (instituido hacia fines del mes de setiembre de 2008), constituye la fundación de una política de estado con el fin de construir una comunidad signada por la incorporación sistemática de la "segu-

ridad vial" como valor indisoluble del bien común en la ciudad y el país dado que, bien entendido, es un programa que busca mejorar la calidad de vida, es decir, la salud de la población.

En ese sentido es importante

destacar que el Programa se ha instalado socialmente y con buenos índices de aceptación en la opinión pública, cuando -en la mayoría de los casos- toda gestión que implique control es percibida con bajos niveles de adhesión.

El haber logrado elaborar, instalar e ir cumpliendo las metas determina una concreta transformación en materia de seguridad vial en nuestra ciudad, ya que hemos dejado atrás una actividad de control contingente para evolucionar hacia un programa integral y dinámico, sustentado por una política de estado.

### SITUACIÓN DE METAS

Cuando se cumplieron tres meses de puesta en funcionamiento del plan se realizó un primer balance de gestión que, si bien necesario, se encontraba aun muy cerca de su puesta en funcionamiento como para analizar su desenvolvimiento. El presente posee el mismo objeto con el agregado del tiempo transcurrido y de la paulatina inserción del programa.

A continuación, y siguiendo los

objetivos propuestos, se detalla la situación de cada una:

- El vínculo directo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (que declaró de INTERES NACIONAL el plan) continúa afianzándose no sólo desde los aspectos publicitarios, sino que, durante el último aniversario de la ciudad, el citado ente nacional se hizo presente en nuestra ciudad realizando una doble y complementaria tarea:

1) se llevaron a cabo controles en conjunto con el Cuerpo Único de Inspectores (CUIM), incorporando conocimientos, estrategias y tecnología de alta calidad y 2) poniendo a disposición del vecino (en la Plaza Rivadavia) elementos que permitieron adquirir de manera didáctica conocimientos de manejo (simulador de vuelco, etc.)

**Mapa Accidentológico:** se ha completado el trabajo de elabo-

ración metodológica del Mapa y cohesionado los elementos técnicos y los recursos humanos necesarios para llevarlo a cabo.

**Sitio Web:** Se ha creado un sitio web destinado a la seguridad Vial, que cuenta con información, formación y diversos elementos que hacen que el ciudadano tenga acceso a conocimientos viales.

**Campañas Publicitarias:** el trabajo publicitario ha crecido geométricamente. No sólo hay presencia constante en los medios de comunicación de espacios destinados a la concientización, formación e información sobre aspectos generales; sino que, además, cada actividad particular (desde controles hasta consejos viales, pasando por cada evento complementario a tenido su debida campaña publicitaria). Además de las campañas permanentes antes citadas, se realizaron

las siguientes campañas especiales:

AÑO 2008/09	
TIPO	CANTIDAD
FISA	2
Capacitación inspectores	3
Charlas	2
Simulador de Manejo Rutas en Rojo	2
Bicicleteadas	2
Visita Traverso	1
Agencia Nacional de Seguridad Vial	1

### CONTROL Y SANCIÓN

AÑO	CAUSAS
2007	68769
2008	60362
2009(oct)	52040

- Se ha Promulgado la Ordenanza con el nuevo Cuadro Tarifario de Multas que permite sancionar con montos mayores a los infractores.

Seguidamente se detalla la estadística de las causas tratadas en el Tribunal Municipal de Faltas:

En coincidencia con las estadísticas de Infracciones y de Mortalidad, la reducción de causas es un indicador positivo de la aplicación del programa.

- **Velocidad:** Tal como previó el plan en la actualidad se ha vuelto a poder controlar velocidad mediante instrumental técnico específico. Resta adquirir el material tecnológico que permita su concreción.

- **Alcohol:** ver estadísticas infracciones y secuestros.

- **Cinturón de Seguridad:** Es notorio el incremento del uso gracias al complemento del control-publicidad. En los lugares donde se está realizando un control el acatamiento es de un 90%. ver estadísticas infracciones y secuestros.

- **Control de prioridad de cruce peatonal e invasión de senda peatonal:** la estrategia del uso de megáfonos ha producido un impacto social de gran repercusión. En los lugares donde se está realizando un control el acatamiento es de un 80%. Por lo tanto el indicador de desempeño indica que la alta efectividad de la estrategia debe ser aprovechada a fin de lograr la interiorización de la medida en la conducta del ciudadano. ver estadísticas infracciones y secuestros.

- **Prohibición de utilización de motos por más de dos personas:** ver estadísticas infracciones y secuestros

- **Control de cruce de semáforo en rojo.** Ver estadísticas infracciones y secuestros

- **Cascos:** Es notorio el incremento del uso gracias al complemento del control-publicidad. En los lugares donde se está realizando un control el acatamiento es de un 90%.ver estadísticas infracciones y secuestros.

- **Prohibición de transportar menores en los asientos delanteros.** Ver estadísticas infracciones y secuestros

- **Prohibición del uso de celular:** ver estadísticas infracciones y secuestros.

- **Cumplimiento estricto para los ciclistas:** Se han realizado tres (3) bicicleteadas (una para niños y dos para adultos) donde se han difundido los elementos para una conducción segura de bicicletas.

**- Verificación Técnica**

**Vehicular:** los controles se han centrado en las rutas de ingreso/egreso de la ciudad.

AÑO 2009 (octubre)

Falta de VTV 1811

**ESTADÍSTICA DE INFRACCIONES**

MES TIPO	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN.	JUL.	AGO	SEP	OCT
O.Senda Peatonal	87	81	87	63	38	22	29	33	21	15	149	116	160	128	155
Falta de licencia	63	80	113	69	67	112	50	34	76	65	39	30	46	38	45
Falta de documentación	41	56	59	40	25	56	27	12	46	48	17	19	28	20	21
Giro Izquierda	48	70	68	87	30	30	34	57	43	64	54	38	87	59	109
Segunda Fila	75	121	128	65	42	36	51	79	68	73	57	36	97	140	77
Zona Prohibida	1092	1050	939	743	615	683	516	600	518	626	668	619	603	473	515
Uso de Celular	749	1023	820	512	349	328	381	447	360	409	488	543	683	639	745
Luz Roja	357	486	395	244	151	162	167	175	159	193	340	320	320	320	320
Sin Casco	212	354	357	400	255	624	266	157	142	149	117	89	136	144	289
Falta Seguro	105	151	158	101	91	143	102	33	125	42	44	35	72	47	42
Sin Cinturón	0	4	769	575	263	542	333	294	235	170	324	201	280	427	401
Alcoholemia	31	9	28	24	20	51	17	14	19	46	44	0	0	52	0
Parada Omnibus	344	343	316	209	137	109	94	129	105	206	217	175	229	187	205
Totales	3204	3828	4237	3132	2083	2898	2067	2064	1917	2105	2558	2221	2697	2662	2885
Total:	40558														

Este cuadro estadístico demuestra con total claridad que se han reducido, exceptuando la ocupa-

ción de senda peatonal, la cantidad de infracciones comparando las labradas en Oct/08 (al inicio

del Programa) con las del mes de octubre ppdo., sobretodo en los puntos de la 1° fase programa..

Este resultado es coherente con el buen desempeño de un programa de seguridad: reducción de la cantidad de infracciones debido a que, el control, la formación y la información van produciendo los cambios de conducta buscados que, en la actualidad, recaen fundamentalmente de forma cualitativa antes que cuantitativa.

Resulta significativo destacar que, los meses de Diciembre y Enero, son los de mayor cantidad de accidentes e infracciones. Y esto debido, fundamentalmente, a las fiestas y el comienzo de las vacaciones (ver informes de ISEV, Luchemos por la Vida y CESVI)

**Infraestructura Vial :** Luego desarrollaremos con precisión este aspecto del plan hacia su 2da fase. Sin embargo resulta necesario destacar la situación de metas:

- **ISEV:** se han realizado los trabajos técnicos preparatorios para la profundización del estudio de Movilidad Sostenible en nuestra ciudad. Este trabajo consistió en determinar prioridades (las indicadas en el plan). En función de ello se prevé para el 2010 la continuidad de los trabajos basados en los módulos C y D del estudio

efectuado en Setiembre de 2007.

- **Finalización del proyecto Avda. Cabrera:** permanece en estudio de factibilidad técnica (incluye área del ISEV).

- **Finalización del proyecto Avda. Cerri:** se concretó la apertura de Avda. Cerri hacia Chiclana-Montevideo propiciando una mayor y mejor conectividad en la circulación vehicular.

- **Finalización del proyecto semi peatonal calle O'Higgins entre Brown y Chiclana:** se encuentra en pleno proceso de construcción y pronto a su inauguración.

- **Se han colocado elementos de señalética y de seguridad vial** (semáforos, reductores de velocidad) tanto en las nuevas obras (ampliación Avda. Alem, asfalto Pilmayquén).

#### OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

AÑO 2009	
Obra	Totales
Semáforos	11(5 en instalación)
Reductores	5
Señalización	1350

#### EDUCACIÓN Y SALUD VIAL

**Educación vial para niños:** durante la totalidad del año la Secretaría de Salud llevó a cabo el Programa de Educación Vial impartiendo charlas en 148 escuelas y con una asistencia total de 18406 alumnos de diversos niveles, con el objetivo de que preciso de encausar a las nuevas generaciones hacia una conducta vial diferente.

AÑO 2006	
Descripción	Totales
Auto	365
Ciclista	305
Moto	687
Peatón	153

AÑO 2007	
Descripción	Totales
Auto	350
Ciclista	284
Moto	810
Peatón	96

AÑO 2008	
Descripción	Totales
Auto	291
Ciclista	304
Moto	995
Peatón	180

AÑO 2009	
Descripción	Totales
Auto	174
Ciclista	204
Moto	697
Peatón	158

## 2) HOSPITAL MUNICIPAL DE AGUDOS "DR. LEONIDAS LUCERO" TOTAL DE EGRESOS FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO

Accidentes	2006	2007	2008	2009
Autos	4	3	2	1
Bicicleta		3	5	1
Moto		1	7	3
Peatón	1		1	3
Vía Pública	8	1	4	
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>8</b>

### Salud Vial:

Seguidamente se agregan los datos estadísticos que registra el Hospital Municipal divididos en dos grupos: 1° Personas que ingresaron por accidentes y 2° personas que fallecieron.

### 1) Ingresos por Accidentes de Tránsito al Hospital Municipal (guardia)

En coincidencia con las estadísticas de Infracciones y de Causas, la reducción de Ingreso y mortalidad al Hospital es un indicador positivo de la aplicación del programa.

### LICENCIAS DE CONDUCTOR

El primer dato relevante por señalar es que se han concretado el 80% de las acciones previendo el funcionamiento que tendrá el otorgamiento

de la licencia a nivel provincial, es decir el Registro Único de Conductor (RUIT).

En ese sentido cabe destacar que, desde el 11 al 15 de junio, el personal del RUIT se presentó a realizar cursos de formación para el personal de la dependencia y de los municipios vecinos a fin de capacitarlos en los nuevos conceptos, conocimientos, manejo de tecnología e integración total en la Provincia de Buenos Aires.

El Municipio de Bahía Blanca ha sido designado como cabecera de zona, razón por la cual asistieron representantes de los siguientes municipios: Cnel. Dorrego, Cnel. Pringles, Cnel. Rosales, Monte Hermoso, Patagones, Puan, Saavedra, Torquinst y Villarino.

### Optimización del trámite:

- Se ha puesto en funcionamiento el

otorgamiento de turnos a través de 0800 e internet.

- Se ha modificado la estructura edilicia a fin de brindar al vecino una mayor comodidad para realizar los trámites

- Se ha conformado el Cuerpo de Medicina Preventiva que no sólo permite atender más personas sino que, y esto es lo más importante, ha permitido una mejora sustancial en la evaluación psicofísica. Cabe señalar que la Municipalidad de Bahía Blanca se encuentra entre los tres (3) mejores municipios que, a nivel provincial, jerarquiza el control médico del conductor.

### ESTADÍSTICAS DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.

En coincidencia con las estadísticas de Infracciones, de Mortalidad y de Causas, el incremento en la cantidad

## LICENCIAS DE CONDUCCIÓN

TIPO	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009 (OCTUBRE)
Original	7357	8314	6297
Renovación	16145	18509	18932
Duplicado	1215	1375	1140
Ampliación	17401	2098	1904
Cambios	33	40	62
<b>Total</b>	<b>26490</b>	<b>30336</b>	<b>28335</b>

de Licencias de Conductor emitidas es un indicador positivo de la aplicación del programa ya que, la gestión de control, incide inmediatamente sobre la población haciendo que esta normalice su documentación que implica exámenes de aptitud (en este caso tratándose de un documento indispensable para circular).

(Ver cuadro Licencias de Conducción)

### ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

Este aspecto de la aplicación del plan merece un párrafo aparte. El hecho de realizar actividades que incluyan a los vecinos funciona como un dispositivo de doble efecto: por un lado el ciudadano es parte de la construcción de la seguridad vial y, a su vez, es comprometido en un proceso multi-

plicador que comienza por involucrarlo y ser así ejemplo ante quien no cumple. En ese sentido se han llevado a cabo las siguientes actividades:

- Luchemos por la Vida brindó cursos de capacitación para Inspectores de Tránsito y Docentes por primera vez en nuestra ciudad (jul/08)

- Charlas en Instituciones Educativas (Colegios: La Inmaculada y San Francisco - Noviembre 08)

- Asesoramiento permanente para docentes.

- Instalación durante 3 días del móvil de simulación virtual de conducción "Rutas en Rojo" (8, 9 y 10 de diciembre 2008 y duran-

te el 7 y 8 de octubre ppdo.)

- Conferencia de Juan María Traverso (19/12) sobre Seguridad Vial y Cuidado en el manejo.

- Bicicleteada por la Seguridad Vial (27/12) en el Paseo de las Esculturas y Parque de Mayo.

- En conjunto con Familiares y Víctimas de Accidentes de Tránsito se trabajó en la proyección de una ordenanza que reduzca el consumo de alcohol al conducir. Además, y durante los Festejos por el Día de la Primavera, se invitó al cantante del grupo Virus a brindar un mensaje de concientización Vial.

- Visita del Programa para la Educación Vial del Automóvil Club Argentino (ACA)



## ACCIDENTOLOGIA VIAL

### Asociación Platense Tránsito en La Plata - Prov. Bs.As.

**El presente es un extracto de un extenso trabajo que analiza mes a mes la evolución de la siniestralidad en el territorio de la Ciudad de La Plata.**

La seguridad vial consiste en la prevención de siniestros de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta). Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

Incuestionablemente el Siglo XX se ha destacado como el siglo de la tecnología, el inicio de una era

totalmente distinta donde el avance científico le ha permitido al hombre alcanzar los beneficios de los mayores logros tecnológicos jamás pensados, ni aun por los escritores de ciencia-ficción del ayer.

Gran parte del esfuerzo realizado por el hombre en esta evolución fue aplicado al logro de formas cada vez más rápidas y confortables de desplazamiento, que le permitiera alcanzar grandes distancias en tiempos cada vez menores y, a su vez, permitiendo gozar del máximo confort.

Como es de suponer, estos avances tecnológicos aplicados a la industria automotriz, permitieron la aparición en el mercado de vehículos que no siempre se adecuan a la infraestructura vial existente, a la legislación específica y particularmente a la educación e idiosincrasia de los pueblos, arrojando como consecuencia un índice cada vez mayor de hechos de tránsito con su secuela de lesiones, muertes y pérdidas materiales.

Debemos centrarnos mediante una actitud hacia la vida como una estrategia para crear un sistema seguro de transportes y calles. Debiendo asentar que **es inaceptable el hecho de que el tránsito cobre vidas humanas.**

El trabajo de seguridad vial de acuerdo con nuestro concepto significa que las rutas, las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano. **La responsabilidad de la seguridad es compartida** entre quienes conforman el sistema de rutas y transportes y quienes lo utilizan.

Pero la Seguridad vial no solo debe ser preservar las vidas de



las personas, sino que también debe ser la capacidad de convertir a aquellas personas que normalmente manejan, en **verdaderos conductores**.

Cuando nos referimos a conductores lo hacemos desde el punto de vista de la teoría del **P.I.E.V (Percepción, Inteligencia, Emotividad y Voluntad)** elementos que intervienen de manera decisiva en la atención y sus consecuencias.

Comenzaremos diciendo primeramente que para que la atención produzca la reacción adecuada es preciso que distintos elementos físicos y psíquicos actúen: los sentidos, principalmente la vista; el sistema nervioso; la inteligencia, la voluntad, y el aparato locomotor. Para resumir este conjunto de elementos se ha formulado la llamada teoría del **P.I.E.V**. Estos elementos intervienen de forma decisiva en la atención y sus consecuencias.

**1) Percepción:** en este punto desarrollaremos todo lo concerniente a la **Atención**. Se debe destacar que la práctica suele convertir a la percepción en una



actuación refleja, de reacción condicionada y automática, pero para poder llegar a este punto se necesita la actuación consciente repetidas veces.

**2) Intelección o Inteligencia:** Percibida la sensación, ésta se transmite a través del sistema nervioso al cerebro, el cual la valorará y ordenará una actuación acorde con la percepción, que será la más adecuada; es aquí donde se encuentran las reacciones de elección. Si la actuación está condicionada por los reflejos adquiridos, la inteligencia apenas actúa, siendo la reacción siempre más rápida. El tiempo que se necesita para la asimilación de la sensación y la elaboración del

impulso lógico que conlleva es lo que se llama tiempo de inteligencia.

**3) Emotividad:** Según el estado anímico y emotivo del individuo influye notablemente en la percepción, en el tiempo de inteligencia y hasta en la reacción lógica. Un individuo tiene una reacción apática o incluso suicida cuando un obstáculo que normalmente podía haber esquivado, por una determinada situación emotiva especial sufre una inhibición y no logra evitarlo, debido ello a que inconscientemente deseaba la producción del hecho de tránsito.

**4) Voluntad:** Al percibirse la

sensación y elaborarse el juicio intelectual, interviene la voluntad para la realización de lo que se quiere, actuación que se manifestará a través de los órganos físicos adecuados.

Más allá de los estudios técnicos que puedan efectuarse sobre las causas principales de los accidentes de tránsito, debemos centrarnos en la mejor forma de dar aquellos cursos a los futuros conductores ya que desde ellos debe empezar el cambio a corto plazo, no limitándonos a explicarles lo que la normativa dice, sino que realmente comprendan el porque de esa normativa. Un claro ejemplo de esto es la velocidad en la intersecciones, todos sabemos que es de 30 Km/h, pero nadie sabe el porque. Esto puede ser un ejemplo del cambio de paradigma que debe llevarse adelante por un lado para los resultados en el corto plazo, educándolo con el fin de que se comporte de forma adecuada como usuario de la vía.

Para ello se podrían elaborar pequeños manuales de conducción segura, de bajo costo económico, para entregar al usuario

juntamente con el registro de conductor.



Como hemos mencionado en el trabajo anterior existen varias causas del alto índice de accidentes en nuestro territorio, por ejemplo:

- Aumento del parque automotor sin la correspondiente infraestructura que lo contenga. Muchas rutas y caminos están en regular o mal estado y con señalización insuficiente y/o deficiente.
- Circulan vehículos en mal estado.
- No existen lugares seguros para peatones y bicicletas.
- No hay banquetas o están en

mal estado.

- No se controlan los excesos de velocidad.
- Excesiva publicidad en la vía pública que distrae a los conductores.
- Desconocimiento e incumplimiento de las normas de tránsito.
- Alcohol y drogas en conductores. Una franja muy afectada por este flagelo son los jóvenes.
- Poco uso de elementos de seguridad (cinturón de seguridad, cascos, etc.)
- Otros temas: el transporte público colapsando, exceso de velocidad y choferes sobre exigidos.
- Y por sobre todas las cosas el no control por parte del Estado
- La falta de capacitación de los inspectores de tránsito
- La forma errónea del dictado de cursos para sacar la licencia de conducir.

Si bien las condiciones de transitableidad, en cuanto a la vía se refiere, en la mayoría de los cami-

nos o vías de circulación de nuestro país no son las óptimas, ya sea por las irregularidades que presentan a consecuencia de su confeccionamiento, "el hombre conductor" no debe atenerse a ello como tampoco debería eximirse de las obligaciones legales y más que nada morales para llevar a cabo actos de imprudencia en la conducción, que a la postre resultan convertirse en verdaderas tragedias.

Cualquier persona que tiene uso de razón se encuentra perfectamente capacitada para "manejar" un automóvil, pero solo los verdaderamente aptos, física y psicológicamente, deben "conducir" esta máquina peligrosa. No debemos dejar de acotar en este punto, que parece ser obra de nuestra naturaleza humana o de la adecuación a las exigencias que ya hace varias décadas impone la sociedad misma, que quienes tienen en su poder la facultad de extender Licencias de Conducir no bogan por el precioso derecho a la "Vida" sino que en vez de ello solo pregonan, como la mayoría de nosotros.

El **P.I.E.V.**, resulta ser éste un

estudio con fines prácticos esencial para un correcto abordaje de



los hechos de tránsito y **base para la implementación de políticas tendientes a la prevención** de los mismos, concluyendo en que definitivamente las reacciones humanas se ven disminuidas por situaciones que en la mayoría de las veces son previsibles, y que de tomar conciencia de ello el hombre contribuiría de forma innegable a aspirar sin utopías a un futuro más alentador.

Por tal motivo, creemos necesario el cambio de paradigma en materia de Seguridad Vial, por eso destacamos que "Nuestra comunidad, a la que debemos aspirar, es aquella donde la libertad y la

responsabilidad son causas y efecto en que exista una alegría de ser, fundada en la persuasión de la dignidad propia. Una comunidad donde el individuo tenga realmente algo que ofrecer al bienestar general, algo que integrar y no solo su presencia muda y temerosa".

Planteamos como herramientas fundamentales la **participación en la gestión y desarrollo de políticas públicas** y las consecuentes acciones tendientes a: educar mediante campañas e informar a la sociedad de forma correcta y acertada con el fin de concienciar a las personas. Para esto, el trabajo que tenemos por delante es el de conceptuar de que las calles, rutas y vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano, ya que la seguridad es compartida entre quienes conforman el sistema de rutas y transportes, como de quienes lo utilizan. Otra base en la que debe sostenerse es en cambiar la forma de pensar tradicional significando una nueva manera de ver cuáles son los problemas en la seguridad vial y cómo resolverlos.

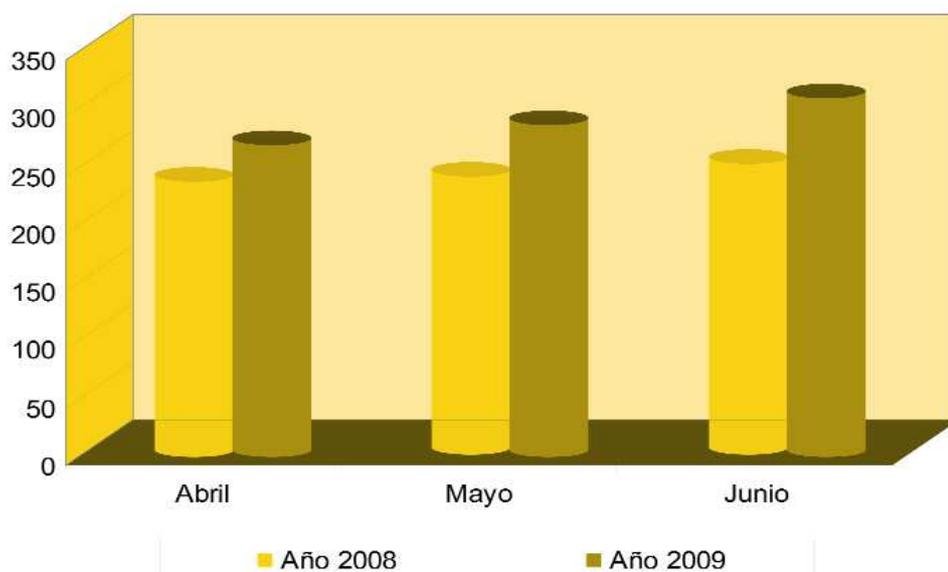
### COMPARACIÓN DE PERIODO 2008-2009

Durante este trayecto del trabajo se hará una comparación entre ambos años en los meses ABRIL, MAYO, JUNIO.

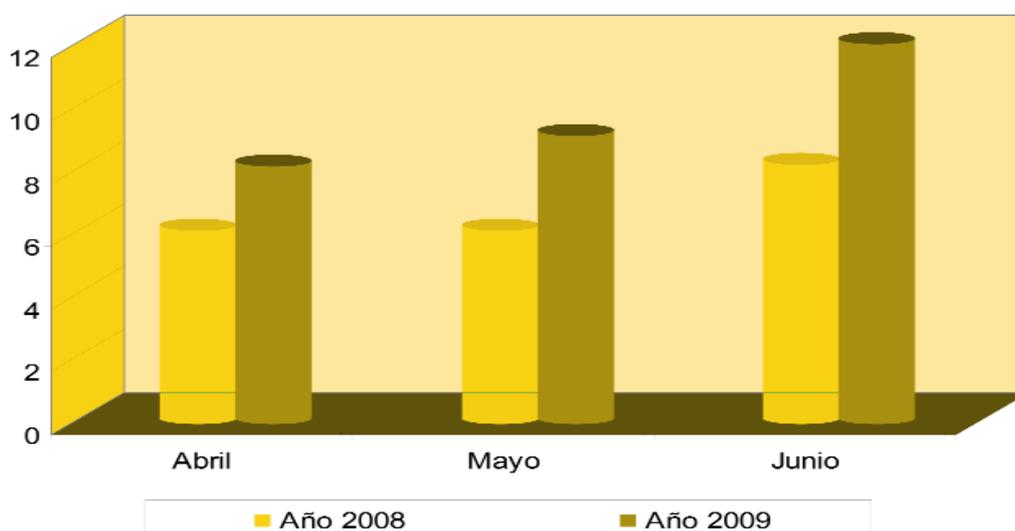
A continuación se plasmará los gráficos con respecto a los lesionados y muertos comprendidos en ambos periodos.

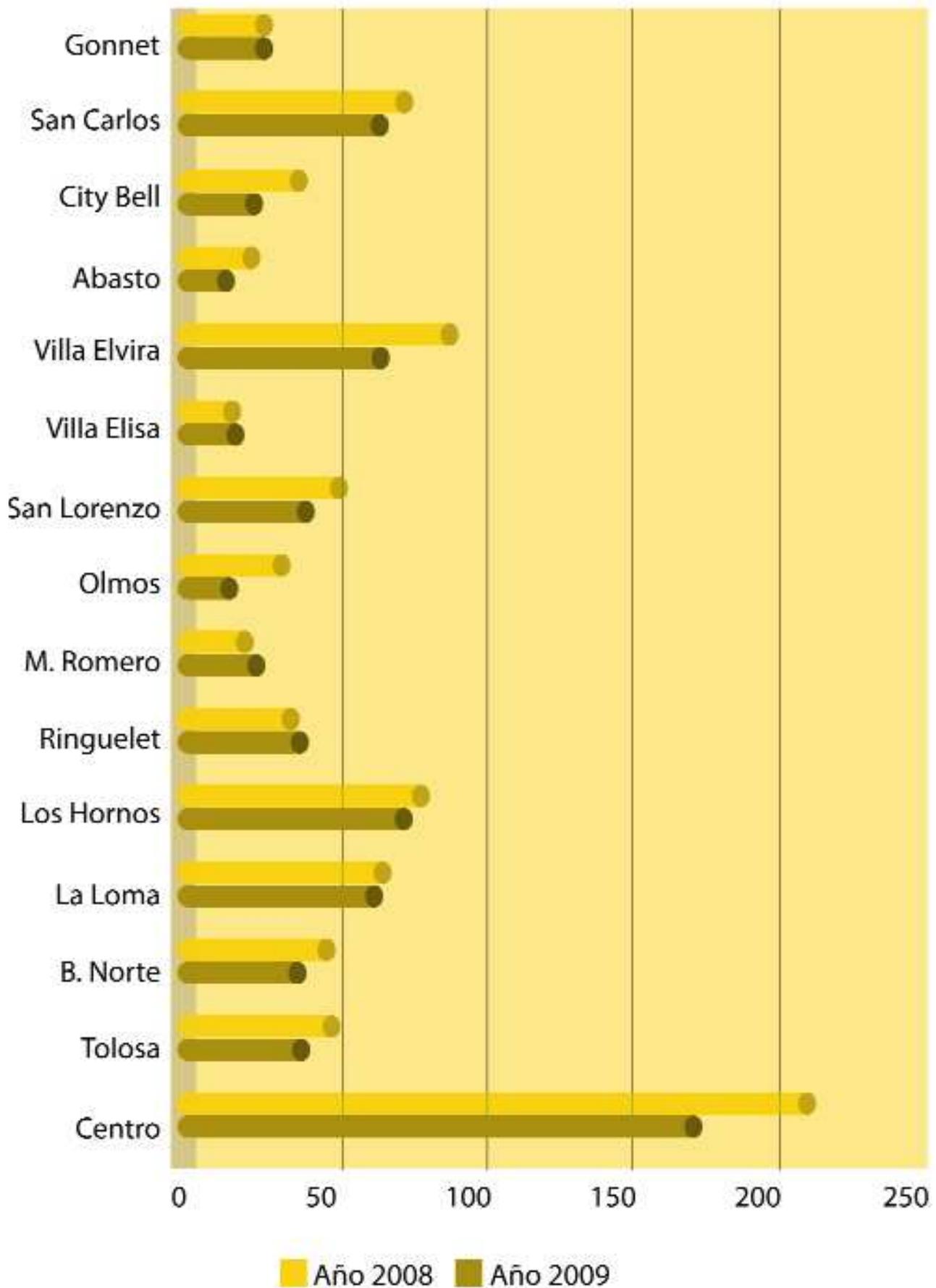
Luego haremos una comparación de los accidentes entre las diferentes zonas que componen a la ciudad.

#### LESIONADOS



#### MUERTOS





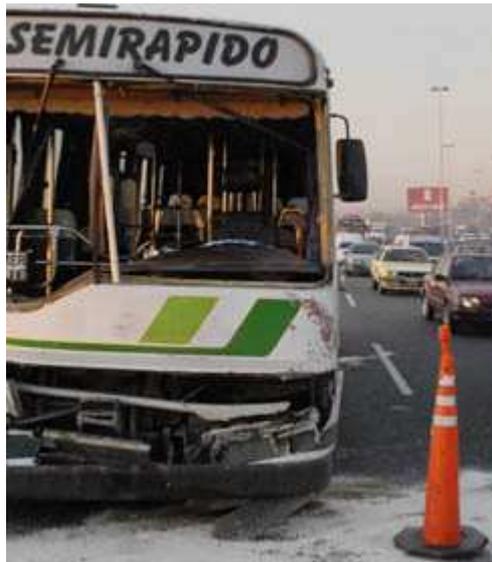
## CONCLUSIÓN

Los resultados obtenidos durante el estudio de estos nueve meses es sinceramente escalofriante, dado que durante este primer semestre del año 2009 los accidentes de tránsito fueron subiendo en forma constante ya sea mes a mes como también así con respecto al año 2008, así como también los heridos y muertos a causa de estos siniestros; arrojando los siguientes resultados, con un promedio de suba mensual del 5%.

- Febrero con respecto a Enero, una suba del 1,7 %
- Marzo con respecto a Febrero, una suba del 5 %
- Abril con respecto a Marzo, una suba del 2%
- Mayo con respecto a Abril, una suba del 6%
- Junio con respecto a Mayo, una suba del 9%
- Junio con respecto a Enero, una suba del 25%

Es válido volver a resaltar que la cantidad de lesionados de este trabajo es el mínimo, es decir que son muchos más, de la misma

forma que los muertos, dado que no se toma en cuenta el criterio internacional más generalizado, que toma las muertes acaecidas hasta 30 días luego del accidente vial, que suponen la causa del deceso.



Es decir que con el número mínimo de muertos tomados en este trabajo la ciudad de La Plata supera a Provincias como lo son la de Tierra del Fuego, Santa Cruz, Neuquén (la misma tiene la misma población que la ciudad de La Plata), La Rioja, Catamarca y Tucumán (la cual tiene muchas más población que la ciudad de La Plata). A esto agregando que se toma el número mínimo en cuan-

to a lesionados y muertos, es válido destacar que proyectando estos datos la ciudad de La Plata cuenta con la misma cantidad de provincias como las de: Río Negro, La Pampa, Chubut, San Luis y Formosa. Posicionando de esta forma a la ciudad en un alarmante ranking de muertes y lesionados a nivel Nacional.

En cuanto a los resultados que arroja el presente trabajo nos encontramos que:

1) El día Lunes en el horario diurno fue donde se produjeron la mayor cantidad de accidentes de tránsito, convirtiendo a este día en el más peligroso durante el horario mencionado.

2) El día domingo en el horario nocturno fue donde se produjeron más accidentes de tránsito, convirtiendo a este día en el más peligroso durante el horario mencionado.

3) El día Lunes durante las 24 horas fue donde se registró el mayor índice de accidentes, convirtiendo este día en el más peligroso de la semana.

4) La Colisión en la que participa una motocicleta arroja un resultado preocupante, dado que los hechos en los que participa este tipo de rodado es más de la mitad con respecto al total, seguido muy de cerca por el automóvil y más atrás por los colectivos.

5) Dentro del casco urbano, el lugar donde se producen mas hechos es, en lo que llamamos el casco céntrico superando ampliamente a los demás sectores del casco urbano.

6) Fuera del casco urbano, el lugar donde se producen mas accidentes es en Villa Elvira seguido de forma cercana por Los Hornos y San Carlos.

## COMPARACION DE PERIODO 2008 - 2009

Vale aclarar que esta comparación de periodos se hace en cuanto a los meses ABRIL, MAYO, JUNIO.

■ En el caso del mes de Abril del 2009 con respecto a Abril de 2008 la suba fue del 14 %.

■ Lo que respecta del mes de

Mayo del 2009 respecto a Mayo de 2008 la suba fue de un 17%.

■ En cuanto al mes de Junio del 2009 en relación con junio de 2008 sufrió una suba del 20 %.

El número más escalofriante que hemos obtenido es respecto a la suma total de los meses que van desde abril de 2008 a junio del 2009, dado que en 15 meses la suba de accidentes de tránsito fue de un 80 % aproximadamente y un promedio mayor al de 10 accidentes por día.

En lo que respecta a lesionados y muertos el trabajo de investigación arroja los siguientes datos:

■ En el caso del mes de Abril del 2009 con respecto a Abril de 2008 la suba de lesionados fue del 14 % y de muertos fue del 25%.

■ Lo que respecta del mes de Mayo del 2009 respecto a Mayo de 2008 la suba en lo que a lesionados respecta fue de 17% mientras que en lo que a muertos respecta fue de un 33%.

■ En cuanto al mes de Junio del 2009 en relación con junio de

2008 sufrió una suba del 20 % en cuanto a lesionados, mientras que en las muertes la suba fue de un 34 %.

Para finalizar este trabajo creemos que la concientización es esencial así como también el control, ya que ambos van de la mano, no sirve de nada el tomar políticas acertadas de seguridad vial y que no haya control. Otro punto importante es reevaluar la capacidad de aquellas personas que son responsables de preparar a los futuros conductores para que se conviertan en tal.

Hace falta mucho trabajo, pero no es imposible, se puede llevando adelante políticas importantes en conjunto con la integración de la diversas áreas con el fin de poder bajar la tasa de siniestralidad en la ciudad, convirtiéndola en una ciudad modelo en materia de seguridad vial no solo dentro del territorio bonaerense sino dentro de la Republica Argentina.

**Por Juan José Perazzo Vicepresidente y Roberto Larregina Corvino Presidente de Asociación Platense Tránsito**



## La educación vial entra en la cárcel

Por J, Ignacio Rodríguez

La población reclusa, entre la que hay 691 conductores por delitos de tráfico -alcohol, velocidad, conducir sin permiso, conducción temeraria...-, podrá beneficiarse de la campaña de educación vial de Instituciones Penitenciarias, con tres objetivos: facilitar el acceso al permiso de conducir, actualizar conocimientos y mostrar las consecuencias de una conducción peligrosa.

Las puertas de las cárceles se abrirán de par en par para dar paso a un proyecto educativo. Se trata de una campaña de universalización de la educación vial en los centros penitenciarios durante los próximos tres años, promovida por la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias que entre otros aspectos, facilitará el acceso al permiso de conducir, permitirá actualizar los conocimientos viales a los internos y, además, servirá para concienciarles de las consecuencias de realizar una conducción peligrosa. Para ello cuenta con la colaboración de la Dirección General de

Tráfico (DGT), la Fiscalía de Seguridad Vial, autoescuelas, asociaciones de víctimas y otras entidades con las que se ultiman acuerdos.

Según Concepción Yagüe, subdirectora general de Tratamiento y gestión Penitenciaria, un estudio muestra que muchos presos -y no solo los que han sido condenados por delitos de tráfico- han conducido de forma habitual o esporádica sin permiso. "Cuando salgan van a tener un problema, ya que, con la última reforma del Código Penal, es delito, aunque antes solo era una infracción

administrativa, en muchos casos, es su único medio de vida y, probablemente, seguirán conduciendo sin carné".

### POR QUÉ CONDUCEN SIN PERMISO

El citado estudio confirma algunas cosas muy obvias entre los que han conducido sin permiso. Al parecer, señala Yagüe, "hay un primer bloqueo ante el examen teórico porque son personas con nivel cultural muy bajo y no se sienten capaces de superar el examen, y otra razón es que obtener el carné es caro".

En este sentido, Instituciones Penitenciarias planteará, para el que no tenga medios, una exención de tasas, con los mismos criterios que se utilizan para asignar abogados de oficio; y eso, tanto para internos como para la gente de la calle. "No pretendemos que

## Los internos recibirán clases teóricas gratis para el examen de conducir, exención de tasas para los que no tienen medios.



al preso le salga gratis sacar el carné -asegura Concepción Yagüe-. Será gratis el teórico, pero el que tenga medios económicos se deberá pagar las clases prácticas cuando salga de prisión; para los que no tienen medios habrá que buscar becas o ayudas sociales".

Un segundo objetivo es que muchos de los que están en prisión y llevan tiempo sin conducir, tengan la oportunidad de actualizar sus conocimientos sobre las nuevas normas. Y un tercer planteamiento es que, sobre todo aquellos condenados por delitos del tráfico, que han demostrado ser poco respetuosos con las normas y crean peligro, participen en programas de sensibilización y rehabilitación.

### EXPERIENCIAS PUNTUALES

De forma esporádica, se han

organizado cursos y talleres en algunos centros penitenciarios: Badajoz, Lugo, Granada, Tenerife, Villabona (Asturias), Córdoba, Valladolid, Ourense...

En Valladolid, por ejemplo, con la colaboración de la DGT, asociaciones de víctimas y la Federación de Asociaciones Gitanas, veinte reclusos asistieron durante el pasado verano a clases de educación vial. En Pereiro de Aguiar, de Ourense, también en colaboración con Tráfico, han participado 19 internos condenados por delitos contra la seguridad del tráfico. Satisfecho con esta primera experiencia, Juan Carlos Salvador, director del centro, asegura que los internos tienen como denominador común, el alcohol, las drogas y que no dan importancia a los delitos de tráfico. "Para ellos, matar a alguien con un coche porque vas bebido

#### "ME SACARÉ EL CARNÉ CUANDO SALGA"

RAÚL P.C. CUMPLE 4 AÑOS DE CÁRCEL.

Raúl lleva dos años recluido en el Centro Penitenciario orensano de Pereiro. Con 34 años, ha tenido mala experiencia con las drogas (*ha participado en un programa de desintoxicación*) y ya sabe que una cosa lleva a otra: atraco, uso indebido de vehículo a moros, conducir sin permiso... Tiene fama de ser un as al volante, un figura, pero no tiene carné y el taller de "reeducación vial" al que acaba de asistir ha despertado su interés. La tutora del curso le ha regalado un manual de seguridad vial y le va a dar algunos test para que trabaje. *"tengo la esperanza de que pronto me concederán el tercer grado y el primer sueldo será para sacarme el carné"*.

Asegura que le ha impactado el testimonio de dos víctimas que han participado en el curso. Destaca: *"la fuerza, las ganas de vivir de un chaval en silla de ruedas, que perdió a sus amigos en el mismo accidente... y él está ahí, con una misión en la vida: contar su experiencia para que otros no cometamos los mismos errores"*.

o conduces de forma temeraria no es lo mismo que hacerlo con un arma, de ahí la importancia de

los distintos módulos en los que se explica cómo afecta el alcohol a la conducción o las consecuencias de los accidentes". Los presos han acogido el taller con mucho interés. Piden más.

El 15 de septiembre pasado había en prisión 691 condenados exclusivamente por un delito de tráfico; pero el número se eleva a 2.615 cuando el delito de tráfico no es el único ni el principal. En menos de un año, el número de internos ha experimentado un incremento de cerca del 50%.

### REINCIDENTES, A LA CÁRCEL

Según Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial, la prisión se reserva para supuestos de graves infracciones con resultado de muerte o lesiones graves. "Un 25% de los ingresos obedece a condenas por reiterados delitos de peligro sin lesiones: tras una tercera o cuarta condena, se opta por su ingreso a prisión".

Según la Fiscalía, desde la reforma penal se han registrado más de 120.000 condenas por delitos de tráfico, y la pena, en más de 120.000 condenas por delitos como conducir sin permiso, con



drogas o una tasa de alcohol superior 1,2 gr/l, o bien superar en 60 km/h los límites de velocidad en ciudad, y 80 en carretera.

En el próximo número dedicaremos un amplio reportaje sobre los trabajos en beneficio de la comunidad.

#### EL DOBLE DE DELITOS EN 2008

La Memoria de la Fiscalía del Estado presentada recientemente destaca el incremento del 50% de los delitos de tráfico, tanto por un mayor celo en su persecución como por la última reforma del Código Penal de diciembre de 2007. Así, de los 87.755 procedimientos penales abiertos durante 2008, más de 50.000 se deben a la conducción bajo influencia de alcohol/drogas, seguidos de casi 30.000 casos por conducción sin permiso; 1.337, por negarse a someterse a pruebas de alcoholemia; 1.221, por conducción temeraria; cerca de un millar por crear riesgo a la circulación; y más de 400, por conducir con desprecio a la vida. Igualmente, la Memoria destaca el relevante incremento de los juicios rápidos por delitos contra la seguridad vial, que llegan a superar el 40% del total. El aumento de las condenas a trabajos en beneficio de la comunidad (unas 60.000 en 2008) es otra consecuencia de la reforma penal. En este sentido, la Memoria pone de relieve el escaso número de plazas -unas 15.000 en enero de 2009-, por lo que el 80% de las condenas están pendientes.

WWW



## Pensamientos de un peatón común y corriente

Como todos los días, a la salida del jardín de mi hija, paso a buscarla para llevarla a la casa de su abuela donde la cuidaran hasta que yo regrese de mi jornada laboral.

En el día de ayer iba caminando con ella de la mano cuando, a punto de cruzar la calle, nos encontramos con un muro de cuatro ruedas, estacionado justo en la ochava, de forma que no nos dejaba ver si venían autos circulando por la calzada ni tampoco podíamos cruzar sin tener que invadir la otra vía, que nada tenía que hacer en nuestro camino.

Luego de atravesar esta odisea urbana, jugando prácticamente al Veo Veo, llegamos a la vereda opuesta, para retomar nuestro camino.

De repente, mi hija se suelta de mi mano y comienza a correr. Asustada, agilité mis pasos para poder tomarla de la mano y explicarle el grave daño que podía provocarse si llegase a tropezar y caer fuera de la vereda, para que en esas angostas aceras un colectivo, no pudiendo verla por el

ángulo desde su asiento, provocase la peor de las pesadillas, que diariamente ya no nos sorprenden en las tapas de los diarios matutinos.



Cuando dejo a mi hija en casa, aliviada de haber logrado llegar, después de cruzarme con monstruos, fantasmas, precipicios, dragones que hechan humo (*los mismos miedos de los cuentos que le leo a la noche, los encuentro en esta urbe disfrazados de carne y hueso, con corazas de chapa y pintura*), una vez sola en el "*bosque encantado*", me doy cuenta, que

estoy llegando tarde a mi trabajo, pero me doy cuenta tarde. Ya estoy cruzando la avenida por el medio de la misma, esquivando algún auto que se atreve a enfren-tarme en un reto a la velocidad, que huele a estafa. *¿Qué estoy haciendo? Me digo a mi misma ¿Cómo pretendo cuidar a mi hija de estas garras de la inseguridad vial, si yo soy una contribuyente diaria a su causa?*

A veces el apuro, la presión de querer cumplir horarios, no se miden con la regla del tiempo de la vida, y esta última termina perdiendo el partido. Y con ello no perdemos solo una persona, lo que trae aparejado es irremediable para la sociedad.

No quiero ser un número más en estadísticas, ni quiero que mis hijos lo sean, por eso hoy empiezo a pensar antes de cruzar una calle, antes de subir a mi automóvil, en prevenir mi futuro.

Me doy cuenta que a veces cambiar el mundo para hacerlo un lugar mejor, depende en gran parte de mi forma de circular en el.

## Sábado a la noche, otra vez

El fin de semana surgió un buen plan para mi y mis amigas. Un amigo nos invitaba a una fiesta en San Isidro.

Fuimos en el auto de una de las chicas. La verdad es que la invitación no nos defraudó.

El lugar era una casa con un gran patio, pileta, y lo más llamativo: dos barras de bebidas, libre, gratuita y a nuestro capricho. Inmediatamente todas nos dirigimos a ellas. Con el correr de la noche, observo que mi amiga, la conductora, comienza a beber uno, dos, tres vasos de Fernet, e iba por más. Yo me empecé a inquietar por la vuelta.

Entonces, decidí hablarle y ofrecerle la posibilidad de que sea yo quien conduzca de regreso. En un primer momento me dijo que no, que ella podía manejar, y que no quería molestarte. Yo le insistí, le dije que no había problemas, ya que yo no había bebido, y prefería estar tranquila por el regreso. De esta forma ella podría seguir bebiendo si así lo deseaba. Accedió. Las conduje a todas a sus casas. Me sentí el "Conductor Amigo"

De esta experiencia saque varias

conclusiones. Una de ellas fue la necesidad real de que alguien en el grupo de amigos no beba cuando se sale. Puede ser molesto, pero yo sentí que fui útil, y no



deje de divertirme por no tomar alcohol una noche.

La franja horaria de la madrugada es la más crítica en accidentes viales y de ella surgen que son los jóvenes los más comprometidos. Suelo conducir en ese horario y es notable la peligrosidad al hacerlo. Conductores ebrios, picadas en plena avenida, cruces con semáforos en rojo, etc.

La ingesta de alcohol produce una disminución en los reflejos, los tiempos de reacción se alargan, y se presentan fallas de coordinación y somnolencia. El campo visual se reduce, se produce una falsa idea de las distancias, se adormece el sistema nervioso en general. A todo esto se le agrega una peligrosa sensación de invulnerabilidad en el conductor.

Manejar alcoholizado o subir a un auto y que el conductor este bajo efectos del alcohol, es evitable. Sólo depende de nuestra capacidad de decir NO.

Es un mal hábito de la sociedad creer que para sufrir un accidente uno debe presentar serios signos de ebriedad. Con solo beber dos vasos de cerveza se reducen los reflejos a la mitad. Los accidentes no existen.

El Estado debe concientizar a esta sociedad tan mal aprendida sobre los peligros del alcohol. Con limitar la venta del mismo no soluciona el problema de base. Sólo hace falta salir a la calle y ver que el alcohol es hoy en día un problema en la salud de toda nuestra sociedad.



Por Néstor Sebastián

## ¿Esperar La Red?

Contexto para infraestructura ciclista de la Ciudad de Buenos Aires

En el **Taller de Seguridad en el Transporte Activo "Bicicletas, una deuda pendiente"** que en diciembre de 2009 la **Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU)** organizara acompañando a la **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)**, manifestamos que frente a la necesidad de movilidad debería pensarse la accesibilidad -capacidad de realizar desplazamientos en condiciones adecuadas de seguridad y calidad, con disponibilidad de infraestructuras y modos de transporte- como un derecho.

Tomando como premisa que las políticas de tránsito y transporte deben considerar la promoción de la bicicleta y garantizar el derecho de circulación de sus usuarios, nuestra presentación se basó en el **proyecto de Ley Nacional 5541-D-2009** del

diputado Zancada, con observaciones y propuestas orientadas a la problemática ciclista en general, muchas de las cuales son vigentes para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Actuar con posterioridad a la demanda, emparchar, postergar, son características de la gestión del tránsito y transporte que siguen la movilidad porteña desde hace años. El resultado es un sistema disfuncional, que genera en principio inequidad, congestión e inseguridad vial, condicionando prioritariamente a los usuarios vulnerables o cautivos: peatones, ciclistas, pasajeros de transportes públicos.

Pese a este contexto **la utilización de la bicicleta** como medio de transporte **ha aumentado exponencialmente**. Diversas razones explican esta

situación -*mejoras técnicas, crisis económicas, déficit del transporte público en periferias, cicloturismo*-, produciendo una movilidad ciclista que se impone a los condicionamientos negativos.

La **ACU**, como referente de los usuarios priorizo la **realización de infraestructura ciclista** junto a la **pacificación del tránsito** como principales medidas de integración y seguridad, y herramientas para modificar la inercia del modelo vigente de movilidad urbana, dependiente del automóvil particular.

A diferencia de lo ocurrido en muchos países europeos o en experiencias latinoamericanas, donde los gobiernos "bajaron" planes y obras, en la ciudad de Buenos Aires la instalación del tema de la bicicleta como medio



Néstor Sebastián es Licenciado en Accidentología y Prevención Vial y Presidente de la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU)



masivo de transporte fue impulsado por los ciclistas. El derecho a ser reconocidos como actores del tránsito generó las multitudinarias **Marchas de la Bici** (ver foto) como expresión del reclamo a los sucesivos gobiernos de la Ciudad Autónoma por una infraestructura cicloviaria acorde.

La propuestas de **"Red Cicloviaria"** y **"Guarderías para Bicicletas"** que la ACU presentara en Audiencia Pública en 1999, materializaban las líneas de deseo de los desplazamientos ciclistas, siendo insumo de los Planes de Carriles Preferenciales posteriores. El **proyecto "Red de Carriles y Equipamiento para Bicicletas"** elaborado por el Consejo del Plano Urbano Ambiental (**CoPUA**), confirma posteriormente dichos

itinerarios.

Cuando las hubo, las respuestas desde las distintas gestiones de gobierno, no fueron opuestas a



estos proyectos, pero si mínimas

y parciales. El resultado son obras ciclistas inconexas y discontinuas.

Hay que destacar en esta operatoria el déficit de cuadros técnicos capacitados y/o permeables al desarrollo de vías ciclistas de calidad, que utilicen la bicicleta como medio de transporte y conozcan las especificidades de la actividad. La falta de presupuesto agudiza estas deficiencias, haciendo depender la realización de toda obra de la discrecionalidad del funcionario de turno.

La promulgación en diciembre de 2007 de la **Ley N° 2586 "Sistema de Transporte Público de Bicicleta"** (STP) conocida como "bicing", pone a la bicicleta en la agenda porteña

como parte de la solución a los problemas de tránsito. Esto de por sí auspicioso, podría no serlo si su implementación y tarifa se orienta al turista.

El actual gobierno comunal - como sus antecesores- ha condicionado la realización de toda obra al diseño de un Proyecto de Red Ciclovial. Requisito de manual, en la práctica opera promoviendo la idea de que el uso de la bicicleta "empieza" a partir de "La Red" y solo como opción al automóvil particular, ignorando la movilidad ciclista actual y los proyectos previos, sirviendo además como excusa a la inacción en el mantenimiento de la infraestructura existente.

Que en dos años de gestión tengamos el tercer Subsecretario de Tránsito y Transporte es un dato insoslayable. De igual forma, reconocer que el actual ha comenzado a materializar algunas intervenciones interesantes en materia de infraestructura ciclista y convocado a usuarios, organizaciones y empresas ligadas a la

actividad a un espacio participativo.

Con estos antecedentes desde ACU hemos elaborado una **Propuesta de Infraestructura**



**Ciclista**, factible de realizar en el corto plazo, con intervención sobre áreas de conflicto e instalaciones aptas para guarda de bicicletas, consolidando las actuales vías ciclistas. Como presupuestos del proyecto se tiene en cuenta que las obras tomarán en cuenta los Proyectos de Red conocidos a la fecha y que la segregación o separación física de las vías ciclistas se realizara solo cuando solu-

cione los conflictos que la generen.

La propuesta **define las líneas de deseo del tránsito ciclista**, dando prioridad a las intervenciones en las zonas de conflicto de esos itinerarios, sean de trazados potenciales o surcados por vías ciclistas actuales, teniendo en cuenta las conexiones metropolitanas (accesos/egresos a través de Av. Gral. Paz y Riachuelo)

Para el Macro y Microcentro la trama definida contempla posibles modificaciones en función de los recorridos del transporte público y sus carriles exclusivos.

Se destaca la importancia de la demarcación horizontal, sobre todo en lo referido a emblemas, figuras y canalizadores de tránsito, herramientas muy poco usadas en nuestra ciudad.

Se estima que las medidas más económicas, de rápida aplicación y efectos inmediatos en la promoción del uso de la bicicleta serán las referidas a la guarda de las mismas. Frente a la inexisten-

cia de lugares destinados a esa función las acciones deberán orientarse a la reglamentación de las **Leyes N° 1752 (Estacionamientos y tarifas) y N° 3105 (Código de Habilitaciones)**, que obliga a los garajes comerciales a recibir bicicletas con una tarifa acorde al espacio ocupado y fija un número mínimo de anclajes para bicis según el total de cocheras habilitadas.

En paralelo el Ejecutivo porteño deberá implementar sistemas de recepción y guarda en edificios municipales. Si bien las instalaciones ferroviarias no son de ámbito local, si existen áreas linderas a las mismas y sobre algunas cabeceras de subte que siendo jurisdicción del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires permiten intervenciones.

La especificidad de los puntos tratados en el proyecto y el turno de prioridades establecido de manera alguna pretende desentenderse o denostar cualquier planificación, o de la realización de obras de mayor envergadura. Antes pre-

tende aprovechar la experiencia acumulada y modificar con inmediatez las condiciones de la movilidad ciclista, comprometiendo a quienes con poder de decisión puedan, por acción u omisión,



influir en la temática.

Necesaria condición será la **creación** dentro de la estructura de Tránsito y Transporte de la Ciudad de la **"Oficina de la Bicicleta"**, que coordine las acciones de los diferentes organismos y sectores involucrados, audite las obras en marcha, proponga modificaciones, enlace con la Legislatura, cree una memoria y

archivo de la actividad, y sea nexo con los usuarios. El paso previo es convocar a la Comisión Promotora de la Bicicleta en el tránsito (COMBICI).

**Lograr una movilidad sostenible es más que diseñar vehículos e infraestructuras: es cultura y comportamientos. Una nueva cultura que requiere de todos los grupos y sectores sociales, cambios en sus hábitos de movilidad. Y que los planes y programas que los promuevan contemplen metodologías y acciones novedosas.**

Al impulsar estas propuestas también advertimos sobre particularidades sociales (*porcentajes de la población con derechos ciudadanos básicos cercenados*) y económicas (*crisis energética, subsidios al precio de combustibles y al transporte público*), que sumadas a la creciente urbanización, aseguran - más allá de los que elegimos la bici por opción - un sostenido crecimiento del vehículo bicicleta como modo de transporte de personas y carga.

# Carta Argentina de la Seguridad Vial

El pasado 14 de octubre, luego de dos años de trabajo del grupo de seguridad vial de IDEA, iniciado en el 2007, año de la seguridad vial, fue presentada oficialmente la CARTA ARGENTINA DE LA SEGURIDAD VIAL.

Luego de dos años de trabajo del grupo de seguridad vial de IDEA, iniciado en el 2007, año de la seguridad vial, fue presentada oficialmente la CARTA ARGENTINA DE LA SEGURIDAD VIAL en un acto junto a Agencia Nacional de Seguridad Vial, ANSV, representada por Felipe Rodríguez Laguens, su Director Ejecutivo.

Con la firma de más de **93 empresas y entidades del Sector Privado argentino** fue presentada esta primera versión de la Carta.

El Grupo de Seguridad Vial, creado en el marco de IDEA -Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina, reúne a organizaciones preocupadas y ocupadas desde hace mucho tiempo por el flagelo de los siniestros de tránsito.

Una de sus principales aspiraciones ha sido el obtener la concien-



Lic. Felipe Rodríguez Laguens - Director ANSV

cia y el firme compromiso de los actores del Sector Privado en sumarse a la instrumentación de acciones que permitan paliar esta problemática que nos involucra.

La firma de la Carta Argentina de Seguridad Vial refleja el compromiso que se asume de implementar en el ámbito de la organización, por iniciativa propia, acciones concretas orientadas a la concientización en materia de seguridad vial. El acto fue encabezado

por **Francisco María Astellarra** (Presidente del Grupo de Seguridad Vial de IDEA), **Ignacio González García** (Miembro del Directorio de IDEA) y **Felipe Rodríguez Laguens** (Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial).

Conforme se destacó durante el acto es intención del Grupo convocar a sumarse a más empresas en forma permanente y constante.

# Creación del Consejo Científico honorario de la ANSV

Durante la jornada del pasado Jueves 29 de octubre, en los salones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial tuvo lugar el acto constitutivo y primera reunión del creado **Consejo Científico Honorario** por Disposición Nro. 208 (2009) del Director Ejecutivo, Lic. Felipe Rodríguez Laguens. Durante la misma el Director Ejecutivo entregó copias de las designaciones a los Miembros del Consejo e instruyó sobre los alcances de las Misiones y Funciones del Consejo.

Disposición ANSV Nro. 208 del 28/10/2009

El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispone:

**ARTÍCULO 1°.-** Créase en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Consejo Científico Honorario que tendrá como misión principal el desarrollo de las actividades descriptas en el Anexo I que forma parte integrante de la presente. El Consejo creado, estará integrado por seis miembros designados por el Director Ejecutivo, quienes

## ANEXO I CONSEJO CIENTIFICO HONORARIO Misiones y funciones

1. Recepcionar y analizar la viabilidad de los temas y asuntos que le gire la Dirección Ejecutiva de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y en caso de considerar que no es viable el asunto requerido, fundamentar su rechazo.
2. Analizar e investigar los asuntos remitidos por la Dirección Ejecutiva
3. Sustener y fomentar los contactos científicos nacionales e internacionales en lo relativo a la seguridad vial, posibilitando el establecimiento de relaciones sólidas y fluidas.
4. Proponer a la Dirección Ejecutiva el desarrollo de trabajos e investigaciones.

actuarán en forma ad-honorem.

**ARTICULO 2°.-** Designase como integrantes miembros del Consejo Científico Honorario al Lic. Miguel Salvia, Arq. Eduardo Lavecchia, Dr. Jorge Neira, Dr. Pablo Wright y a la Dra. Marta Fernández.

**ARTICULO 3°.-** Designase como Coordinador Técnico del Consejo Científico Honorario, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Director Nacional del Observatorio Vial, a

cargo del Observatorio de Seguridad Vial.

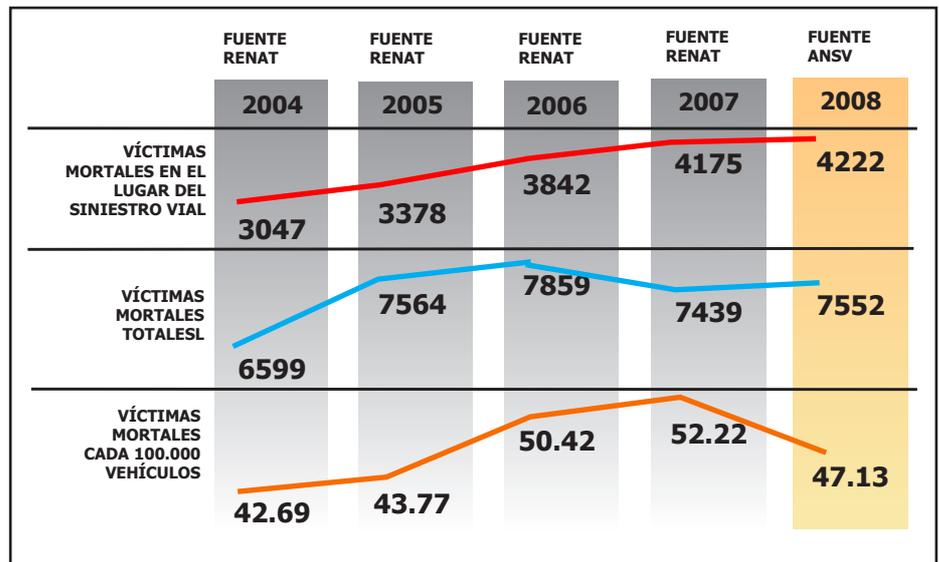
**ARTICULO 4°.-** Designase como Coordinado Administrativo del Consejo Científico Honorario, al Sr. Ezequiel Bracco.



# ANSV: Cifras oficiales

La **Agencia Nacional de Seguridad Vial**, publicó en su Boletín N°1, las cifras oficiales producidas por la **Dirección Nacional del Observatorio Vial**, referidas a la siniestralidad vial del año 2008, aplicando las normas internacionales en la materia.

Allí dieron a conocer que “el año pasado se produjeron en Argentina 97.474 siniestros de tránsito con víctimas, entendiéndose como tales aquellos en los que una o varias personas resultaron muertas o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento. Por primera vez, se ha constituido un equipo técnico específico para procesar y analizar las Estadísticas Viales a nivel nacional, mejorando sustancialmente la recolección de datos, completando y dando un salto cualitativo a la tarea que venía desempeñando el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT). El observatorio Vial ha incorporado además, un área de Gestión de Calidad para poder contar con las normas ISO 9001/08 en todos los procesos que intervienen en



esta información, al incorporar una práctica revisión y mejora continua de los mismos.”

### Según este Boletín:

- el mayor número de víctimas fatales se produce en Rutas Nacionales representando más del 50% del total del país;
- los tramos de edades de mayor riesgo son los comprendidos entre 15 a 34 años;
- el 68,60% de las víctimas son conductores, el 11,30% peatones y el 20,10% pasajeros;

- la distribución de víctimas mortales por sexo arroja que el 77,37% es de sexo masculino y un 22,63% de sexo femenino;

- respecto al tipo de colisión destacan: vuelco fuera de calzada, por alcance, ángulo, atropello de animal y frontal que representan más del 50% del total;

- de la totalidad de las víctimas un 92,65% corresponde a lesionados y un 7,35% a fallecidos ;

- del total de siniestros producidos en el 2008, el 73% ocurrieron en la franja horaria diurna y el 27% en la franja horaria nocturna.

# Programa Continuo de Formación Profesional

En el mes de Noviembre, en el marco del **Sistema de Gestión en Seguridad Vial**, de **Protección Mutual de Seguros**, parte del equipo de Prevención de Siniestros, la unidad Evaluadora Vial e instructores del **ISEV**, viajaron a la ciudad de **Balcarce** para brindar jornadas de capacitación a los conductores de la **empresa Mercurio**, y realizar acciones comunitarias como ser charlas en establecimientos educativos y con personal de la Dirección de Tránsito local.



La formación brindada estuvo propuesta en relación a la temática de **“El profesional del tránsito en el entorno actual de la seguridad vial”**. Se analizó la importancia de la labor preventiva que cumple el agente de tránsito, así como también los cambios normativos producidos en la Provincia de Buenos Aires y su impacto positivo en la tarea de prevención de los siniestros viales.

Esta acción contó con el apoyo institucional de la **Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires**.



Conductores de la Empresa Mercurio, junto con Daniel Manente (PROTECCION), luego de la capacitación realizada por el ISEV

# Programa Escuela Segura en Goya, Corrientes

Organizado por la **Escuela Profesional "Valentín Virasoro"**, el **Instituto "General San Martín"** y la **Municipalidad de Goya** y con el apoyo de **Protección Mutual de Seguros** se llevaron a cabo durante el viernes 13 y sábado 14 de noviembre, las Jornadas de capacitación en "Educación Vial" en el marco del **Programa "Escuela Segura"**.

El evento educativo se desarrolló en instalaciones de la Escuela Virasoro, con la capacitación a docentes del nivel inicial, primario y secundario.

En la apertura del encuentro hizo uso de la palabra, el **Director de Tránsito, Fernando Vallejos** quien dio la bienvenida y destacó la importancia de estas capacitaciones para impulsar a los docentes de los niveles inicial, primario y medio a seguir trabajando con los contenidos de educación vial en el aula, lo cual ayudará a transformar nuestra cultura vial.

También participaron del inicio de las jornadas, la rectora de la Escuela Profesional "Valentín Virasoro", **Elena Inés Martín de Petiti**; la jefa del Departamento



Disertación Dra. Marta Fernández



Docentes convocados

Estético de dicho establecimiento, **Laura Susana Manzanares**, el Director de Deportes, **Gerardo Bassi**; el perito de la Dirección de Tránsito,

**Alejandro Stortti**; el médico de la URII de la Policía de la Provincia, **Eduardo Correa**, así como numerosos docentes, peritos, miembros de fuerzas de segu-

ridad y público en general.

El viernes la jornada estuvo orientada a docentes del nivel secundario. La primera parte comenzó alrededor de las 9, y se extendió hasta las 12, y tras una pausa se reanudó a las 14 y hasta las 17.

Las disertaciones estuvieron a cargo de especialistas que desarrollan funciones en el **Instituto de Seguridad y Educación Vial** (Isev), entre ellas la doctora **Marta Fernández** quien se refirió al tema “Hacia una movilidad segura y responsable, relacionado con la Juventud y la seguridad vial”, y brindó estadísticas de tránsito que involucran a jóvenes.

Luego hubo una conferencia a cargo de **María José Bertotti** que habló sobre la “Didáctica de la educación vial”. Por la tarde se realizó un trabajo en taller con los asistentes.

El día sábado 14, la jornada de capacitación fue destinada para docentes del Nivel Inicial y Primario, y a su término, se entregaron certificados avalados por el Instituto Superior del Profesorado “General San Martín”.



Disertación María José Bertotti



Docentes trabajando en el taller

# Por la Seguridad Vial... en Mar del Plata

**P**rotección Mutua de Seguros de Transporte Público de Pasajeros y, la Provincia de Buenos Aires, a través de la Dirección Provincial de Política de Seguridad Vial, decidieron unirse estratégicamente, para llevar a cabo una acción destinada a colaborar en la prevención de siniestros de tránsito, en un momento muy crítico para la seguridad vial, como lo es la temporada de verano.

Es así como en esta oportunidad, se eligió la ciudad balnearia de Mar del Plata y, se concretó la presencia de "El Educador Vial" (bus doble piso) que, como una verdadera "aula móvil", sirve de escenario a las distintas actividades que se han organizado en forma conjunta, sumándose también la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

El Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), encargado de la dirección técnica de la presente acción, sugirió difundir los contenidos que conforman la campaña mundial diseñada por la Fundación de la Federación Internacional del Automóvil (Fia), la cual hace hincapié en cuatro aspectos de suma importancia para garantizar la seguridad vial de quienes se trasladan para disfrutar del período de vacaciones.



El uso de cinturón por parte de todos los ocupantes del vehículo; el traslado de menores con sus correspondientes sistemas de retención infantil; la sujeción adecuada de los elementos sueltos y, el correcto uso del apoyacabeza, se constituyen en cuatro acciones elementales y de gran importancia para quienes se encuentran a bordo de un vehículo automotor. Sin embargo, a pesar del poco tiempo que insumen, esas acciones no se realizan y, ello se constituye en la causa de muerte y lesiones de muchas personas en nuestro país.

Creemos que la seguridad vial es un estilo de vida que debemos modificar, se hace necesario cambiar la "cultura del riesgo" por una "cultura de la seguridad", ello implica el compromiso de toda la

comunidad; todos nos encontramos llamados a contribuir en éste proceso de cambio.

Generar hábitos de comportamientos seguros, también es nuestra responsabilidad, por eso la importancia de informar sobre estos sencillos consejos.

La seguridad vial es una responsabilidad de todos. Todos contribuimos a disminuir las cifras de muertos y lesionados por causa del tránsito. La seguridad vial **NO** es ACCIDENTAL!

La acción comenzó el primer fin de semana de enero, en Plaza España de la Ciudad de Mar del Plata, y permanecerá hasta fin de mes.

Los esperamos!!!





## Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: *es hora de actuar*

Los pasados 19 y 20 de noviembre el Gobierno de la Federación de Rusia fue anfitrión de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. Acogida con beneplácito por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la conferencia brindó una oportunidad histórica para mejorar la seguridad vial en todo el mundo y, por ende, la salud pública mundial.

Más de 1.000 representantes de alto nivel de gobiernos, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales de casi 140 países participaron en esta primera reunión sobre seguridad vial. La inauguración estuvo a cargo de **Dimitri Medvedev**, Presidente de Rusia, quien se dirigió a la conferencia llamando a todos los participantes a unirse en un esfuerzo internacional por abordar esta crisis con la misma vigorosidad con que se afrontó la reciente crisis financiera mundial.

Las estadísticas de la Organiza-

ción Mundial de la Salud (OMS) muestran el trágico saldo de los accidentes de tránsito: **cada año mueren casi 1,3 millones de personas y otros 50 millones resultan heridas.**

La Conferencia se ha fijado los objetivos siguientes:

- Poner de relieve la necesidad de adoptar medidas relativas a las importantes, y cada vez mayores, repercusiones de las colisiones debidas al tráfico rodado, en particular en los países en desarrollo;

- Examinar los progresos realizados en la aplicación del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito y de las resoluciones conexas;

- Proporcionar una plataforma normativa internacional de alto nivel para intercambiar información sobre buenas prácticas en materia de seguridad vial; y

- Proponer medidas para el futuro.

A lo largo del encuentro se celebraron sesiones plenarias sobre buenas prácticas y mesas redondas sobre temas conexos. Representantes de América Latina formaron parte del grupo de especialistas a cargo de los plenarios: **Raul Erazo Torricelli**, Vice-Ministro de Transporte de

Chile; **Otaliba Libanio Morais Neto**, Director del Departamento de Análisis de la Situación de la Salud, Brasil. y **José Cordova Villalobos**, Secretario de Salud México.

Finalizado el evento los Estados Miembros adoptaron una declaración de acción destinada a reducir el número mundial de muertos en accidentes de tránsito. En el documento se declara 2011-2020 década de acción en materia de seguridad vial, se llama a la comunidad internacional de donantes a asegurar la financiación de programas de seguridad vial a escala nacional, regional y global, y se hace hincapié en la necesidad de evaluar los avances. Esta declaración servirá de base a la quinta resolución de la ONU sobre el tema. A continuación transcribimos parte de ella.



**Dmitry Medvedev, Presidente de la Federación Rusa**

#### **DECLARACIÓN DE MOSCÚ**

*Nosotros, los Ministros y Jefes de Delegación, así como representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales y de entidades privadas, reunidos en Moscú, Federación de Rusia, los días 19 y*

*20 de noviembre de 2009 para celebrar la **Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial**, Reconociendo el liderazgo del Gobierno de la Federación de Rusia en la preparación y acogida de esta Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial ... Conscientes*

de que, según se describe en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, publicado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial en 2004, así como en publicaciones posteriores, los traumatismos causados por el tránsito constituyen un grave problema de salud pública y una de las causas principales de muerte y lesiones en todo el mundo, y de que los accidentes en las vías de tránsito matan a más de 1,2 millones de personas y causan heridas o discapacidades hasta a 50 millones cada año, lo que hace de esos accidentes la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de 5 a 29 años. Preocupados por el dato de que más del 90% de las defunciones por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, y porque en esos países los más vulnerables son los peatones, los ciclistas, los usuarios de vehículos motorizados de dos o tres ruedas y los pasajeros de medios de transporte público inseguros, Conscientes de que además del enorme sufrimiento que las muertes y lesiones por accidentes de tránsito causan a las víctimas y sus familiares, el costo anual de los traumatismos causados por el tránsito en los países de ingresos



**Michelle Yeoh, Embajadora de la campaña Haz Seguro el Camino**

bajos y medios asciende a más de US\$ 65 000 millones, cantidad que supera la suma total recibida en concepto de asistencia para el desarrollo y que representa el 1%-1,5% del producto nacional bruto, en detrimento del desarrollo sostenible de los países. Convencidos de que si no se adoptan medidas apropiadas el problema no puede sino agravarse en el futuro pues, según las previsiones, para el año 2020 los accidentes de tránsito se habrán convertido en una de las primeras causas de defunción, sobre todo en los países de ingresos bajos y medios. Subrayando que las razones de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito y sus consecuencias son conocidas y pueden prevenirse, y

que entre esas razones figuran una velocidad inapropiada y excesiva; la conducción bajo los efectos del alcohol; el mal uso de los cinturones de seguridad, los sistemas de retención para niños, los cascos y demás equipo de seguridad; la utilización de vehículos viejos, mal mantenidos o carentes de dispositivos de seguridad; las infraestructuras viales mal diseñadas o insuficientemente mantenidas, en particular infraestructuras que no protegen a los peatones; unos sistemas de transporte público deficientes o inseguros; la falta de leyes de tráfico o el escaso cumplimiento de las mismas; la falta de conciencia política, y la falta de servicios adecuados de atención traumatológica y rehabilitación,

Reconociendo que una gran proporción de las defunciones y los traumatismos por accidentes de tránsito se dan en el contexto de actividades profesionales, y que es posible contribuir a la seguridad vial aplicando medidas en los parques de vehículos empleados en esas actividades, Conscientes de que durante los últimos treinta años muchos países de ingresos altos han logrado reducir sustancialmente las cifras de muertos y heridos por accidentes de tránsito mediante un compromiso sostenido en programas de prevención de traumatismos debidamente focalizados y basados en la evidencia, de que haciendo un mayor esfuerzo la consecución de unas redes de transporte por carretera sin muertos es una posibilidad cada vez más factible, y de que los países de ingresos altos deberían por tanto seguir estableciendo y alcanzando metas ambiciosas de reducción de las víctimas en carretera, y apoyar la adopción mundial de las prácticas más adecuadas de prevención de los traumatismos por accidentes de tránsito, Reconociendo los esfuerzos realizados por algunos países de ingresos bajos y medios para implementar las prácticas óptimas, fijar metas ambiciosas y vigilar la mortalidad causada por los accidentes de tránsito,



**Lord Robertson, Presidente de la campaña Haz Seguro el Camino**

sito, Reconociendo la labor del sistema de las Naciones Unidas,... Reconociendo la labor realizada por otros interesados directos, incluidos organismos intergubernamentales; instituciones financieras regionales, organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil, y otros órganos privados, ... Reconociendo el contenido del informe de la Comisión de Seguridad Vial Mundial Carreteras seguras: una nueva prioridad para el desarrollo sostenible, que vincula la seguridad vial y el desarrollo sostenible y preconiza un aumento de los recursos y una renovación del compromiso para evaluar la seguridad de las infraestructuras viales, Reconociendo las conclusiones del

informe Objetivo cero: objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque sobre un sistema seguro, del Foro Internacional de Transporte y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, y su recomendación de que todos los países, con independencia de su nivel de seguridad vial, pasen a adoptar un sistema seguro para lograr metas ambiciosas, Reconociendo las conclusiones del Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños, de la Organización Mundial de la Salud y el UNICEF, en el que se señala que los traumatismos causados por el tránsito son la primera causa de lesiones no intencionales entre los niños, y donde se describen

las peculiaridades físicas y del desarrollo que explican el mayor riesgo que sufren éstos, Reconociendo que la solución a la crisis mundial de seguridad vial solo podrá conseguirse mediante la colaboración multi-sectorial y la formación de alianzas entre todos los interesados en los sectores tanto público como privado, con la participación de la sociedad civil, Reconociendo que la seguridad vial es una cuestión transversal que puede contribuir considerablemente al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, y que la creación de capacidad en materia de prevención de los traumatismos causados por el tránsito debe estar plenamente integrada en las estrategias nacionales de desarrollo relacionadas con el transporte, el medio ambiente y la salud, y respaldada por instituciones multilaterales y bilaterales mediante un esfuerzo de ayuda más alineado, eficaz y armonizado, Conscientes de que los resultados mundiales son el efecto de medidas nacionales y locales y de que, para ser eficaces, las medidas de mejora de la seguridad vial mundial exigen una firme voluntad política, compromiso y recursos a todos los niveles: nacional y subnacional, regional y mundial, Acogiendo con agrado el Informe sobre la situación

mundial de la seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud - la primera evaluación por países realizada a escala global- en el que se identifican las lagunas existentes y se establece un nivel de referencia para medir los futuros progresos, Acogiendo asimismo con satisfacción los resultados de los proyectos ejecutados por las comisiones regionales de las Naciones Unidas para ayudar a los países de ingresos bajos y medios a fijar sus propias metas de reducción del número de víctimas de accidentes de tránsito, así como metas regionales, Resueltos a aprovechar los logros ya conseguidos y a aprender de experiencias anteriores,

#### **Por la presente resolvemos:**

1. Alentar a que se apliquen las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito;
2. Reforzar el liderazgo y las orientaciones de los Gobiernos en materia de seguridad vial, incluido el nombramiento o refuerzo de los organismos principales y los mecanismos de coordinación conexos a nivel nacional o subnacional;

3. Establecer metas nacionales ambiciosas pero viables de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito que estén claramente vinculadas a inversiones planificadas e iniciativas de política, y movilizar los recursos necesarios para posibilitar su aplicación eficaz y sostenible a fin de alcanzar las metas establecidas en el marco de un enfoque de sistemas seguros;

4. Realizar un esfuerzo especial a fin de desarrollar y aplicar políticas y soluciones de infraestructuras para proteger a todos los usuarios de las vías de tránsito, en particular a los más vulnerables, como peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de transportes públicos poco seguros, así como a niños, ancianos y personas discapacitadas;

5. Empezar a implantar sistemas de transporte más seguros y sostenibles, emprendiendo para ello iniciativas de planificación del uso de las tierras y fomentando el uso de medios de transporte alternativos;

6. Promover la armonización de la reglamentación sobre la seguridad vial y la seguridad de los vehículos y las prácticas adecuadas correspondientes mediante la aplicación de

las resoluciones y los instrumentos pertinentes de las Naciones Unidas y de la serie de manuales publicados por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial;

**7.** Fortalecer o mantener la vigilancia del cumplimiento de la legislación vigente y la sensibilización al respecto y, cuando proceda, mejorar la legislación y los sistemas de registro de vehículos y conductores conforme a las normas internacionales oportunas;

**8.** Alentar a las organizaciones a que contribuyan activamente a mejorar la seguridad vial en el ámbito laboral fomentando la adopción de las prácticas óptimas de gestión de los parques de vehículos profesionales;

**9.** Promover medidas de colaboración fomentando la cooperación entre las entidades pertinentes de las administraciones públi-

cas, organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, los sectores privado y público y la sociedad civil;

**10.** Mejorar la recopilación de datos nacionales y su comparabilidad a nivel internacional, incluida la adopción de la definición normalizada de víctima mortal causada por el tránsito -cualquier persona que fallece inmediatamente o dentro de un periodo de 30 días como consecuencia de un accidente de tránsito- y de definiciones normalizadas de los traumatismos, así como la facilitación de la cooperación internacional para desarrollar sistemas de datos fiables y armonizados;

**11.** Reforzar la atención traumatólogica prehospitalaria y hospitalaria, los servicios de rehabilitación y la reinserción social mediante la aplicación de la legislación pertinente, el desarrollo de capacidad humana y la mejora del

acceso a la atención sanitaria a fin de garantizar que se proporcionen puntual y eficazmente a quienes los necesiten; Invitamos a la Asamblea General de las Naciones Unidas a que declare la década 2011-2020 "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", con la meta de estabilizar y luego reducir la mortalidad mundial prevista por accidentes de tránsito para 2020; Decidimos evaluar los progresos realizados a los cinco años de celebrada la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial; Invitamos a la comunidad internacional de donantes a aportar financiación adicional para apoyar las inversiones mundiales, regionales y nacionales en seguridad vial, especialmente en los países de ingresos bajos y medios; y Invitamos a la Asamblea General de las Naciones Unidas a dar su conformidad al contenido de esta declaración. Moscú, Federación de Rusia.



# La fórmula para la pandemia vial

En muchas oportunidades, desde este espacio hemos comentado nuestra posición respecto a que un cambio en la forma de comportarnos en el tránsito requerirá de educación vial para todos y sanciones para los infractores. Sabemos que si no trabajamos sobre la base cultural, donde se gestan las inconductas viales, resultará muy difícil, por no decir imposible, revertir conductas contrarias a la ley; un principio de lógica legal nos indica que ninguna sanción puede ser sostenida en el tiempo si no hay consenso social para ser aplicada.

A simple vista parece que en nuestro país hay consenso para que se controle y sancione a aquel que incumple la normativa vial. Esto se podría evidenciar en comentarios tales como, por ejemplo: "Hasta que no te tocan el bolsillo no aprendes". El tema es que cuando se intenta llevar a cabo en forma concreta, esa afirmación expresada en abstracto presenta su contraria, que se puede ejemplificar con este otro comentario: "Justo a mí me quieren multar, ¿por qué no controlan a aquel otro que pasa por allá?..."

Se podría decir que "Hecha la ley, hecha la justificación para incumplirla". Es que esa "justificación" que cada uno pretende enarbolar a la hora de ser sorprendido cometiendo un acto contrario a lo que establece una norma, tiene una carga cultural muy grande, ya que uno justifica y minimiza aquello que, según su entendimiento "no es tan grave". Por otro lado, el que debe controlar o sancionar, también deja pasar el hecho o no sanciona al infractor, porque tampoco lo considera "tan grave". Un

verdadero círculo vicioso.

Para considerar algo como grave y, por ende, pasible de ser sancionado y controlado, es necesario comprender esa gravedad. Y eso se logra con educación sostenida en el tiempo. Lo que sucede muchas veces es que uno piensa que el control es la única forma de hacerle entender a quien cruza un semáforo en rojo que su conducta implica peligro. Pero, ¿cómo funciona el control cuando se intenta hacerle comprender a un adolescente que sale de la escuela y cruza por la mitad de cuadra que su conducta también implica peligro?

Es decir, los recursos sancionatorios que brinda la normativa (multa, arresto, inhabilitación o asistencia a curso de reeducación), parecen poco eficaces para contrarrestar, por sí solos, la mayoría de las inconductas, incluyendo entre ellas las que protagonizan los peatones.

La pregunta, entonces, **¿está la sociedad preparada para ser multada, arrestada, inhabilitada o ser enviada a cursos de reeducación?** Seguramente lo estará en mayor medida cuando comprenda que las inconductas en el tránsito revisten gravedad y que estas no pueden ser toleradas bajo ninguna justificación; de esta forma, ambos recursos seguramente devendrán en un círculo virtuoso.

El 26 de agosto fue aprobado por representantes de seguridad vial de las provincias, un proyecto de Código Único de Infracciones de Tránsito, que permitirá sancionar las faltas de manera uniforme en

todo el país, mediante un sistema de "scoring", de quita de puntos en la licencia de conducir.

El nuevo código, al que se llegó luego de varios meses de deliberaciones y que contó con un alto consenso en todas las provincias, fue puesto a disposición de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner para que emita un decreto que lo ponga en vigencia; se estima que empezará a regir a fines de este año.

Por otra parte, los días 27 y 28 de agosto se llevó a cabo el Primer Congreso nacional de Educación y Seguridad Vial, el cual contó con una masiva concurrencia calculada en más de seiscientos representantes de gobiernos municipales, provinciales y de la nación; ONG, universidades, entidades del sector privado, empresas, profesionales, técnicos y docentes de todo el país.

Dicho congreso tuvo como principal virtud plantear un desafío que es el de construir entre todos una política de estado y colocar en foco la educación vial como formación en valores antes que el conocimiento enciclopédico de la norma y la mera información.

Sirva este análisis y la referencia a estos últimos hechos de trascendencia nacional sucedidos en el pasado mes de agosto, para seguir pensando que el camino y **la fórmula para erradicar esta verdadera pandemia que representan los siniestros viales no es educación o sanción, sino por el contrario: educación y sanción.**



# JORNADAS PARA UNA CONDUCCIÓN SEGURA DE MOTOS Y CICLOMOTORES



Capacitación para conductores de motocicletas. Métodos activos de capacitación de adultos. Dinámica grupal. 3 horas reloj en donde se llegarán a conclusiones aplicables a la realidad de la conducción diaria. Se entrega certificado de asistencia.

**Jornadas para una conducción segura de motos y ciclomotores**

[http://www.isev.com.ar/?s=capacitacion\\_motos](http://www.isev.com.ar/?s=capacitacion_motos)

**Instituto**  
de Seguridad  
y Educación **Vial**  
[www.isev.com.ar](http://www.isev.com.ar)