

La seguridad vial, otra obra inconclusa de la Argentina.

Juan Sebastián De Stefano

Hace unos días, como consecuencia de un fallo dictado por el Poder Judicial de la provincia de Buenos Aires, observamos como un conocido abogado maldecía a nuestra justicia. Esto era en consecuencia del fallo obtenido en el proceso judicial, que según él no castigaba suficientemente al autor responsable de la acción antijurídica y disvaliosa. Este hecho, anecdótico para gran parte de la población, no así para el damnificado, debería despertar la necesidad de un análisis profundo e integral de la cuestión de la seguridad en la vía pública, alejada de criterios mezquinos y de los sentimientos más oscuros que despiertan los hechos violentos cuando nos afectan.

Como primera aproximación al tema, y a los efectos de separar las cuestiones, no puede desconocerse que desde hace muchos años existe un criterio generalizado de que la Justicia no tiene debida conciencia del sentido moralizador de sus decisiones, más allá del conocimiento que la decisión represiva expresa específicamente. Esto, sumado a la falsa idea de nuestra sociedad que los fallos judiciales deben ser dictados conforme lo prevé el imaginario colectivo y no lo que fijan las normas y las probanzas del caso, hacen un cóctel explosivo donde la legitimidad de la justicia es cuestionada.

Mas allá de esto, este es el año de la “Seguridad Vial”, así lo expresan los membretes de los papeles públicos, obviamente los funcionarios públicos poco se han dado cuenta de esto, dado que la cifra de heridos y muertes creció de 70.137 a 126.016, según las cifras de las compañías aseguradoras. Si se hubieran dado cuenta, en vez de un slogan para la papelería oficial, se hubieran diseñado políticas públicas de estado para solucionar este grave problema.

Además, el problema de la seguridad vial no es nuevo, las alertas y las estadísticas estuvieron a la mano desde 1.998, año en el que apareció el primer informe de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.

Así, en el informe de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires se puede leer sobre cuáles son las principales causas de muertes violentas en la ciudad, por entender que tales hechos representan el más alto grado de vulneración del derecho a la vida y a la seguridad. Según las estadísticas del año 1998, realizadas por el Cuerpo Médico Forense del Poder Judicial, los accidentes representaban el 54 % de las muertes violentas, triplicando la cifra de homicidios. La mayoría de los accidentes corresponden al tránsito en la vía pública.

El estado actual del tránsito en la Ciudad es un claro ejemplo de la forma en que se vulneran casi todos los derechos de la gente y esta situación ha incrementado la violencia cotidiana observándose de este modo una pauperización de la calidad de vida de los vecinos de Buenos Aires.

Sólo del análisis de las estadísticas oficiales, numerosas pero poco sistematizadas, surge que casi cuarenta personas por día son víctimas de accidentes de tránsito: 36, en 1998, según la Policía Federal, y 23 de acuerdo a las estadísticas de asistidos por el Sistema de Atención Médicas de Emergencias (SAME). Por su parte, el Ministerio de Salud de la Nación, ha registrado que la inseguridad vial cobra 35 víctimas fatales por mes. De ellos, el 65 % son peatones atropellados. Siendo las personas mayores de 65 años y los varones jóvenes quienes, principalmente, pierden la vida en estos accidentes de tránsito. En definitiva, se trata de miles de personas cuyo sufrimiento no es suficientemente ponderado ni analizado.

Las cifras de accidentes viales en la Ciudad de Buenos Aires son elevadas. En 1998 la Policía Federal registró 13.204 víctimas entre lesionados y muertos, lo cual arroja un promedio de 36 accidentados por día y 1.110 por mes. El SAME concurrió a 557 accidentes por mes en los que auxilió a 695 víctimas, es decir a 23 accidentados diarios.

El Ministerio de Salud de la Nación informó que ese año se produjeron 319 muertes, número que se eleva a 420 si se suma a quienes fallecieron en hechos que involucran al sistema ferroviario, lo que implica que los accidentes de tránsito ocasionaron 35 muertes por mes sólo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El índice es de 10,8 muertes cada cien mil habitantes, que asciende a 14,2 si se incluyen los accidentes en los que intervinieron trenes.

Según la Subsecretaría de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, el índice de muertes como consecuencia de accidentes viales para todo el país es de 21,8 cada cien mil habitantes.

No debe perderse del análisis que estamos formulando que, tras las estadísticas frías, existen personas que sufren las heridas o la pérdida de sus vidas, y familiares que los lloran. Todo esto sin realizar el cálculo de las pérdidas económicas que estos daños producen.

Comparativamente, se trata de una cifra alta. Según los informes de la *International Road Traffic Accident Database* (OECD), España registró 14,3 muertes por cada cien mil habitantes, EE UU 15,7 e Italia 11,7. Valores menores que los de Argentina, pero superiores a las de los países más avanzados en materia de seguridad vial: Suecia, con 6,1 y Gran Bretaña, con 6,3. En el otro extremo, el de países con más accidentes se ubican Corea con 29,3 y Portugal con 28,9.

Cabe consignar que entre las víctimas fatales que producen los accidentes viales en nuestra ciudad, dos tercios corresponden a peatones atropellados. Si se compara esta proporción con las correspondientes a la totalidad de peatones muertos por atropellamiento en Estados Unidos y Suecia con el 13 y el 14 por ciento respectivamente y la sensación se potencia si se observa que en Corea, sólo el 43 por ciento de los muertos en accidentes de tránsito son peatones.

Del informe además pueden observarse tres características centrales, la primera es que hay más varones afectados por accidentes de tránsito que mujeres, la segunda, que hay más peatones atropellados que automovilistas, y la tercera que los automóviles particulares participan más en accidentes que cualquier otro vehículo.

Los varones son principalmente las víctimas de los accidentes de tránsito, tres cuartas partes de los muertos en accidentes de tránsito son varones, y que dentro de este segmento los jóvenes entre 20 y 29 años y los mayores de 70 años son aquellos grupos con mayor tasa de mortalidad en accidentes. Casi el 80 por ciento de los muertos en estos segmentos son varones. También el 82 por ciento de los automovilistas muertos son varones como así también los peatones atropellados.

No escapa de la inteligencia el hecho de las múltiples vertientes que tiene el análisis del ordenamiento del tránsito en esta Ciudad. Existen múltiples reales sumadas a las psicológicas que afectan transversalmente a toda la sociedad. Pero hay un hecho, dentro de lo fácticamente posible, que es de mucha mayor facilidad de solución, pero de mayor dificultad de implementación: la programación a largo plazo de un plan integral. Esto, que requiere la participación activa de todos los actores políticos de la Ciudad choca con el cortoplacismo que, desde el egoísmo, impide la generación de políticas públicas activas que, si bien se generan desde un gobierno determinado, los beneficios se verán en cinco, diez o veinte años. Y ninguno de los actores sabe si para aquél momento van a poder disfrutar de las mieles del éxito o simplemente serán observadores de un logro que entenderán como ajeno, más allá de que los únicos beneficiados serán los hombres y mujeres que transitan por la Ciudad, y que podrán, cautelosamente, saber que se redujo el riesgo de tener un accidente en la vía pública.

Enfrentar los problemas del tránsito y en especial las causas de los accidentes cotidianos, es un modo concreto de abordar el drama de la seguridad y la violencia en la Ciudad. Si se pierden vidas por la inacción de los funcionarios públicos responsables de la infraestructura vial y el cumplimiento de la normativa vigente, se está afectando gravemente la seguridad, entendida como la capacidad política de proteger los derechos para que estos sean efectivos.