

PROBLEMÁTICA DEL TRÁNSITO ARGENTINO

Maricel V. Cappelletti

Escuela de conductores Ayrton.

Titular.

Tel/ fax: +54- 0341- 4613684.

e- mail: info@escuela-ayrton.com.ar

Uruguay 1133.

Rosario- Santa Fe- Argentina.

CP: 2000.

RESUMEN

Al ver el ascenso anual de muerte en accidentes de tránsito, me siento comprometida mediante mi función a mejorar la calidad de manejo del país, conjuntamente con la dirección de tránsito de mi ciudad y a nivel provincial.

1-INTRODUCCIÓN

A través de estos quince años como titular de una escuela de conductores e instructora de manejo de la provincia de Santa Fe, Argentina, he observado que los ciudadanos tienen escasa información sobre seguridad vial, códigos de tránsito y normativas de cada localidad. Habiendo distintas formas de obtener la licencia de conducir en el país, siendo de mayor o de menor complejidad según la localidad.

En Argentina tenemos distintos puntos a evaluar para obtener la licencia según la localidad de país:

- Sin examen: Chivilcoy, Camilo Aldao (Córdoba), Misiones, entre otros.
- Examen teórico: Concordia (Entre Ríos); La Paz; Florencio Varela; Ushuaia; Funes; Villa Gobernador Gálvez; Roldan; Pérez; entre otros.
- Examen teórico y práctico: Neuquén; Bariloche; Colón (Buenos Aires); Arroyo Seco (Santa Fe); Entre otras.
- Examen psicofísico, teórico y práctico: Rosario; Chipolletti; Mendoza; Buenos Aires; Firmat; Bahía Blanca; Almirante Brown; Esquel; Rafaela; Ramallo; Mar del Plata; Chaco; Chubut; Córdoba ; Santa Fe; entre otras.

2-LA LICENCIA EN ROSARIO

Se otorga de acuerdo a las edades:

- De 18 a 21 años con una duración de hasta 1 año
- De 21 a 46 años hasta 5 años
- De 46 a 60 años hasta 4 años
- De 60 a 65 años hasta 3 años
- De 65 a 70 años hasta 2 años
- Más de 70 años hasta 1 año.

La forma de tramitar la licencia en Rosario, es la siguiente:

Primera etapa: se debe dirigir al distrito correspondiente con el D.N.I. (según la dirección del D.N.I. es el distrito) y sacar turno para el examen psicofísico, en el cual se evalúan distintos factores:

-Agudeza visual, apreciación de distancia, foria (ejes visuales de lejos y cerca), campimetría, identificación de colores, visión nocturna, visión encandilada, recuperación al encandilamiento, capacidad de los conductores para percibir la velocidad, coordinación de ojos, manos y pies, tiempo de reacción ante estímulos, y en ellos los asertivos, atención concentrada, resistencia vigilante a la monotonía (fatiga).

Segunda etapa: Curso de Educación vial

Las clases incluyen contenidos sobre normativa y prevención. Existen dos opciones para llevar a cabo el curso:

Opción 1: Realizarlo en la Dirección General de Tránsito. Allí tiene una duración de 2 horas diarias durante 4 días. En el mismo curso se instruye sobre todo tipo de vehículos.

Opción 2: Realizarlo en una Academia. Se dicta en un solo día, con duración particular de cada academia, y solamente la dirección general de tránsito habilita para categoría B1 (auto)

Después del cursado del mismo, se evaluará los conocimientos adquiridos en dicho curso, en un examen acorde a la categoría del solicitante.

Debido a que realizando únicamente el curso antes mencionado con tan pocas horas de teoría, útil únicamente para un examen base; en conjunto mis instructores y yo estamos tratando de concientizar a la ciudadanía mediante medios didácticos (videos sobre accidentes de tránsito habituales) y de alcance al entorno del aspirante, incorporando a la educación vial evacuación de accidentes, técnicas de conducción segura, conocimiento del automotor, mecánica ligera, etc.

Tercera etapa: examen práctico.

Se realiza en una zona parquizada, en el cual se evalúa el dominio del vehículo mediante pruebas según la licencia a obtener.

La renovación consiste únicamente en el examen psicofísico antes mencionado, sin corroborar que la persona evaluada esta al tanto de las modificaciones y actualizaciones de las normas de tránsito.

“El Tránsito no es una aventura sino uno de los primeros ámbitos donde se expresa la convivencia social y la Educación es la base del cambio que se requiere. “

3- POR QUÉ SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- Hay una Ley que contempla la Educación Vial pero no se hace cumplir: “Ausencia de Educación Vial”.
- El 90% de los conductores no fue a una Escuela de Conducción: “Falta de Formación Vial”.
- No se implementan Programas Continuos de Prevención Vial: “Falta de Información Vial”.
- No se controlan las condiciones mínimas de seguridad en los vehículos: “Falta de Control”.
- En muchos casos se ve en las multas un fin meramente recaudador: “Falta de Sanción”

3.1- Estadística de muertes por accidente de tránsito

A solo tres meses de empezar el año, al primero de abril de 2008, llevamos 2028 muertes, nos enfrentamos a un crecimiento dramático de los valores que miden la evolución de la siniestralidad argentina.

El año 2007 fue paradójicamente declarado “año de la seguridad vial en la argentina”; el período mas gravoso en el tema de la ultima década.

Evaluando el incremento de muertes registrado en el año 2007 en relación al 2006, notamos que se ha incrementado en un 10%. Profundizando la investigación respecto a sexo, roles, días y horarios de accidentes podemos diferenciar:

- 33% de los accidentes son protagonizados por mujeres mientras que el 67% restante por hombres.
- 46% de los accidentes se producen en días hábiles contra un 54% en días no hábiles.
- 27% de víctimas fatales son mujeres; 73% son hombres.
- Entre los heridos graves y leves, el 61% son hombres y el 39% mujeres.
- Dividiendo por franja horaria tenemos: de 0 a 6 un 7,9%; de 6 a 12 un 28,6%; de 12 a 18 un 35%; y de 18 a 24 un 28,5%.
- Muertes según roles: 44% peatones; 27% conductores u ocupantes automotor; 13% ciclistas; 15% motos y ciclomotores; 1% otros.

Los peatones, a su vez podemos diferenciarlos en dos roles: los niños y los adultos. Siendo los primeros más vulnerables debido a factores como su menor campo visual, deficiencias en la localización de los sonidos, su dispersión atencional o el desconocimiento de las normas.

El mayor número de accidentes suceden haciendo uso de la vía pública como peatones, aumentando progresivamente a partir de los 14 años cuando se ven implicados en la conducción de bicicletas y ciclomotores.

Franja etaria de las víctimas: de 0 a 20 años el 13%; de 20 a 40 años el 31%; de 40 a 60 años un 23%; más de 60 años un 33%.

Respecto a las cifras mencionadas con anterioridad me siento comprometida mediante mi función a mejorar la calidad de manejo del país, conjuntamente con la dirección de tránsito de mi ciudad y a nivel provincial.

Observando el deficiente sistema en cuanto a la enseñanza de manejo, dictada por gente sin capacitación, y con distintos criterios que sólo ven en esto un comercio y no el compromiso y responsabilidad de formar buenos conductores, he formado dentro de la asociación empresaria la Cámara de escuelas de Conductores. Uno de los principales puntos a tratar dentro de la cámara es encontrar la forma conjunta de mejorar el nivel de enseñanza y de capacitación a los instructores para lograr equilibrar el nivel de educación y concientizar a la población.

Hoy por hoy resulta, más que nunca, imprescindible “la toma de conciencia de la sociedad y el compromiso coordinado de todos los estamentos del Estado, en la puesta en práctica de un Plan en todo el país, que tenga una coordinación nacional, que tenga recurso asignados y que se ejecute descentralizadamente”.

El Sector Privado debe aumentar sus esfuerzos en sus áreas de competencia privilegiando los aspectos que haga a una mayor seguridad vial y conciencia de riesgo en sus actividades y las de sus dependientes y familias.

El Sector Publico debe encarar, de una vez por todas las temáticas como una verdadera y seria “política de estado”, más allá de cualquier ideología partidaria y con la generosidad que demanda su vocación de servicio a la sociedad. No son leyes lo que necesitamos sino Voluntad de aplicarlas.

La Conferencia de Ministros Europeos dijo en el año 2000 "CADA SOCIEDAD TIENE LOS MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE ESTA DISPUESTA A TOLERAR"

Las estadísticas oficiales publicadas, en varias solicitadas del año pasado dicen “mas de 8000 muertos” ¿Cuántos mas?

Más de 8000 vidas truncadas por año, de las que la mitad tienen menos de 30 años de edad ¿es lo que está dispuesta a tolerar nuestra sociedad en la argentina?

4- CONOCIMIENTOS DE CAMINOS A TRANSITAR.

A lo largo del territorio argentino encontramos diferentes climas, lo que lleva a que los caminos tengan notorias diferencias, registrando desde zonas arenosas y secas a zonas de hielo y nieve. A la diferencia de caminos le sumamos que las rutas de nuestro país están deterioradas debido a la falta de mantenimiento y el continuo uso indebido de ellas para transportar desde los distintos puntos del país las mercaderías a comercializar. Otro factor importante es que la mayoría de la población no se informa sobre los estados de los caminos que recorrerán antes de salir de viaje, como tampoco adecuan los vehículos a las zonas a transitar. La suma de todo lo mencionado lleva a que en Argentina se registren innumerables accidentes de tránsito diarios.

El Estado debe fiscalizar(a través del órgano de control de concesiones viales) el fiel cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios de peaje en lo que hace al mantenimiento y conservación de las rutas que les fueron entregadas (artículo 18 del pliego de bases y condiciones generales para la licitación de concesión de obra pública)

A pesar de estar atrasados 10 años en la tecnología automotriz los vehículos que circulan por nuestras calles y rutas alcanzan elevada velocidad que combinado con el deficiente estado de caminos y la escasa educación vial genera la primer causa de muerte en la Argentina.

Para lograr que los conductores estén preparados para transitar por las diferentes zonas se propone una posible forma de evaluación a tener en cuenta y que sea igual en todas las provincias. Exigir un predio cerrado de 1.000 m² o 1 ha mínima con similitudes de caminos (calles mojada, seca, pendiente con ripio, descensos y ascensos en curvas, estacionamiento de culata y trompa, retroceso en línea recta, zigzag, entre conos, etc.) en donde se pueda maniobrar el vehículo y obtener la licencia a la categoría acorde.

5- ESTUDIO SEGÚN PROYECTO DE LEY DONDE SE CONTEMPLAN ESTOS PUNTOS

5.1- Educación a instructores: se propone crear una carrera con un curso mínimo de 6 meses. Para lograr ingresar a la misma deberán someterse a un examen psicológico; una vez superado el mismo se procederá a la realización de un examen físico, en él se evaluarán sus aptitudes en las tareas a desempeñar. Entre las materias inherentes a la carrera se encontrarían: educación vial; legislación; primeros auxilios, medicina de tránsito; mecánica ligera y materias afines a la educación.

Para concluir la totalidad del curso, se realizarán prácticas en las cuales el aspirante deberá adquirir dominio del vehículo del lado del doble comando. Sería requisito fundamental para adquirir el título tener aprobados los exámenes antes mencionados y demostrar idoneidad dictando una clase de manejo a distintas personas de diferentes edades, conocimientos y circuitos.

En lo sucesivo, se podrán hacer distintas especializaciones en cada categoría de vehículo a enseñar. Ejemplo:

Motos: según nuestra Ley Nacional de Tránsito, poseemos distintas categorías de motos, según la cilindrada de las mismas.

El instructor debe conocer las normas vigentes al momento de la enseñanza. Por ejemplo: La prohibición de circular por autopista; estacionamientos permitidos; elementos de seguridad, etc.

Camiones: con y sin acoplado; transporte de sustancias peligrosas; ejes; etc.

Transporte público

* Taxis y remises: Se rigen por sus normas internas. Deben poseer mínimos conocimientos sobre el lugar en donde van a realizar su actividad (hospitales, hoteles, etc.)

*Transporte escolares: En este caso tendría que ser una persona especializada en el trato con los chicos, con un límite de edad (no muy avanzada); se debe exigir que vayan dos personas (conductor y ayudante), para que controlen y auxilien a los niños.

*Transporte público de pasajeros corta y media distancia:

*Transporte de larga distancia:

5.2- Educación a aprendices y conductores actuales:

a- Examen psicofísico

Edades: Se debería realizar el examen con diferentes exigencias, según la edad del aspirante. Todos deben ser sometidos a un examen intensivo de vista y audición; también deberían ser sometidos a exámenes médicos de rutina, siendo de mayor profundidad al ir avanzando la edad, debido a que pueden tener incapacidades que en el examen actual no se evalúan.

Antigüedad y tipo de licencia: debería ser un examen acorde a las veces que ha renovado su licencia y el tipo de carnet a renovar, con mayor complejidad y a conciencia.

Incapacidad: un examen donde se pruebe la idoneidad de la persona de acuerdo a la incapacidad, restringiendo en la licencia los días, horarios y bajo que condiciones pueden circular en la vía pública.

b- Curso obligatorio de Educación Vial

De acuerdo a las edades un curso obligatorio de educación vial.

- De 18 a 21 años: Se les concientizará sobre efectos del alcohol, la velocidad, incluyendo normativas y señalización. A los que quieran sacar el carnet de motos, audiovisuales didácticos, etc.

- De 21 a 46 años: Se hará más concientización sobre la convivencia, el compartir el espacio de la vía pública, porque en Argentina la cultura nuestra es la ley de la selva, pasa el que es más fuerte y no el que por ley tiene derecho.
- De 46 a 60 años: A esa edad, ya son menos los que quieren sacar la licencia, siempre hablando de concientización, darles charlas instructivas a un nivel más globalizado, haciendo hincapié en los puntos firmes de la base de una educación vial.

Antigüedad de licencia e incapacidad: según la cantidad de veces ya renovada la licencia actualización de las novedades en cuanto a la normativa actual mediante un curso, con entrega de consignas a seguir respetando, para mejorar la calidad de vida, disminuir accidentes, etc.

c-Examen práctico más exigente.

El aspirante a obtener la licencia deberá tener un examen más exhaustivo, acorde a la categoría de licencia a obtener, la edad, antigüedad de la misma y la incapacidad del conductor.

Deberá ser en un predio donde se presenten irregularidades del terreno, distinto pavimentos, con 45 minutos mínimo de práctica y evaluación, y los distintos estacionamientos existentes (a 45° de culata, de trompa; paralelos al cordón, etc.), manejo nocturno (todo aquel que no lo tenga como restricción en su licencia). El examen deberá ser tomado obligatoriamente con un vehículo escuela en las distintas categorías a tomar el mismo, ya que es el único que posee doble comando y de esta forma poder evitar cualquier incidente que pudiese ocurrir.

La Ley Nacional de tránsito debería exigir esto en todo el país, pero para poder lograrlo deberíamos tener un grupo de inspectores preparados para evaluar de la misma forma. Lo ideal sería realizar un curso con los actuales encargos de los exámenes de educación vial para propagar cada uno en su provincia este tipo de evaluación.

5.3- Educación a educandos

Talleres de educación a partir de 2 a 5 años: mediante gráficos, juegos didácticos, cuentos, construcción de maquetas, llevando sus propios vehículos a la escuela. Ej.: pata pata, triciclos, etc.

6 a 10 años: un taller de prevención vial, a cargo de psicopedagogas especializadas, teniendo como objetivo generar una nueva actitud en el tránsito en los más pequeños.

10 años en adelante: como materia obligatoria en las escuelas "Educación Vial". De esta manera, al cabo de los años, adquirirán los hábitos y dialecto de manejo adecuados para conducir en forma segura y defensiva en cualquier parte del mundo.

Haciendo mención a los jóvenes las causas, cuando nos referimos a ellos, se puede reunir en torno a dos factores:

El primero la aptitud, debido a su falta de experiencia, tienen menos pericia al volante. Se estima que durante el primer año de permiso, la probabilidad de tener un accidente es de hasta 5 veces superior a la de un conductor experimentado. El segundo factor, la actitud, es determinante por que, sobre todo los varones, tienen mayor propensión al riesgo. A menudo, en el entorno del joven priman los comportamientos temerarios sobre la conducción responsable y prudente.

Partiendo siempre de la premisa de que no hay una solución única: no hay una varita mágica. Es un problema que exige multitud de actuaciones, de muchos agentes y a largo plazo. Pero siempre positivo y sin criminalizar a los jóvenes por que tienen derecho y necesidad de moverse, pero también, y hay que recalcarlo, una responsabilidad.

Haciendo referencia a la "Problemática del tránsito argentino", cabe mencionar al santafesino Horacio Pagani, el cual reside en Módena, Italia. En una entrevista nos hace alusión a un tema que nos preocupa a todos: La seguridad vial.

En ella recalca que: “el tema de los grandes problemas del tránsito no está relacionado solamente con la velocidad. En Alemania por ejemplo, en la mayor parte de los caminos no hay límites de velocidad, o bien hay carteles que van variando el límite según la cantidad de tránsito. Lo que hace que se respeten o no las leyes, las normas de tránsito, es la cultura de la gente. “

Nos comenta que: “las escuelas de manejo que en Italia son muy rígidas; se estudia realmente, tenés libros y todo. Por eso, cuando una persona sale por primera vez en un auto no sólo conoce todas las normas de tránsito, sino que además sabe manejar como corresponde. Yo lo veo en mis hijos (sigue diciendo él) que tienen 19 y 20 años: fueron cinco meses a la escuela para poder tener la licencia. Ellos manejan mejor que yo, porque todavía estoy muy acostumbrado a como lo hacía en Argentina. No obstante, soy una persona respetuosa de las leyes y manejo con cuidado.”

6- CONCIENTIZACIÓN A LA POBLACIÓN EN GENERAL SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL TRÁNSITO ARGENTINO:

- Campañas de educación vial a nivel nacional a través de medios de comunicación

*TV: Mediante SPOT PUBLICITARIOS, en donde se muestren imágenes impactantes para los adultos dentro de los horarios de protección, para que de esta manera se cree conciencia sobre lo que nos puede pasar a todos. En horarios aptos para todo público, publicidades de corta duración con imágenes y vocabulario adecuado para todas las edades.

Dibujos animados: Donde el niño pueda ver que su ídolo, ganador, o el ladrón, súper héroe, o a quien el niño se identifique al ver la serie, se pone el casco, pone el cinturón, calcula la velocidad, usa los espejos, coloca las luces de giro, etc.

Novelas: las amas de casa en donde pueda ver a su galán, que al manejar lo hace con cuidado, toman todas las medidas de seguridad, cuidan de la vía pública, respetan al peatón o cruzan por la senda peatonal, etc.

*Radio: A través de boletines especiales donde se informen situaciones viales actuales, sobre la ciudad y sus alrededores, previniendo así congestionamientos, accidentes, etc.

*Folletería: Con la participación de grandes empresas, incluyendo en su folletería habitual información sobre normas de tránsito, señalización. Además de campañas realizada por la DGT, mediante cartelería en la vía pública, donde se mostrarían problemáticas actuales, métodos de prevención e información útil para el conductor.

La DGT debería premiar a los conductores los días festivos y fines de semana al conductor responsable que ante un control de alcoholemia, salga 0,00 gr/l(en Argentina lo permitido es 0,50 gr/l), la documentación en regla, etc. El conductor será gratificado con una rebaja en la renovación de su licencia.

Dar charlas mensuales, en oficina, empresas, lugares de trabajo sobre la concientización de una hora semanal para un cambio cultural; tenga o no licencia la persona, con personal especializado en la materia. De esta manera podremos erradicar este mal endémico que está incrustado en nuestra sociedad.

No publicitando el modelo de una mota con una señorita sin casco, para poder lucir una cabellera larga y poder mostrar sus ojos, o un muchacho, "hombre fatal" sin casco, dominando con el dominio total de una moto o vehículo, sin cinturón de seguridad, o salir de una fiesta después de unos tragos y conducir el ultimo modelos de vehículo a la mas alta velocidad, etc.

En fin, la publicidad juega un rol importante. En forma esporádica y caprichosa este es un tema recurrente en toda la sociedad del mundo. La discusión tendrá mayor o menor altura, pero siempre se suscita. En Argentina nunca ha arrojado un saldo positivo y claro. Eso es malo. Nada peor que lo indefinido.

En otras sociedades, la riqueza el pensamiento vertido en argumentaciones en pro y en contra de las diversas posturas, ha obtenido una definición cristalizada en "reglas de juego", a las que deben ajustarse anunciantes, agencias y medios; aun en verdaderos códigos de publicidad comunitaria. Creo que sería de utilidad social el desarrollo de tal

debate en nuestra comunidad. Pero hablo de un debate serio y responsable, que nos enriquezca en conjunto. Más allá de las diversas discusiones aleatorias que puedan tener lugar, existen verdaderos ejes centrales que el debate no debe perder de vista. Destaco algunos de los principales:

7-¿EL FIN JUSTIFICA LOS MEDIOS?

El objetivo es VENDER ¿justifica ello que en virtud de valores mayoritariamente privilegiados en la escala, publicite conductas objetivamente determinadas como negativa?

Por ejemplo: VELOCIDAD como sinónimo de PODER

Dos vehículos en la ruta. El auto promocionado va por delante, de otro manejado por un “obeso” con su pareja. La mujer incita al “obeso” a sobrepasar al primero con pedal a fondo, el “obeso” no puede. El conductor del vehículo promocionado “delgado y carilindo”, se compadece y baja la velocidad de 160 km/h para que el “obeso” pueda sobrepasarlo.

La publicidad ha privilegiado un único valor, VELOCIDAD = PODER, del producto que “VENDE”. Pero para exacerbar el valor en el mensaje se muestra la aguja del velocímetro por encima de los 160 km/h, lejano a los niveles máximos permitidos por la ley.

Somos tan distintos respecto a otras sociedades en donde las publicidades de automotrices destacan otras prestaciones del producto vinculadas con valores de seguridad y confort ¿será que los argentinos continuamos con valoraciones mayoritarias que determinan que a la hora de publicitarnos un producto automotor nos lo “venden” circulando a mas de 200 km/h, con modelo femenina incluida en el habitáculo?

En otros lugares si el mensaje utiliza vehículos o la vía publica, cuidan al detalle las conductas viales adecuadas a la prevención de la vida propia y de terceros.

Los compromisos básicos que anunciantes, agencias y medios deben asumir en la Argentina, para mí son las siguientes reglas:

- No incitar a infringir las normas de circulación.
- No destacar potencia o velocidad del automotor sobre otras prestaciones.
- No representar competencias o carreras “deportivas” sobre la vía pública como escenario.
- No generar o sostener necesidades incompatibles con la seguridad(Ej.: VELOCIDAD = PODER).
- No generar sensación de invulnerabilidad por medio de elementos de seguridad (ABS, Air bag).

Hay que establecer como meta consolidar políticas públicas que “nos permitan disminuir el índice de accidentes”. El eje fundamental de los accidentes es la ausencia de una formación en valores y educación vial entre peatones, automovilistas y ciudadanos en general.

Implementar políticas de manera inmediata con un solo objetivo: no más accidentes.

Algunas propuestas de lineamiento de labor a seguir en el estado:

1. Profesionalizar el Servicio de la Educación Vial. Difundiendo y promoviendo en las diversas escuelas material didáctico así como capacitación especializada tanto para padres como para maestros.
2. Aplicar la normativa reglamentaria. Determinando sanciones tanto para los permisionarios, concesionarios y choferes como para los peatones concientizando a la población.
3. Creación del Concejo Ciudadano. Integrado por Instituciones Educativas, Intelectuales en la materia, organizaciones no gubernamentales y sumando esfuerzos logrando el objetivo de bajar el número de accidentes

4. Medicina del Tránsito. La pretensión medica en el lugar de los hechos a través de capacitación personalizada y una adecuada atención medica para las victimas en un accidente automovilístico
5. Aplicación de la Tecnología. En el Control de Tránsito para prevención de accidentes.
6. Creación del Plan Estatal de Prevención de Accidentes Viales. Mediante cursos y programas a nivel de prevención de accidentes viales.

No hay un modelo de transporte en el mundo que se pueda copiar, lo valioso es encontrar las coincidencias que haya con el estado y aprovecharlas. Hay que implementar todas las políticas conducentes para prevenir los accidentes.

El estado es la máxima autoridad en materia de tránsito y tiene siempre un deber primario para con la sociedad toda en un asunto de importancia vital y colectiva como el tránsito vehicular, debiendo impedir la circulación de aquellos vehículos que no reúnan las condiciones de seguridad reglamentarias y que puedan causar accidentes.

Los accidentes no son tales ya que son previsibles y evitables; son sucesos claramente previsibles, no es caso fortuito para la autoridad con competencia sobre la vía. Así lo imprevisible es distinto de lo imprevisto: imprevisto es lo que no se previó efectivamente. Como dice el poeta Paul Valéri, ¿Qué puede haber de imprevisto para el que nada ha previsto?

El estado debe hacer más exigente el otorgamiento y renovación de las licencias de conducir, sancionando a los funcionarios que las extiendan a aquellas personas que no cumplen los requisitos que exigen la ley.

El estado debe sancionar más enérgicamente a los infractores de tránsito, mediante la aplicación de multas y condenas penales ejemplares y de cumplimiento efectivo en aquellos casos de extrema gravedad (Ej.: picadas, conductores alcoholizados, etc.)

El estado debe fiscalizar, a través del Órgano de Control de Concesiones Viales el fiel cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios de peaje en lo que hace al mantenimiento y conservación de las rutas que le fueron entregadas.

El estado u organismo vial competente debe instalar y mantener las señales viales que acompañen, marquen, informen, induzcan y, en definitiva, muestren a los conductores y peatones el camino más seguro.

El estado debe controlar y advertir a la población a través de la Superintendencia de Seguros de la Nación, la solvencia económica y financiera de las compañías de seguro que operan en el ramo del seguro obligatorio automotor.

El estado esta obligado a vigilar en forma permanente a través de la Secretaria de Transporte, Comisión Nacional de Regulación de transporte y autoridad policial que los automóviles, camiones o motocicletas y, especialmente, los colectivos de transporte publico de pasajeros de corta, mediana y larga distancia circulen con la cobertura al día de seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor, se estima que en Argentina alrededor del 50% del parque automotor circula sin seguro.

El concesionario de peaje debe prestar los servicios en forma ininterrumpida durante las 24 horas, auxilio mecánico, auxilio medico, extinción de incendio, sistema de poste parlante S.O.S; manteniendo las rutas y banquetas despejadas y libres de cualquier objeto fijo o móvil (animales sueltos) que pudieran ocasionar una situación de peligro o accidente.

El concesionario vial debe suspender parcial o vial la circulación cuando circunstancias climáticas extraordinarias, como la abundante nieve o neblina espesas, que reducen notablemente la visibilidad y que seguramente traerán aparejados accidentes en cadena con múltiples vehículos involucrados, así lo aconsejen. Si no suspenden la circulación por lo menos deben proveer al usuario vial de coches guías, que cumpliendo una función similar al Safety car utilizado en las competencias automovilísticas, marca la marcha controlando la velocidad y evitando el sobrepaso; o también puede instalar

detectores de niebla que a través de carteles lumínicos adviertan al automovilista la intensidad y gravedad del fenómeno mediante una señalética especial

Al enumerar todos estos deberes incumplidos, en la mayoría de las veces por el estado o autoridad vial competente, no podemos evitar recordar los desgraciados y desastrosos accidentes de tránsito ocurridos en nuestra patria y que pudieran haberse evitado, así mismo el miedo de pensar que seguirán sucediéndose si el estado no abandona su pasividad, sensibilizándose con el sufrimiento causado, conteniendo el sentimiento de impotencia e impunidad colectiva y dando respuesta al clamor popular de justicias para víctimas y responsables.

Esperamos que todo usuario se informe correctamente y se sienta estimulado a ejercitar sus derechos; y de esta forma contribuya a la mejoría y excelencia del tránsito y la seguridad vial, exhortando a todos los sujetos involucrados (estado, organismos viales competentes o concesionarios de peaje) al inmediato y responsable cumplimiento de las obligaciones asumidas, enfrentando positivamente la dolorosa y alarmante estadística de destrucción y muerte que enluta los caminos argentinos

Entrando en tema a la problemática del tránsito argentino, tomo como mía la reflexión del Director de la revista del ISEV (Instituto de seguridad y educación vial) Dr. Eduardo Bertotti. Desde “siempre nuestra forma de conducirnos frente a la problemática de los siniestros viales en la Argentina, ha sido, una pésima mezcla de hipocresía y compra-venta de espejitos de colores. Y digo compra-venta porque ambos involucrados (sociedad y autoridad) son responsables de comerciar una mercadería que como decía mi abuelo, es pescado podrido.

Desde que tengo memoria activa en la temática, la sociedad argentina se convulsiona ante la entidad del siniestro (numerosa cantidad de víctimas) o la popularidad del involucrado y en la medida de la convulsión el Estado “responde”.

A inicios de los 80' recuerdo un accidente de Tránsito con una actriz famosa, la reacción del gobierno de aquel entonces, además de dar amplia difusión a una

estadística estatal muy seria en la materia, que demostraba la triste realidad de 5800 muertos por año en el país, fue impulsar una nueva Ley de Tránsito que reemplazará la nueva ley de 1945, hecho que tuvo lugar recién en 1983.

¿Y qué pasó?: Nada. Nada bueno. Suspendida primero y luego derogada, por ser ley sancionada las postrimerías del proceso militar, su vigencia fue efímera.

Huérfanos de norma llegamos hasta abril de 1992. En esa Semana Santa u terrible siniestro en la, entonces Nacional, Ruta 2, provoca el deceso de una treintena de pasajeros de ómnibus. La cantidad de victimas mas las espantosas características del hecho (encierra en una unidad incendiándose) generaron la reacción de un ministro del interior que busco desesperadamente en los cajones del Congreso algunos de los eternos proyectos de Ley y los presentó con bombos y platillos en el salón de la biblioteca nacional como decreto.

Todos creyeron ¡ya está la solución!

¿Y que paso? Nada. Nada bueno. No tolerado por las autonomías provinciales por ser precisamente un decreto, regia solo en Capital Federal, Antártida y Malvinas.

Finalmente, y luego de varios desastres en las rutas y ciudades Argentinas, nuestro Congreso Nacional da a la luz la nuevo ley de tránsito 24449, hasta la fecha vigente en todas las provincias Argentinas, salvo Buenos Aires, Córdoba y Mendoza.

¿Y que paso? Nada. Nada bueno. La siniestralidad vial se extiende y se agrava como un cáncer por todo el cuerpo del territorio argentino año a año.

Saltándonos otros tristes “hitos” de esta historia, llegamos al principio del año de la seguridad vial en la Argentina 2007, con el antecedente del siniestro de los chicos del colegio Ecos, en la Ruta 11 en la provincia de santa fe y la particular virulencia de la enfermedad de las rutas y ciudades al principio del verano que es reflejada en los titulares y los medios de difusión publica, Radio tv y grafica, provoca la consabida reacción de las autoridades, en este caso estatales. La nación a la fecha expresó a

través del presidente e una reunión con los familiares de la tragedia de Santa Fe (26/03/2007) su promesa de asumir el tema como Política de Estado.

¿Será...? Y todo proceso matizado con “importaciones de institutos exitosos entre otras sociedades sin siquiera observar la realidad de esas sociedades de las cuales se importa “el producto”, así nos encontramos con la famosa licencia de “conducir por puntos” en un país como el nuestro que posee ¡mas de 200 bocas de expendio de licencia sin un registro de las mismas centralizado! ¡ Que disparate!.

0 el de tolerancia 0, a la alcoholemia que tolera la legislatura provincial de Buenos Aires cuando hasta la fecha jamás asignaron presupuestos dignos para aplicar a los medios necesarios para sistematizar eficientemente el control de alcoholemia con el 0,5 internacional vigente.

En todos estos años NO hemos logrado “convencer” a una mayoría apreciable de la sociedad de cosas tan simples como esenciales, por citar:

- Proteger la vida al usar el cinturón de seguridad o el casco en las motos
- Ubicar a nuestros hijos menores de diez años en el sitio mas seguro del habitáculo, atrás.
- Mirar para asegurar el cruce de la calle.
- Respetar a rajatabla el semáforo y el cartel de PARE.
- No beber alcohol si va a conducir.

Todas estas conductas básicas están en las leyes Citadas. Las llamadas “viejas” y las denominadas pomposamente “Nuevas”.

Nos “venden” y lo peor, compramos pescado podrido...

Quizás el día que anuncien “Aplicamos Ley”, y así nosotros lo exijamos, comenzaremos a encontrar la solución...

8- CONCLUSIÓN FINAL

En nuestra sociedad, más allá de esporádicas reacciones, el debate serio y responsable aun no se ha planteado. Lógicamente, mucho menos las soluciones.

BIBLIOGRAFÍA

Dr. Bertotti, E. 2007 . **“Editorial Es hora de actuar”**. Revista del Instituto de Seguridad y Educación Vial. Publicación N° 25 pagina 2. Buenos Aires, Argentina

Henríquez, Pablo. 2007 **“el problema de la Argentina es la educación”** 30 de julio de 2007. http://www.diariodecuyo.com.ar/home/new_noticia.php?noticia_id232184

Además extraje información de lo adquirido en mi experiencia a lo largo de estos 15 años de trayectoria.