

**CONSEJO
EMPRESARIO
MENDOCINO**

DICIEMBRE 2009
Año 1 Nro. 5

GERENTE GENERAL
Lic. Silvia Jardel

ASESORES
ECONÓMICOS
Lic. Gustavo Rivarola
Lic. Jorge Sansone

www.cem.org.ar

Peatonal Sarmiento 250
Piso 3 Oficina E
Ciudad de Mendoza
Mendoza – Argentina
Tel/fax (54 261) 4238695
(54 261) 4298015
cem@cem.org.ar



CONSEJO EMPRESARIO MENDOCINO

INFORME MENSUAL

DICIEMBRE 2009

El informe de este mes aborda la inseguridad vial en nuestra provincia, tema que forma parte de la agenda permanente del Consejo Empresario Mendocino. En el año 1998 advertíamos de las consecuencias de este problema en el libro “la Seguridad Vial en Mendoza”.

El trabajo se enmarca en nuestra preocupación respecto a este problema que nos aqueja a diario y que requiere de una acción sistémica y multisectorial para poder encontrar una solución consistente y permanente al mismo.

El estado actual de la seguridad vial en nuestro país es preocupante y la situación en Mendoza no es mejor. Nuestra provincia registra un promedio de casi **1 persona fallecida por día** y el sistema de salud atiende cerca de **11.000 lesionados de diversa gravedad** a causa de accidentes viales. Como consecuencia de los siniestros viales, en el 2008 se registró una demanda de 14.000 días de internación hospitalaria (sólo considerando los hospitales públicos). El grupo mayor riesgo comprende a las **personas entre 16 y 39 años de edad**, y se estima que el costo de este flagelo en nuestra provincia es de aproximadamente **600 millones de pesos anuales**.

La solución no es simple. En primer término, es necesario que como sociedad tomemos conciencia de su magnitud, de sus múltiples causas y de sus consecuencias individuales y sociales.

La voluntad política y el liderazgo del Estado en esta materia es ineludible y su rol de regulador y garante de un sistema vial seguro es indelegable. En forma concomitante, los ciudadanos debemos asumir nuestras propias responsabilidades, **respetando las leyes vigentes, y ejerciendo una conducta prudente y respetuosa del derecho de los demás, y en especial de los usuarios vulnerables del sistema** (el 41% de las víctimas mortales fueron peatones, ciclistas y motociclistas).

En este marco, **la seguridad vial es un tema en el que el sector público y privado deben trabajar juntos, sobre la base de una política de Estado con objetivos claros y metas realistas.**

RESUMEN EJECUTIVO

En el informe de este mes abordamos el tema de la inseguridad vial en nuestra provincia, un problema que nos aqueja a diario y que requiere de una **acción sistémica y multisectorial** para poder encontrar una solución consistente y permanente al mismo.

Cabe recordar que en 1998 el Consejo Empresario Mendocino editó el libro “La Seguridad Vial en Mendoza”, en el que analizaba la problemática vial de nuestra Provincia, considerando simultáneamente las consecuencias y los costos sociales de accidentología vial, como así también de la congestión vehicular y la contaminación ambiental asociadas a la dinámica vial.

En aquel trabajo se presentaba un **plan de acción que incluía un conjunto de metas de corto, mediano y largo plazo en materia de seguridad vial**, y proponíamos acciones concretas, algunas de carácter institucional y otras vinculadas con intervenciones específicas a nivel de los agentes involucrados – conductores, vehículos y vías de comunicación– tendientes a aliviar los efectos derivados de esta problemática.

El estado actual de la seguridad vial en nuestro país es preocupante, tal como se refleja en las siguientes cifras:

- En el año 2008 **se registraron en Argentina 97.474 siniestros de tránsito con víctimas**, es decir, en los que una o varias personas resultaron muertas o heridas.
- Como consecuencia de estos siniestros, **se registraron 7.552 fallecimientos. Un promedio de algo más de 20 muertos diarios en Argentina.**
- Considerando los datos nacionales, los grupos de mayor riesgo comprenden las **personas entre 15 y 44 años de edad, siendo la edad promedio de las víctimas mortales los 36 años.** Entre estos grupos, **el de mayor riesgo relativo alcanza a jóvenes entre 15 y 24 años de edad.**

En Mendoza la situación no es menos grave. Algunas estadísticas oficiales nos permiten dimensionar la magnitud del problema a nivel local:

- En la actualidad, nuestra provincia registra un promedio de casi **1 persona fallecida por día** a causa de los accidentes de tránsito. Más precisamente, y según datos oficiales de Ministerio de Salud del Gobierno de Mendoza durante el año 2008 se registraron **330 muertes.**
- El sistema de vigilancia epidemiológica del Ministerio de Salud **reportó 11.000 lesionados de diversa gravedad** a causa de accidentes viales durante 2008.
- Esta misma fuente estima una demanda de algo más de **14.000 días de internación hospitalaria** a causa de accidentes viales en 2008, considerando en este cálculo sólo los hospitales públicos de nuestra provincia.

- Un análisis de las franjas etarias denota que el grupo de mayor riesgo comprende a las **personas entre 16 y 39 años de edad**.

Para comenzar a resolver este problema, es imperioso que como sociedad, tomemos conciencia de su magnitud, de sus múltiples causas (crecimiento del parque vehicular, estado deficiente de las rutas, excesivo tránsito de cargas en rutas por desmantelamiento de redes ferroviarias, falta de autopistas, comportamiento agresivo al volante, controles insuficientes, entre muchos otros) y de sus consecuencias individuales y sociales. Debemos asumir el compromiso de cuidar el espacio de interacción común que supone nuestro sistema vial. En este marco de responsabilidades compartidas, el **Estado tiene un rol indelegable y fundamental**: establecer las normas viales que rigen el comportamiento de los usuarios del sistema y velar por su cumplimiento irrestricto, sancionando a los infractores. Garantizar un sistema vial seguro para todos significa también mantener en buen estado las rutas y caminos actuales e invertir en nueva infraestructura vial, priorizando la construcción de dobles vías seguras.

En forma concomitante, los ciudadanos debemos asumir nuestras propias responsabilidades, **respetando las normas de convivencia vial y las leyes vigentes, y ejerciendo una conducta prudente y respetuosa del derecho de tránsito seguro** de todos los usuarios del sistema. Téngase en cuenta que, según cifras oficiales, **el 41% de las víctimas mortales de 2008 en Mendoza fueron peatones, ciclistas y motociclistas**.

Diversos estudios y experiencias en otros lugares del mundo resaltan la existencia de denominadores comunes en las políticas eficaces de seguridad vial, entre los que se destacan:

1. **Crear conciencia social**, acerca del problema y de los beneficios individuales y sociales del tránsito seguro y del cumplimiento y respeto por las normas.
2. **Crear una institución coordinadora** responsable de vincular y coordinar los esfuerzos de los distintos organismos involucrados, que cuente con autoridad y presupuesto suficiente.
3. **Destinar recursos a la investigación local sobre inseguridad vial**, para poder contar con información abundante y objetiva, que sustente la planificación de políticas y facilite el proceso de toma de decisiones en la materia.
4. **Convocar a organizaciones de la sociedad civil a la discusión de políticas sobre seguridad vial**. La experiencia internacional demuestra que las organizaciones de la sociedad civil juegan un rol importante en la reducción de accidentes viales.
5. **Planificar y establecer metas realistas**, elemento fundamental para retroalimentar el nexo con la sociedad usuaria del sistema vial, además de brindar a la opinión pública instrumentos de control de gestión.
6. **Realizar el seguimiento, control y mejora permanente de las políticas viales**, para asegurar el cumplimiento de los objetivos trazados en materia de seguridad vial.

En la actualidad, la Provincia de Mendoza está realizando esfuerzos en esta dirección en nuestra Provincia. Ejemplo de ello es la creación, en el 2008, de la **Comisión de Estudio y Evaluación de Estadísticas de Accidentes de Tránsito**, ámbito en el que confluyen diversos organismos públicos para la elaboración de estadísticas viales de carácter local. Este primer paso debe ser fortalecido y complementado por otros tendientes a asegurar una mirada sistémica e integral del problema. En este sentido, sigue vigente la necesidad de crear un **Organismo Central de Información y Análisis de la Problemática Vial**, propuesta que realizara el Consejo Empresario Mendocino en 1998, una Agencia Provincial de Seguridad Vial, que vincule, coordine, y fortalezca el trabajo que realizan distintos organismos y especialistas interesados en la materia, para contribuir al estudio y solución de los problemas que aquejan al sistema vial de Mendoza.

El **marco normativo e institucional en materia de seguridad vial ha experimentado avances en los últimos años**, en particular después de la sanción de la Ley Nacional 26.363, que complementa a la Ley Nacional 24.449 de Tránsito, y que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, propiciando la implementación y coordinación de iniciativas en pos de la seguridad vial, en el ámbito nacional, provincial e interjurisdiccional. A nivel local, contamos con la Ley Provincial 6.082, que establece el marco legal para regular un tránsito seguro en nuestra provincia. Como se suele decir, las leyes están, solo se trata de cumplirlas.

Hay un camino por recorrer en este tema, que requiere del **compromiso** de todos los involucrados, y la **decisión política** de emprender las acciones necesarias para resolverlo. Se debe avanzar rápida y decididamente en acciones concretas que ayuden a reducir los accidentes viales en Mendoza, en el marco de un plan estratégico que le dé dirección y especificidad – en términos de objetivos, metas y plazos – al trabajo a realizar. **El liderazgo del Estado en esta materia es ineludible y su rol de regulador y garante del sistema vial es indelegable**. En este contexto, la seguridad vial es un tema en el que el sector público y el sector privado deben trabajar juntos, definiendo una **política de estado** con objetivos claros y metas realistas que permitan reducir drásticamente las consecuencias de este flagelo en los próximos años. Será en beneficio de todos.

PROPUESTAS DE MEDIDAS EN LO INMEDIATO:

Nuestra provincia puede avanzar rápidamente en una agenda de seguridad vial, complementando las acciones que actualmente se están llevando a cabo. En ese sentido, y atendiendo fundamentalmente a los aspectos vinculados con la prevención de la accidentología vial, sería importante tratar los siguientes temas:

1. **Adhesión total o parcial a la Ley 26.363.** Mendoza es una de las pocas provincias que aún no ha adherido a dicha ley.

2. Implementación de **programas de educación vial obligatorios en todas las escuelas y fortalecimiento de campañas de difusión y concientización sobre esta problemática.**
3. Profundización de los **controles preventivos de tránsito y mecanismos de sanción a los incumplidores.** Especial énfasis en los grupos de mayor riesgo y en control de alcoholemia en fines de semana.
4. **Capacitación y equipamiento para la policía vial.**
5. Implementación efectiva de la **licencia de conducir por puntos.**
6. Apoyo y fortalecimiento del trabajo realizado por la **Comisión de Estudio y Evaluación de Estadísticas de Accidentes de Tránsito, como paso inicial para la creación de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.**
7. Implementación de la **Revisión Técnica Obligatoria de Vehículos particulares** en todo el territorio de la Provincia de Mendoza.
8. **Fortalecimiento de planes de construcción y mejora de infraestructura vial, mejorando asimismo la señalización vial.** Se requiere una fuerte inversión en reparación de rutas y en construcción de autopistas. La Ruta Nacional 7 y la Ruta Nacional 40 ya deberían ser autopistas en todo el territorio de la Provincia.
9. Implementación de **tecnología para el control de velocidad e infracciones y para la trazabilidad de los accidentes viales y sus víctimas.**

LA INSEGURIDAD VIAL: UN PROBLEMA EVITABLE

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se enmarca en la permanente preocupación del Consejo Empresario Mendocino respecto de un problema, la inseguridad vial, que nos aqueja a diario y que requiere de una acción sistémica y multisectorial para poder encontrar una solución consistente y permanente al mismo.

Cabe recordar que en 1998 el Consejo Empresario Mendocino editó el libro “La Seguridad Vial en Mendoza”, en el que analizaba la problemática vial de nuestra Provincia, considerando simultáneamente las consecuencias y los costos sociales de la accidentología vial, como así también de la congestión vehicular y la contaminación ambiental asociadas a la dinámica vial.

En aquel trabajo, se presentaba un **plan de acción con metas de corto, mediano y largo plazo en materia de seguridad vial**, y proponíamos acciones concretas, algunas de carácter institucional y otras vinculadas con intervenciones específicas a nivel de los agentes involucrados – conductores, vehículos y vías de comunicación – tendientes a aliviar los efectos derivados de esta problemática.

Para comenzar a resolver este problema, es imperioso que como sociedad, tomemos conciencia de su magnitud, de sus múltiples causas (crecimiento del parque vehicular, estado deficiente de las rutas, excesivo tránsito de cargas en rutas por desmantelamiento de redes ferroviarias, falta de autopistas, comportamiento agresivo al volante, controles insuficientes, entre muchos otros) y de sus consecuencias individuales y sociales. Debemos asumir el compromiso de cuidar el espacio de interacción común que supone nuestro sistema vial. En este marco de responsabilidades compartidas, el **Estado tiene un rol indelegable y fundamental**: establecer las normas viales que rigen el comportamiento de los usuarios del sistema y velar por su cumplimiento irrestricto, sancionando a los infractores. Garantizar un sistema vial seguro para todos significa también mantener en buen estado las rutas y caminos actuales e invertir en nueva infraestructura vial, priorizando la construcción de dobles vías seguras.

En forma concomitante, y si bien creemos que el Gobierno tiene la responsabilidad de liderar y coordinar la implementación de las políticas públicas efectivas para mitigar la inseguridad vial, los ciudadanos también debemos asumir nuestras propias responsabilidades, **respetando las normas de convivencia vial y las leyes viales vigentes y ejerciendo una conducta prudente y respetuosa del derecho de tránsito seguro** de todos los usuarios del sistema.

El estado actual de la seguridad vial en nuestra Provincia no es el mejor, por lo que tenemos un camino por recorrer en este tema, sobre la base de una **política de estado** con objetivos claros y alcanzables que permitan reducir drásticamente las consecuencias de este flagelo en los próximos años.

LAS CONSECUENCIAS DE LA INSEGURIDAD VIAL

Las consecuencias de la inseguridad vial son graves. Estadísticas oficiales de la Organización Mundial de la Salud (OMS) afirman que, a escala mundial, los accidentes de tránsito causan la muerte a más de **1.2 millones de personas cada año y entre 20 a 50 millones quedan seriamente lesionadas o inválidas. Del total de víctimas registradas, más del 85% corresponden a países subdesarrollados o en vías de desarrollo.** El flagelo de las muertes por accidentes de tránsito poco a poco se convierte en una de las principales causas de muerte - **se calcula que en 2.030 será la quinta causa de muerte**, avanzando cuatro puestos desde el noveno lugar que ocupa en la actualidad¹.

A fin de caracterizar la magnitud del problema, podemos analizar los siguientes datos originados en la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

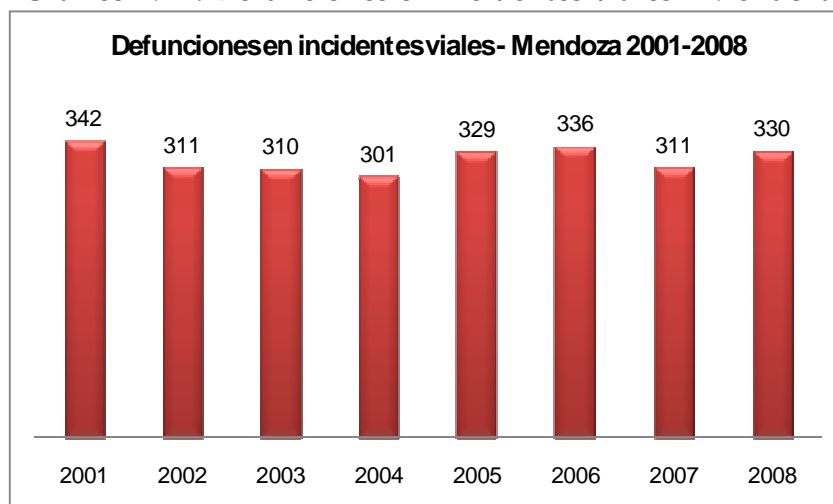
- En el año 2008 **se registraron en Argentina 97.474 siniestros de tránsito con víctimas**, es decir, en los que una o varias personas resultaron muertas o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.
- Como consecuencia de estos siniestros, **se registraron 7.552 fallecimientos** (4.222 en el lugar del hecho y las restantes personas con heridas graves consecuencia del accidente vial, fallecieron en los días subsiguientes), incrementándose dicha cifra en un 1,52% respecto de los 7.439 fallecidos registrados en el año 2007. **Un promedio de algo más de 20 muertos diarios en Argentina.**
- De acuerdo a estos registros, la tasa de mortalidad en 2008 fue de **19 fallecidos por cada 100.000 habitantes**, y de aproximadamente **84 fallecidos por cada 100.000 vehículos circulantes.**
- Un análisis de las franjas etarias – víctimas por grupos de edad – denota que el grupo de mayor riesgo comprende a las **personas entre 15 y 44 años de edad, siendo la edad promedio de las víctimas mortales los 36 años.** Entre estos grupos, **el de mayor riesgo relativo alcanza a jóvenes entre 15 y 24 años de edad.**

En Mendoza la situación no es menos grave, tal como lo reflejan las siguientes estadísticas:

- En la actualidad, nuestra provincia registra un promedio cercano a **1 persona fallecida por día** a causa de los accidentes de tránsito. Según datos oficiales del Ministerio de Salud del Gobierno de Mendoza durante el año 2008 se registraron **330 muertes.**

¹ Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>).

Gráfico N° 1: Defunciones en incidentes viales – Mendoza



Fuente: Dirección General de Epidemiología y Ambiente Saludable –
Ministerio de Salud, Mendoza

- El **41% de las víctimas mortales** de 2008 en Mendoza **fueron peatones, ciclistas y motociclistas**.
- El sistema de vigilancia epidemiológica del Ministerio de Salud **reportó 11.000 lesionados de diversa gravedad** a causa de accidentes viales durante 2008.
- Esta misma fuente refleja una demanda de algo más de **14.000 días de internación hospitalaria** a causa de accidentes viales en 2008, considerando en este cálculo sólo los hospitales públicos de nuestra Provincia.
- De acuerdo a estos registros, la tasa de mortalidad en 2008 en Mendoza, fue de **19,08 fallecidos por cada 100.000 habitantes**.
- Un análisis por edades denota que los grupos de mayor riesgo comprenden a las **personas de entre 16 y 39 años** en primer término y a personas mayores de 60 años en segundo lugar. Adicionalmente, **la edad promedio de los fallecidos por accidentes viales en Mendoza es de 40 años y la edad más frecuente de ocurrencia de la defunción es 22 años²**.

Si bien el número de fallecidos y heridos ha permanecido relativamente estable en los últimos años, lo cierto es que las consecuencias personales, familiares y sociales son graves y dolorosas, y las consecuencias económicas cuantiosas, por lo que la relativa estabilidad de las cifras no nos exime de la responsabilidad personal y social de extremar los cuidados e implementar las políticas necesarias para reducir sustancialmente estas muertes y lesiones temporarias y permanentes que son **EVITABLES. Podemos hacer mucho para evitar los accidentes viales.**

Considérese además, que según estimaciones de la OMS, **el costo social que cada país afronta anualmente en virtud de las pérdidas humanas y materiales**

² Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en el grupo etario de 15 a 29 años en el mundo.
Fuente: OMS (2008), The global burden of disease: 2004 update.

asociadas a los accidentes de tránsito alcanza aproximadamente entre el 1% y 2% de su PBI. Sólo a modo de referencia, si este número lo extrapolamos a nuestra Provincia, podríamos estimar que el costo social asociado sólo a la accidentología vial en Mendoza se aproxima a los **600 millones de pesos anuales**. Esto implica también que los beneficios sociales asociados a la reducción de los accidentes son importantes, justificando la implementación de políticas públicas adecuadas.

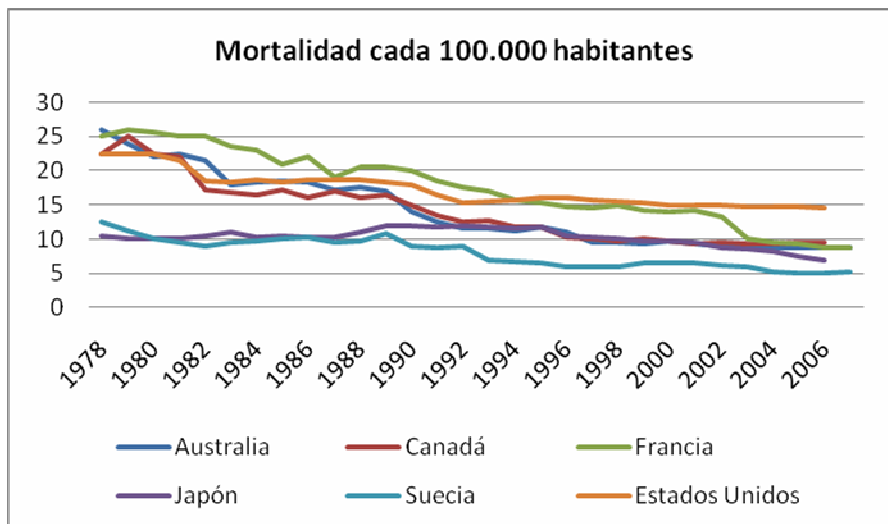
SITUACIÓN ARGENTINA: UNA BREVE COMPARACIÓN INTERNACIONAL

En esta sección se presenta un análisis descriptivo de la situación de la inseguridad vial en el mundo, a fin de obtener una referencia sobre la cual contraponer los resultados relativos para la Argentina.

Además de las consultas realizadas a varias entidades oficiales, se han utilizado los resultados del **Informe Mundial sobre la Seguridad Vial**, publicado este año por la Organización Mundial de la Salud, a partir de consultas a expertos de cada país y con bases metodológicas comunes. Este trabajo enfatiza la necesidad de efectuar evaluaciones sistemáticas, no sólo para medir los progresos mundiales realizados, sino también para permitir que los países comparen su situación en materia de seguridad vial con la de otros países³.

Un análisis de la evolución de las **víctimas fatales cada 100.000 habitantes en los países desarrollados** permite observar una **franca disminución de este indicador desde fines de los 70's, cercana a 2/3 de los valores medidos hace treinta años**, tal como se presenta en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 2: Defunciones en incidentes viales – Países seleccionados

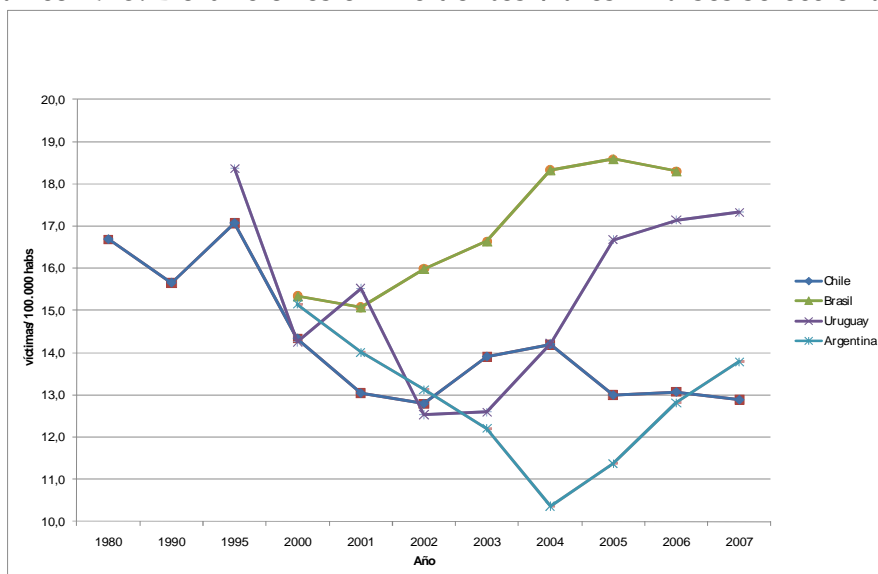


Fuente: Organización Mundial de la Salud (2009)

³ Se elaboró un cuestionario autoadministrado usando las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (OMS/BM, 2004). La metodología fue preparada mediante consultas a investigadores y profesionales de la seguridad vial y sometida a una minuciosa revisión efectuada por representantes de organizaciones internacionales y regionales de seguridad vial, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, e instituciones académicas.

Por su parte, a través de consultas a los organismos oficiales responsables de las estadísticas sobre víctimas fatales en países latinoamericanos (o en su defecto, los departamentos nacionales de estadísticas) se ha elaborado el siguiente gráfico que muestra, parcialmente, la evolución de las tasas en dichos países⁴.

Gráfico N° 3: Defunciones en incidentes viales – Países seleccionados



Fuente: Elaboración propia

Es evidente la diferencia de tendencia entre este grupo de países y los países desarrollados: **mientras estos últimos han mostrado valores decrecientes en el tiempo, llegando a la actualidad con indicadores inferiores a 10 víctimas fatales cada 100.000 habitantes, los países latinoamericanos no muestran tendencias definidas, con tasas que superan holgadamente la cota superior recién mencionada para los países de mayores ingresos.**

La OMS (2009) asocia este tipo de diferencias relativas a la **inequidad del sistema vial**, al sostener que “...los 10 países con las tasas más bajas de víctimas mortales por accidentes de tránsito son casi todos de ingresos altos; en ellos, dichas tasas oscilan entre 3,4 y 5,4 víctimas mortales por cada 100.000 habitantes....**En la mayoría de los países de ingresos bajos y medianos, gran parte de los usuarios de las vías de tránsito son personas vulnerables** (peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas). Estos grupos de usuarios no circulan dentro de un «caparazón» que los proteja y, por lo tanto, corren un riesgo mayor que aquellos que utilizan otros vehículos...Los resultados de la presente encuesta mundial demuestran que los peatones, los ciclistas y los motociclistas y sus pasajeros representan el 46% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en

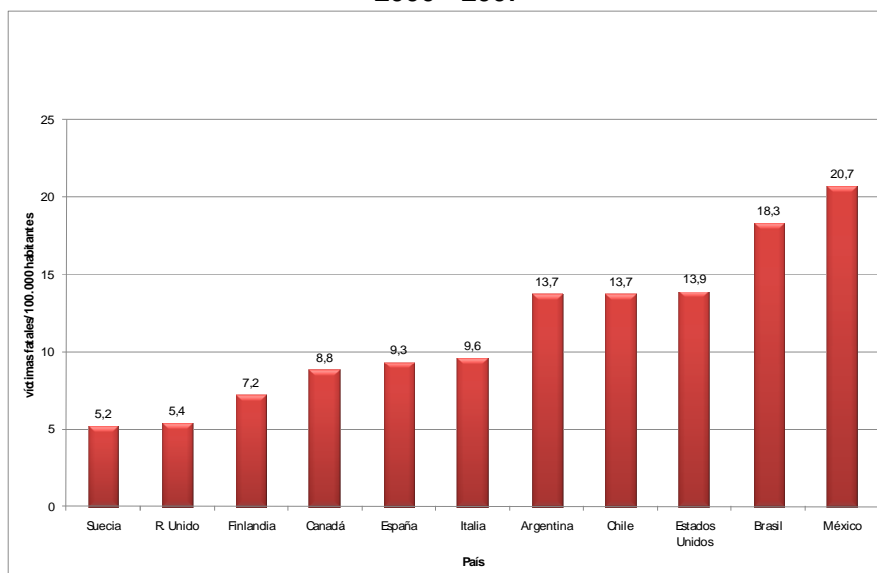
⁴ Las fuentes fueron: CONASET (Chile), ANSEV (Argentina), INE (Inst. Nacional de Estadísticas de Uruguay) y DENATRAN (Brasil). Cabe aclarar que en el caso argentino el ISEV (Instituto para la Seguridad Vial, una ONG especializada en la temática desde hace varios años) informa para el año 2007 una tasa de aproximadamente 28 defunciones cada 100.000 habitantes, prácticamente el doble de la reflejada en este gráfico, convirtiéndolo en el país con mas alta tasa de la serie.

el mundo.... Los resultados de esta encuesta indican que **a medida que aumentan las tasas de motorización en el mundo, muchos países no prestan la atención suficiente a las necesidades de los grupos de usuarios vulnerables de las vías de tránsito en sus políticas de transportes.** Muchas de las intervenciones de eficacia comprobada que se aplican a nivel mundial – como el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños, las normas de calidad de los vehículos y los simulacros de siniestro – guardan relación con los ocupantes de un automóvil. Es necesario que se sigan investigando intervenciones que se ocupen de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, y que la planificación del territorio, así como el diseño de la red vial, también tengan en cuenta las necesidades de éstos.”

En línea con lo afirmado, la comparación preliminar entre el comportamiento actual (2006-2008) de los indicadores de seguridad vial en países desarrollados y los correspondientes a algunos países latinoamericanos, arroja los siguientes resultados:

- **La tasa de víctimas fatales cada 100.000 habitantes en países latinoamericanos es entre un 50% y 100% superior a la registrada en países desarrollados,** dependiendo de qué país de mayores ingresos se tome de referencia. Mientras que Canadá, Italia y España muestran tasas cercanas a 9 víctimas fatales cada 100.000 habitantes, Suecia y el Reino Unido evidencian valores de 5,3; con Finlandia en una posición intermedia entre ambos subgrupos.

Gráfico N° 4: Víctimas fatales en accidentes de tránsito cada 100.000 habitantes 2006 - 2007

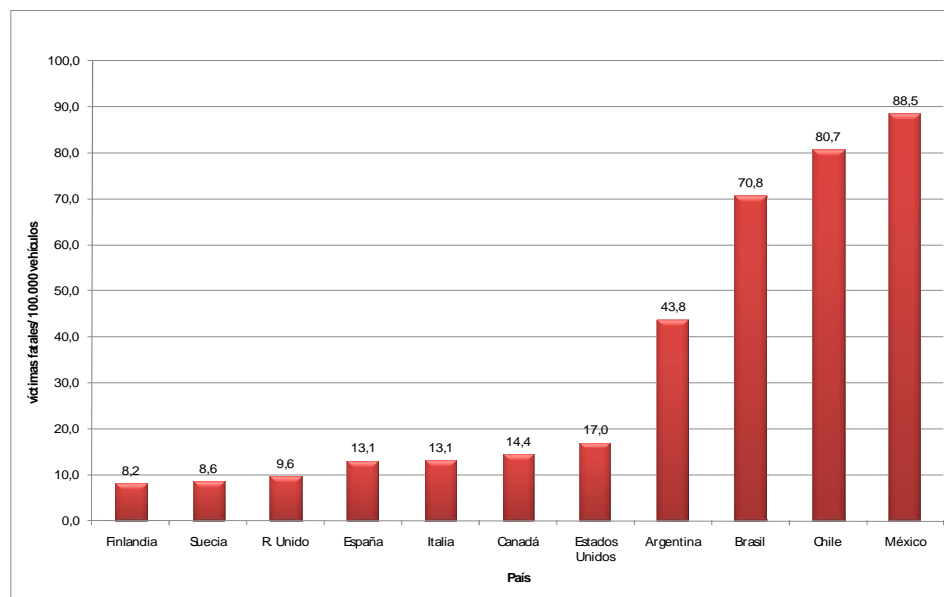


Fuente: Organización Mundial de la Salud (2009)

- Cuando la referencia sobre la cual se miden las víctimas fatales no es la población sino la cantidad de vehículos registrados, el panorama no es muy diferente en lo cualitativo, se sigue manifestando una fuerte diferenciación entre

los países latinoamericanos y los desarrollados, aunque sí en lo cuantitativo: **las diferencias entre ambos grupos supera el 200% y llega hasta 500%**. Los países latinoamericanos considerados muestran valores entre 44 (Argentina) y 88 (México) víctimas fatales cada 100.000 vehículos, mientras que los países desarrollados, miden tasas cercanas a 8,5 víctimas cada 100.000 vehículos en el primer subgrupo (Finlandia, Suecia y R. Unido), y 14 víctimas cada 100.000 vehículos en el segundo (España, Italia, Canadá y EEUU).

Gráfico N° 5: Víctimas fatales en accidentes de tránsito cada 100.000 vehículos (2006 – 2007)



Fuente: Organización Mundial de la Salud (2009)

POR UN ABORDAJE SISTEMICO Y MULTIDISCIPLINARIO DE LA SEGURIDAD VIAL

La inseguridad vial es uno de los problemas sociales más complejos de los últimos tiempos, pues sus causas y sus efectos suelen ser múltiples y diversos. Por ello, se ha convertido en **un tema prioritario** para todas las naciones, muchas de las cuales han destinado gran cantidad de recursos humanos y materiales para tratar de comprender las numerosas interrelaciones que se producen en este sistema dinámico y poder así actuar interdisciplinariamente para atenuar sus dramáticas consecuencias.

Es importante mencionar que en los últimos años se ha producido **un cambio de paradigma o modelo de abordaje, enfatizando la necesidad de trabajar en una respuesta sistémica y multidisciplinaria a este flagelo**, basada en la definición de políticas públicas claras y permanentes.

Hasta no hace mucho tiempo, se consideraba que las lesiones y muertes por accidentes de tránsito eran resultado del azar, constituyendo situaciones que debían aceptarse como consecuencia del crecimiento poblacional y del parque automotor, como una especie de “costo” de la mayor y mejor movilidad.

En la raíz del asunto se encontraba exclusivamente una conducta humana imprudente, sumada a una serie de eventos fortuitos consecuentes; sus dolorosos resultados se acabarían exclusivamente actuando sobre los hábitos y costumbres, y por eso se consideraban patrimonio exclusivo de la educación vial. Además, se consideraba que el sistema vial, como plataforma de movilidad, era una responsabilidad técnica de los organismos asociados al transporte.

Pero la experiencia contradujo esta visión, y en la actualidad se trabaja con un nuevo paradigma⁵ en el análisis de la seguridad vial, el cual se encuadra en los siguientes elementos distintivos:

- **Las lesiones y muertes por accidentes de tránsito son eventos predecibles y prevenibles.** Siendo problemas humanos, son pasibles de análisis racional y su **mitigación y eventual eliminación debe ser objeto de políticas públicas.**
- Su problemática subyacente posee raíces multisectoriales, y **fundamentalmente es un tema de salud pública;** todos los sectores sociales deben involucrarse, habida cuenta que la evidencia empírica muestra que las políticas exitosas se asocian a una **responsabilidad activa y una actitud preventiva** de la totalidad de los involucrados.
- Es importante **desarrollar y fomentar la actividad de instituciones de investigación aplicada de accidentología** que hagan un exhaustivo análisis de las problemáticas locales y diseñen y propongan **soluciones “a medida”.** No existen **“recetas mágicas” universalmente eficaces.**
- Los **errores comunes de manejo y el comportamiento de los peatones no deberían originar accidentes graves, ni mucho menos la muerte;** el sistema de tránsito debe permitir satisfacer las necesidades de movilidad y transporte sin estos abultados costos sociales.
- **El grado de vulnerabilidad del cuerpo humano debe ser el patrón valorativo para el diseño de vías y medios de transporte, en términos de infraestructura, velocidad permitida, etc.** En la raíz de esta vulnerabilidad “física” subyace el significativo sesgo inequitativo de la inseguridad vial: los más afectados son los llamados “usuarios vulnerables” (peatones, ciclistas y motociclistas), mucho más frecuentes en los sistemas viales de países de ingresos bajos y medios.

⁵ Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (OMS/BM, 2004).

- En el sistema vial **todos tenemos derecho al mismo grado de protección**: no es razonable ni justificable que las más graves consecuencias de la inseguridad vial sean sufridas por los usuarios no motorizados del sistema vial.
- La **transferencia tecnológica referida a la seguridad vial** debe realizarse adecuadamente, permitiendo la adecuada investigación local sobre las formas y modos de adoptarla, “personalizando” su aplicación y minimizando las consecuencias graves desde la seguridad vial.

El énfasis de las sugerencias de política surgidas a la luz de la evidencia apunta al fundamental **desarrollo de instituciones de investigación aplicada locales sobre el tema: las soluciones son “a medida”**. Ello, además, porque el tema de la seguridad vial es un tema muy declamado y comentado, pero en el que se suele carecer de información completa, clara y oportuna que permita conocer y analizar en profundidad el problema, y así poder delinear e implementar acciones efectivas a nivel local.

La última década se ha caracterizado por la proliferación de estudios e investigaciones en torno a la problemática de la seguridad vial: no sólo se verifican abordajes individuales y “locales”, sino también el tema ha sido objeto de estudio de organismos internacionales como CEPAL (Comisión Económica para América Latina), la OPS (Organización Panamericana de la Salud) y la OMS, así como de reuniones sectoriales de alcance iberoamericano (EISEVI) y la conformación de innumerables organizaciones de la sociedad civil que analizan y promueven prácticas deseables para usuarios del sistema vial.

LA NECESIDAD DE CONTAR CON BUENA INFORMACIÓN

Una de las falencias más importantes en relación al adecuado abordaje de la problemática vial, tiene directa relación con el estado de conocimientos sobre el tema. Hoy no existe real consciencia del problema, y parte de ello se debe a que no conocemos la verdadera magnitud del mismo. De allí que **la disponibilidad de un sistema de recolección, procesamiento, sistematización y análisis de datos sobre accidentes de tránsito sea un componente fundamental de cualquier programa o política de largo plazo** que pretenda resolverlo.

Este sistema de información es de importancia crucial, pues permite diagnosticar la situación para posteriormente identificar la política más eficaz, además de fijar una **“línea de base”** o referencia contra la cual fijar objetivos de cumplimiento para los respectivos programas. Hoy los medios tecnológicos permiten recopilar en un **formulario único**, almacenar y analizar la **información de los accidentes viales en una única base de datos** de acceso a los distintos organismos interesados, permitiendo también el seguimiento del estado de la víctima vial a través del sistema de salud (hospitales). El buen uso de la tecnología, que evita sistemas inconexos de recolección y archivo de datos (en muchos casos procesos manuales, a

través de múltiples formularios con información parcial), permitiría elevar la confiabilidad y la consistencia de la información sobre víctimas y costos asociados a los accidentes de tránsito, mejorando también la calidad de los indicadores. Obsérvese que, para Argentina, estos indicadores son distintos según la fuente que consideremos sea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Organización Mundial de la Salud o el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV).

En el trabajo “La Seguridad Vial en Mendoza” que realizáramos en el CEM en 1998, mencionábamos la necesidad de crear un **Organismo Central de Información y Análisis** de las acciones que se llevasen a cabo en el sistema vial mendocino. Este organismo debería estar conformado (utilizando la estructura existente) por el Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo, el Poder Judicial, los municipios, las Universidades, empresas, consumidores, organizaciones de la sociedad civil, y especialistas de diversas áreas involucradas (urbanistas, sociólogos, médicos, abogados, economistas, ambientalistas, entre otros). Este Organismo, entidad de carácter público con participación privada, debería coordinar los esfuerzos de los distintos organismos públicos y privados en relación a la problemática vial, y brindar información con una perspectiva sistémica y multidisciplinaria respecto, por ejemplo, de las externalidades generadas por el sistema vial (accidentología, contaminación ambiental y congestión vehicular) y de los diversos factores (infraestructura, vehículo, persona) que interactúan en él.

Cabe mencionar que el Gobierno de Mendoza, a través del Decreto N° 1389/08 creó la **Comisión de Estudio y Evaluación de Estadísticas de Accidentes de Tránsito**, en el ámbito de la Subsecretaría de Planificación y Control del Ministerio de Salud de la Provincia, ámbito en el que también participan el Poder Judicial, la Policía Vial (Ministerio de Seguridad) y la Dirección Provincial de Vialidad. Esta comisión viene trabajando desde el año pasado en la elaboración de estadísticas de accidentología vial y constituye un buen ejemplo que es necesario apoyar y fortalecer, pudiendo, de hecho, ser el primer paso hacia la conformación de una Agencia Provincial de Seguridad Vial, la cual deberá incorporar otros organismos y especialistas que contribuyan al estudio y solución del problema.

ELEMENTOS ESENCIALES PARA EL ABORDAJE DE LA SEGURIDAD VIAL

Fruto de la inquietud por el tema, y a diferencia de lo ocurrido en períodos anteriores, la última década se ha caracterizado por la proliferación de estudios e investigaciones en torno a la problemática de la seguridad vial. Resulta sumamente útil enumerar denominadores comunes, presumibles ingredientes esenciales de políticas eficaces de seguridad vial, que surgen a partir de lo sugerido en estos estudios.

No obstante resulta importante enfatizar que la experiencia demuestra que no existe un plan infalible a cualquier situación y circunstancia, sino que **las políticas deben adecuarse al caso** en cuestión. Al poseer múltiples aristas, la buena política

demanda el abordaje multidisciplinario propio de la colaboración interinstitucional. A partir del cambio de enfoque mencionado más arriba pueden enunciarse una serie de recomendaciones generales que estos estudios realizan a los países:

1. CREAR CONCIENCIA SOCIAL:

El primer punto importante tiene que ver con la falta de conciencia sobre la magnitud del problema y sus ingentes costos de bienestar, tanto en términos de vidas perdidas o disminuidas, como en recursos sociales y económicos derrochados en hechos absolutamente evitables. Recordemos que alrededor de 1,2 millones de personas mueren en el mundo anualmente por accidentes de tránsito, mientras entre 20 y 50 millones más sufren lesiones. Además, tengamos en cuenta que más del 85% de estas muertes se producen en los países en vías de desarrollo.

Lógicamente, esta falta de interés ocasiona la escasez de información: no hay incentivos a revelar preferencias por una necesidad que no se tiene. Algo similar ocurre con la información sobre delitos y demás hechos reveladores de situaciones de inseguridad ciudadana. Erróneamente se piensa que “contra eso nada se puede hacer”, o que la acción individual nada puede lograr. Esta actitud es propia de situaciones también de escasa participación ciudadana.

Asimismo, las decisiones individuales y las conductas observadas en este campo originan importantes externalidades que sugieren que los mecanismos del libre mercado no son eficaces sustitutos de la intervención estatal.

A partir de la conciencia que puede alcanzar un pueblo acerca de su necesidad de seguridad vial, la etapa siguiente es determinar a quién debe exigírsele la **rendición de cuentas (accountability)** y quién es el responsable por el incumplimiento de funciones y tareas asociadas a políticas eficaces.

2. CREAR UNA INSTITUCION COORDINADORA

Asociado con el punto anterior, y atendiendo a la necesidad de asegurar la adecuada coordinación de políticas viales, resulta conveniente crear una institución coordinadora, para vincular y coordinar los esfuerzos de los distintos organismos involucrados, la cual deberá contar con poder político y económico suficiente. La experiencia en otros países da cuenta que, en muchos casos, los **esquemas institucionales sobre los que se apoyó han sido fragmentarios y carentes de suficiente liderazgo y autoridad**, ocasionando que los objetivos y metas establecidos fueran abandonados a causa de intereses sectoriales no compatibilizados adecuadamente.

En este sentido el recuento de experiencias exitosas asocia estrategias efectivas para reducir las consecuencias de la inseguridad vial con **agencias oficiales autárquicas, con poder y presupuesto propio para implementarlas**. La recomendación enfatiza la importancia del **liderazgo institucional que deriva de la autoridad legal** que

confiere el poder de toma de decisiones, administración de recursos y coordinación de esfuerzos de todos los sectores participantes. Este organismo debe servir de nexo operativo de todos los agentes que sea necesario involucrar en ese nuevo abordaje multidisciplinario del tema, siendo nodo central de las temáticas vinculadas con:

- educación vial,
- intervención del sistema sanitario en la atención de accidentes,
- regulaciones sobre infraestructura vial,
- regulación de la conducta de los usuarios del sistema vial,
- sistema de recolección de información,
- investigación local.

Para ello, también es imprescindible lograr fluidos contactos entre:

- Entidades gubernamentales: salud pública, educación, transporte, policía vial, sistema judicial.
- Universidades y centros de estudios aplicados.
- Organizaciones de la sociedad civil.
- Medios de comunicación.

Esta institución debe ser la encargada de rendir cuentas (accountability) y satisfacer las necesidades de control social al respecto.

A nivel nacional, en el año 2008 se creó la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**, a través de la Ley 26.363, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera que tiene misión la reducción de la tasa de siniestralidad, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, siendo la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia. Entre las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se destacan:

- **Coordinar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro** en todo el territorio nacional.
- Propiciar la **actualización y la armonización de la normativa** vigente en materia de seguridad vial en las distintas jurisdicciones del país, evaluando la **efectividad de las normas técnicas y legales**.
- Diseñar el **sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir**, y establecer los procedimientos de otorgamiento y emisión de la misma.
- Colaborar en materia de **fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial**.
- Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial.

- Entender en el **Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito** y en el **Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial**, fomentando la investigación acerca de siniestros de tránsito, por intermedio del **Observatorio Permanente en Seguridad Vial**.
- Coordinar con las autoridades provinciales **la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos**;
- Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de **sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones**.
- Diseñar e implementar un **Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial**;
- Recomendar a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de **seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial**.
- Elaborar **campañas de concientización**, y fomentar la realización de **programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial a través de convenios con universidades** y otras entidades.

3. DESTINAR RECURSOS A LA INVESTIGACION LOCAL SOBRE INSEGURIDAD VIAL.

En este sentido se vuelve fundamental la acción en dos aspectos esenciales:

- la **disponibilidad de información**, creando un sistema de estadísticas viales completo, homogéneo, actualizado y de amplia cobertura.
- fomentar **la intervención de universidades e institutos de investigación aplicada**.

En política pública las decisiones oficiales racionales dependen críticamente de la disponibilidad de abundante información e investigaciones imparciales. El nuevo paradigma pone énfasis en el desarrollo de masa crítica e infraestructura de investigación aplicada de base nacional, de manera de superar falsas creencias y prejuicios sobre las consecuencias de la seguridad vial.

En este sentido es fundamental el grado de independencia de los organismos de investigación en este campo respecto de las usuales funciones gubernamentales, procurando lograr una adecuada mezcla de participación en las decisiones políticas, pero sin sujeción a las presiones de corto plazo propias de la política.

La ley 26.363 crea, en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el **Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial** que recabará información relativa a infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, y el **Observatorio de Seguridad Vial** el cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de

formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período.

4. CONVOCAR A ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL A LA DISCUSIÓN DE POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

Según los informes de organismos internacionales consultados para el presente trabajo, la experiencia demuestra que las organizaciones de la sociedad civil juegan un rol importante en la reducción de accidentes viales, ya que colaboran efectivamente en:

- la creación de conciencia sobre la verdadera escala del problema,
- brindar mayor legitimidad social a los organismos colegiados que integran,
- la provisión de información imparcial para la toma de decisiones públicas,
- la detección y análisis de opciones de políticas públicas ineficaces.

5. PLANIFICAR Y ESTABLECER METAS ALCANZABLES

El establecimiento de metas, además de ser en sí mismo una necesidad para orientar los esfuerzos y priorizar acciones, es fundamental para retroalimentar el nexo con la sociedad en general, usuaria del sistema vial, además de brindar a la opinión pública instrumentos de control de gestión. Al respecto, la CEPAL⁶ realiza las siguientes consideraciones:

- Es esencial tener presente que la declaración de una meta de reducción de accidentes viales, es sólo el primer paso de un proceso de largo plazo, que requiere de control, seguimiento y ajustes continuos en el tiempo.
- La meta debe ser parte de un **compromiso político nacional y/o provincial**, que alinee a todo el gobierno y sus estamentos detrás de este objetivo, así como al resto del Estado y la sociedad civil.
- La apropiación de la necesidad e importancia de la meta por parte de la sociedad, favorece los efectos sinérgicos y posibilita que el tema sobrepase los vaivenes y los tiempos políticos.
- Se requiere de una línea de base objetiva y fija, a partir de la cual se pueda establecer un sistema de monitoreo y evaluación del cumplimiento de las metas, de modo de tomar las medidas que sean requeridas.

Los objetivos pueden fijarse a distintos niveles. A un nivel internacional, el **Consejo Europeo de Ministros de Transporte (CEMT) fijó un objetivo común para todos los países miembros con el fin de reducir el número de víctimas mortales en un 50% entre 2000 y 2012**. Del mismo modo, muchos países han fijado una serie de objetivos a nivel nacional para reducir el número de víctimas mortales

⁶ Sánchez, Ricardo, "Construyendo una voluntad política para el reto de la Seguridad Vial. El proceso de fijación de metas en América Latina y el Caribe", Área Infraestructura y Transporte, EISEVI, Madrid, 2009.

y de heridos, y del mismo modo, algunos han fijado unos objetivos para unas regiones específicas dentro del país.

Pocos países miembros de la OCDE y del FIT lograrán el objetivo de la CEMT de reducir un 50% el número de víctimas mortales hasta 2012 sin que suponga un considerable esfuerzo adicional para los años restantes. No obstante, el hecho que algunos países estén en vías de cumplir este objetivo demuestra que las reducciones específicas en traumatismos pueden lograrse con una voluntad política adecuada, una buena organización institucional y una adjudicación suficiente de recursos.

6. HACER SEGUIMIENTO Y MEJORA CONTINUA DE LAS POLÍTICAS

Aun cuando muchos países cuentan con un organismo con autoridad y responsabilidad para tomar decisiones y coordinar las actividades de seguridad vial en múltiples sectores, los resultados no son siempre satisfactorios. En su informe de 2009, la Organización Mundial de la Salud afirma que a pesar de que 153 países relevados (86% de la muestra) comunican que disponen de un organismo coordinador director de la seguridad vial, la encuesta no pudo obtener información sobre el papel preciso ni la eficacia de estos organismos en lo que se refiere al cumplimiento de las funciones estipuladas. Por otro lado, la misma encuesta mundial puso de manifiesto que aunque el 58% de los países informa de la existencia de una estrategia nacional de seguridad vial, sólo 48% del total de países cuentan con respaldo gubernamental. Además, sólo el 34% de los países recibe apoyo gubernamental a una estrategia que incluye tanto objetivos precisos como fondos específicos.

Estos resultados indican que las respuestas altamente positivas obtenidas para los organismos coordinadores y las estrategias nacionales pueden ocultar **marcos institucionales más débiles con insuficientes recursos financieros para apoyar el funcionamiento efectivo de tales organismos o la ejecución de sus actividades.**

Esta encuesta también refleja la debilidad de algunos países en diseñar políticas que fomenten el transporte público como alternativa al desplazamiento en automóvil, o que prevean las necesidades de los usuarios de las vías de tránsito que no utilizan vehículos de motor. Por último, sólo el 22% del total de países que respondió a la encuesta tenía datos sobre traumatismos mortales y no mortales por accidentes de tránsito, estimaciones del costo resultante en la economía, y datos sobre indicadores de vigilancia y evaluación, tales como las tasas de uso del casco y el cinturón de seguridad.

PROPUESTAS DE MEDIDAS EN LO INMEDIATO

Nuestra provincia puede avanzar rápidamente en una agenda de seguridad vial, complementando las acciones que actualmente se están llevando a cabo. En ese sentido, y atendiendo fundamentalmente a los aspectos vinculados con la prevención de la accidentología vial, sería importante tratar los siguientes temas:

1. **Adhesión total o parcial a la Ley 26.363.** Mendoza es una de las pocas provincias que aún no ha adherido a dicha ley.
2. Implementación de **programas de educación vial obligatorios en todas las escuelas y fortalecimiento de campañas de difusión y concientización de la problemática**, y de la necesidad y ventajas de un manejo seguro y responsable.

La Resolución N°40/2008 del Consejo Federal de Educación, compromete a las autoridades educativas provinciales a incorporar obligatoriamente contenidos específicos de educación vial, desde el nivel inicial, en sus establecimientos educativos dependientes. También acuerda la creación del “Programa Permanente de Seguridad Vial”, coordinado por el Ministerio de Educación de la Nación.

3. Profundización de los **controles preventivos de tránsito y mecanismos de sanción a los incumplidores**. Especial énfasis en los grupos de mayor riesgo y en control de alcoholemia en fines de semana.
4. **Capacitación y dotación de equipamiento para la policía vial**, responsable de hacer cumplir la ley vial en las calles.
5. Implementación efectiva de la **licencia de conducir por puntos**.
6. Apoyo y fortalecimiento del trabajo realizado por la **Comisión de Estudio y Evaluación de Estadísticas de Accidentes de Tránsito**. Esta Comisión puede constituirse en un paso inicial hacia la creación de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, que incluya, en el mediano plazo, todas las temáticas y actores vinculados a la seguridad vial en Mendoza.
7. Implementación de la **Revisión Técnica Obligatoria de Vehículos particulares** en todo el territorio de la Provincia de Mendoza.
8. **Fortalecimiento de planes de construcción y mejora de infraestructura vial, mejorando asimismo la señalización vial**. Se requiere una fuerte inversión en reparación de rutas y en construcción de autopistas. La Ruta Nacional 7 y la Ruta Nacional 40 ya deberían ser autopistas en todo el territorio de la Provincia.

Sólo a modo de ejemplo, se debe avanzar rápidamente en la construcción de la **doble vía Mendoza – San Juan**. El estado de la ruta desde el límite provincial hacia

Mendoza, y por 30 – 40 kilómetros es malo, lo que sumado a la falta de alambrados de las propiedades lindantes y la existencia de animales sueltos en la vera del camino, han ocasionado y pueden seguir ocasionando accidentes.

9. Implementación de **tecnología para el control de velocidad e infracciones y para la trazabilidad de los accidentes viales y sus víctimas.**

CONCLUSIONES:

En la base de la problemática de la inseguridad vial subyacen una importante cantidad de factores y causas, por lo que su abordaje debe ser encarado con un **enfoque sistémico y multidisciplinario** que permita, sobre la base de **información confiable y oportuna y de carácter local**, comprender la **magnitud del problema y de sus consecuencias** para diseñar acciones y políticas eficaces de seguridad vial.

Se puede hacer mucho para reducir los efectos de la inseguridad vial. **Los incidentes viales son, en todos los casos, evitables.** Este es un problema que tiene una raíz cultural, por lo que, como cualquier política que pretende actuar sobre la estructura, los resultados positivos sólo verse en el mediano y largo plazo. De aquí la importancia de actuar en la **prevención y en la concientización** desde el sistema de educación primaria, enfatizando en la importancia de una conducta prudente y respetuosa de las normas por parte de los usuarios del sistema vial.

El liderazgo del Estado en esta materia es ineludible y su rol de regulador y garante de un sistema vial seguro es indelegable. El Estado debe regular y controlar las inconductas que siempre existieron, pero que hoy, con más población, y con más vehículos de mejores prestaciones, producen consecuencias cada vez mayores. Una legislación integral y clara, aplicada con sanciones apropiadas y acompañada de campañas de sensibilización de la ciudadanía, constituye un factor fundamental para reducir los traumatismos y las víctimas mortales por accidentes viales.

Tal como concluye la Organización Mundial de la Salud: “Las tasas de observancia de las disposiciones relativas a todos estos factores de riesgo son generalmente bajas, lo que indica que **la vigilancia del cumplimiento de la ley sobre seguridad vial necesita mejorarse.** Esto requiere **voluntad política y velar por que los organismos responsables de hacer cumplir la ley tengan suficientes recursos humanos y financieros para organizar actividades encaminadas a asegurar el cumplimiento de las normas**”.

En este marco, **la seguridad vial es un tema en el que el sector público y el sector privado deben trabajar coordinadamente, sobre la base de una política de estado con objetivos claros y metas realistas** que permitan reducir drásticamente las consecuencias de este flagelo en los próximos años. **La perseverancia en la consecución de las metas es clave, pues los resultados no son inmediatos ni sobrevienen rápidamente.**