

Iberoamerica unida por la seguridad vial

Dr. Martín Diego Pirota

Abogado Especialista en Derecho de Daños
Universidad de Belgrano (Argentina) y
Universidad de Salamanca (España)

Ya en el año 2004 la Organización Mundial de la Salud advertía que: *"El sufrimiento humano causado por las colisiones en las calles y carreteras es enorme... Yendo al contexto de nuestra realidad, todo esto parece ser ignorado: solo basta observar cómo permanecemos impávidos viendo que las estadísticas modifican sus valores... Vivimos justificándonos, buscando formas de evadir la responsabilidad o, lo que es peor, haciéndonos insensibles y acostumbrados al problema..."*. De esta conclusión, que lejos está de pasar de moda sino que, por el contrario, con el paso del tiempo renueva su vigencia, surge claramente que el problema tiene una raíz cultural: siendo el tráfico una de las expresiones auténticas del comportamiento social que coadyuva a la identidad de una Sociedad, región o país. Por eso bien vale la expresión *"conducimos como somos"*. Así, desde una perspectiva psicológica, se ha bautizado como *"furia viaria"* a una manera agresiva de conducir, traducida como una alteración emocional abrupta en personas aparentemente cuerdas ante diversas situaciones en el tráfico, que puede llegar a anular su capacidad de conducir.

Debemos acabar con la equivocada idea que los accidentes de tráfico son inevitables o producto de la casualidad, fatalidad o destino, y empezar a llamar a las cosas por su nombre:

"si se puede evitar, no es un accidente". Es sabido que frente a lo inevitable, una persona se relaja, se resigna, baja la guardia y se encomienda a Dios. Reflexiona con sentido práctico y acierto el ex Juez argentino Bernardo Nespral al decir que *"... y si así fuera (se refiere a si consideramos a los accidentes como sucesos eventuales o involuntarios), las víctimas de tales "accidentes" no podrían reclamar la reparación del daño ni ningún otro tipo de indemnización. Porque el caso fortuito y la fuerza mayor son hechos que no se pueden prever, o que previstos no se pueden evitar. Sin embargo, sabemos que no es así. Los llamados accidentes de tráfico quizás no sean "accidentes", como genéricamente se los conoce, porque no siempre son consecuencia de un caso fortuito o de fuerza mayor: muchas veces se pueden prever y evitar..."*. Hoy se prefiere la expresión: *"hecho o siniestro de tráfico"*, por ser la que nos permite tener una visión esperanzadora del problema, a través de la búsqueda de soluciones integrales que terminen con la irresponsabilidad (*a mí no me va a pasar...*), impunidad y resignación colectiva (*era su destino...*). Agrega Nespral que *"deberíamos darles otra denominación: imprudencias del tráfico, imprudencia viaria, mala praxis viaria o responsabilidad derivada de daños en la vía pública"*.

Hay que generar un cambio de mentalidad en los usuarios acerca del cumplimiento de las normas de tráfico, logrando que se acaten no sólo por ser obligatorias, sino por la conciencia y el convencimiento de su cumplimiento (leyes deseadas y no temidas por la Sociedad). Comparativamente sería como dejar de estudiar de memoria (desactivar el piloto automático de la conducta) para pasar a hacerlo de forma razonada y conciente, a través de la toma de decisiones acertadas que minimicen el riesgo viario. Hasta que no logremos desterrar el infantil e irresponsable pensamiento de que las leyes están para coartar mi libertad o para castigarme, sino que son reglas de convivencia social, buenas y justas para todos, no vamos a internalizar la convicción de su cumplimiento; muy al contrario, el efecto será inverso y provocará rebeldía y desobediencia ante el temor a la restricción o a la sanción. Lo mismo ocurre con las personas que cumplen los preceptos religiosos por miedo al castigo o a la reprimenda, y no por íntima convicción o vocación de seguimiento a la palabra de Dios.

Si bien no podemos desconocer que el automóvil contribuye a la autonomía y libertad de movimiento del ser humano (y en no pocas ocasiones es utilizado como sím-

bolo de *status*), resulta paradójico el egoísmo o exacerbado egocentrismo puesto de manifiesto en la conducción por un espacio público, que precisamente es de todos (movilidad sostenible, saludable, inclusiva, en definitiva, más democrática). Dicho egoísmo repugna a la convivencia social que propone la norma vial a través de la regulación y ordenamiento del tránsito vehicular. Parece que el automóvil, de ser un bien para satisfacer las necesidades del hombre, en muchas ocasiones se transforma en un mal por las consecuencias fatales y desastrosas de su utilización irresponsable.

A través de la educación viaria se busca formar una verdadera conciencia del riesgo en conductores y peatones. Su enseñanza se debería impartir en forma transversal (no como materia única, sino que sus contenidos atravesasen, estén comprendidos o incluidos en cada una de las asignaturas) en las etapas preescolar y primaria, y como materia única en el último año de la secundaria, como preparación para la obtención del permiso de conducir. En el proceso de aprendizaje de la seguridad viaria el componente axiológico es muy importante. Los valores se enseñan o transmiten vivencialmente y a través de referentes (padres, maestros, etc.), no de forma teórica. Un gesto o conducta vale más que mil palabras: el educador que al término de su clase conduce su motocicleta sin colocarse previamente el casco protector. Hay que enseñar a los jóvenes a internalizar que la libertad no es incompatible con la responsabilidad al transitar por calles y carreteras.

La seguridad viaria se debe tomar como una verdadera política de Estado, con un fuerte compromiso de parte de los tres poderes (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), y de manera que trascienda a los gobiernos de turno. Las naciones latinoamericanas requieren con urgencia la elaboración, implementación y posterior



seguimiento de programas de acción sostenible, orgánicos e integrales a corto, mediano y largo plazo en materia de prevención y seguridad viaria, y no "políticas de choque" o de impacto mediático que reaccionen ante el clamor popular con respuestas automáticas, superficiales, coyunturales e irreflexivas, sin la debida profundidad y debate que el tema merece.

La señalización advierte, recomienda, informa, ordena o prohíbe, todo lo cual implica un diálogo mudo mediante el cual la autoridad viaria se dirige al usuario, que con su conducta puede contestar obedeciéndola, siguiendo sus indicaciones, o ignorándola, con las diferentes consecuencias que ello puede traer aparejado. La pérdida de confianza del usuario en el obligatorio seguimiento (respeto) de la señalización se puede destacar desde un punto de vista antropológico, al convertir sistemáticamente las señales en símbolos, adaptando su significado a su propio querer o entender, generándose una percepción distorsionada de la realidad viaria (subestimación del riesgo).

Es inexacto y mentiroso el postulado de que el 90 % de los accidentes de tráfico son causados por fallos humanos (teoría conductualista), cuando en realidad un número importante de errores de los con-

ductores y sus terribles consecuencias (que se estiman en un 30 %) son inducidos o provocados por un defectuoso diseño, construcción o mantenimiento de las calles y carreteras (o por una falta de señalización adecuada en su caso), agravando además los efectos dañinos del accidente. Una infraestructura viaria amable o indulgente es la única que puede absorber, reducir o atenuar los efectos perjudiciales que pueden traer aparejados una equivocación del conductor o un desperfecto del automóvil (trazado adecuado, peralte o inclinación moderados, barreras de seguridad o amortiguadores de impacto que protejan de obstáculos rígidos cercanos a la vía, ausencia de desniveles o caídas bruscas de los bordes de la plataforma, señalización adecuada y carteles de mensaje variable, etc.). De ello se desprende la "vital" importancia del componente de seguridad viaria en el diseño, construcción y mantenimiento de calles y caminos.

Hay que destacar la autoridad moral (por ser parte de la estadística nefasta) de las víctimas de siniestros de tráfico o sus familiares, quienes a pesar de la dolorosa situación que les toca atravesar, vienen llevando a cabo una destacada tarea de concienciación social enfocada a la prevención. Y justamente es sincero reconocer que los latinoamericanos

no tenemos el hábito de prevenir, sino más bien vivimos el día a día; somos improvisadores por naturaleza. Será por ello que no le damos importancia a la contratación de seguros que amparen nuestra vida o bienes. A propósito de mostrar o hacer visibles los beneficios de la prevención, afirma con acierto el ex Secretario General de la ONU Kofi Annan que: "... *construir una cultura de la prevención no es fácil. Si bien los costos de la prevención deben pagarse en el presente, sus beneficios se hallan en un futuro distante. Además, los beneficios no son tangibles: son los desastres que no ocurrieron...*". Y nosotros agregamos: "*las vidas que se salvaron...*". "*Lo esencial es invisible a los ojos*", decía con gran sabiduría Saint-Exupéry en su célebre obra "*El Principito*": una frase que a pesar de su antigüedad y su aparente contenido utópico y fantasioso, sigue manteniendo su vigor en el seno de una Sociedad "*esencialmente*" materialista y competitiva.

En los juicios originados por siniestros de tráfico (muerte o lesiones) en los que se investiga la responsabilidad penal del conductor de un vehículo, la víctima (o sus familiares) es cada vez más escuchada, y en su clamor reclama (no con sentimiento de venganza, sino de justicia) el endurecimiento de penas y sanciones, la inclusión de los llamados delitos contra la seguridad viaria en el Código Penal, y la no aplicación de la suspensión del juicio a prueba a cambio del cumplimiento de tareas comunitarias. Todo ello requiere a su vez una preparación y sensibilidad especial de jueces y fiscales para poder captar las particularidades de cada caso, en la difícil misión de impartir justicia con la imparcialidad y objetividad que el tema merece. Si bien no desconocemos el carácter de última ratio del Derecho Penal, como último recurso a utilizar por el Estado a falta de otros menos lesivos (principio de intervención

mínima); y que en materia viaria reprime conductas consumadas (homicidio o lesiones culposas, daño y abandono de persona u omisión de auxilio), en los delitos contra la seguridad del tráfico se penan las acciones u omisiones riesgosas para la circulación viaria que, aunque no causen un resultado lesivo o dañoso (siniestro), crean una suerte de peligro, más o menos intenso, para la vida o la integridad de las personas. Por tanto, con estos delitos, se amplían los contornos de la protección de la vida y de la salud, desde su puesta en peligro hasta su efectiva lesión.

Las víctimas o sus familiares, desde la propia experiencia vivida, son capaces de movilizar los corazones para ayudar a modificar o corregir "*pequeños*" hábitos, conductas o comportamientos, inconsistentes, automáticos y riesgosos que pueden ocasionar "*grandes*" desastres. No se trata solamente de buscar responsables, sino de aportar soluciones que contribuyan a evitar la repetición constante y masiva de desafortunados sucesos. Así nos resultó muy emotivo y conmovedor el testimonio brindado por la psicóloga Alejandra Forlán, Presidenta de la Fundación que lleva su nombre, quien relató cómo a raíz del siniestro que le tocó sufrir hace 20 años y que la dejó en una silla de ruedas, debió adecuar su proyecto y motivación de vida, convirtiendo su angustia en ayuda solidaria a favor del cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidades permanentes derivadas de esta problemática.

Es imprescindible crear e identificar una autoridad de coordinación, aplicación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad viaria, que funcione como organismo descentralizado en el ámbito del Poder Ejecutivo, con autonomía administrativa y normativa, así como con autarquía económica y financiera, y con personalidad jurídica propia.

Se destaca la importancia de la llamada "*Agencia Líder*" como entidad responsable de la puesta en funcionamiento y evaluación de un Plan Nacional de Seguridad Viaria, y de la articulación y distribución o delegación de funciones a los demás organismos competentes en materia viaria (policía, municipios, Direcciones de carreteras y de transporte, concesionarios, Fiscalía, OO.NN.GG., etc.). En la Argentina resulta de reciente creación y puesta en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial como una entidad descentralizada en el ámbito del Ministerio del Interior, y que cuenta con un Director Ejecutivo como brazo ejecutor de sus decisiones. En otros países iberoamericanos recibe el nombre de: Dirección General de Tráfico (España), Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile), Unidad Nacional de Seguridad Vial (Uruguay), Ministerio de Transporte (Colombia), Consejo Nacional de Seguridad Vial (Perú), Departamento Nacional de Tránsito (Brasil), Consejo de Seguridad Vial (Costa Rica), Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (Paraguay). Aunque cambie la denominación, en lo sustancial, la esencia, misión y representatividad como cara visible del Estado en materia de seguridad viaria y ante la Sociedad toda, es la misma.

Otro eje temático son las llamadas *auditorías de seguridad vial*, mediante las cuales se determina la presencia de *puntos negros, críticos o de conflicto* en las calles y carreteras, es decir: los lugares de alta concentración de siniestros viarios en un determinado período de tiempo, o donde es posible prever (prevención) que puedan ocurrir accidentes de forma frecuente y reiterada. Las auditorías se pueden hacer en las tres fases de la obra: durante la etapa del proyecto (para evitar el diseño de lugares conflictivos), en la construcción (para ir evaluando y corrigiendo los puntos críticos) y terminada la obra (como una forma de

control, seguimiento o individualización de puntos negros, si es que no se hizo en las dos etapas anteriores). Revela el Catedrático de Derecho español Miguel López-Muñiz Goñi que: "... en el planeamiento de una carretera comienza precisamente la prevención del accidente de tráfico...". Las auditorías de seguridad vial revisten una notable importancia en la tarea de prevención que debe llevar adelante la autoridad competente; y pueden según el caso servirle como instrumento probatorio para atenuar su responsabilidad en juicios en los que sea demandada por algún defecto en el diseño o mantenimiento de la vía. Por ello su realización, omisión o deficiente ejecución puede generar consecuencias jurídicas favorables o desfavorables para la autoridad viaria en cada caso concreto. A propósito los organismos multilaterales de crédito (Banco Mundial y Banco Interamericano de Desarrollo) están exigiendo estas auditorías previo al otorgamiento de créditos para la construcción de caminos, de manera que se incluya el componente de la seguridad viaria en los proyectos.

También hay que considerar la influencia del clima sobre el tráfico



y la seguridad viaria, presentándose las últimas alternativas tecnológicas como parte de los sistemas inteligentes de transporte (ITS), para detectar, controlar y advertir sobre situaciones meteorológicas críticas para la conducción (niebla, nieve, hielo, lluvia intensa que causa anegamiento de la ruta, granizo). Estos medios (estaciones meteorológicas provistas de cámaras y sensores, ubicadas a la vera de la carretera) permiten a los gestores o a los responsables de la seguridad viaria (Estado, organismos descentralizados o concesionarios) la toma

de decisiones on line (en tiempo real) como también el registro estadístico para lograr correcciones o mejoras futuras: lo que redundará en beneficio del usuario que, al estar debidamente informado a través de una señalización luminosa con mensaje variable (retrasando o adelantando el punto de percepción probable del inicio del fenómeno climático adverso), tendrá mayores posibilidades de evitar situaciones traumáticas, al advertir con suficiencia temprana la situación de peligro, y teniendo más tiempo para reaccionar, frenar o evitarla. ❖



NOTA DEL COMITÉ DE REDACCIÓN DE RUTAS

En relación con este interesante artículo, cuyo punto de vista es el de un profesional del Derecho, el Comité de Redacción de RUTAS desea formular una matización en relación con la afirmación de que "...es inexacto y mentiroso el postulado de que el 90 % de los accidentes de tráfico son causados por fallos humanos (teoría conductualista), cuando en realidad un número importante de errores de los conductores y sus terribles consecuencias (que se estiman en un 30 %) son inducidos o provocados por un defectuoso diseño, construcción o mantenimiento de las calles y carreteras (o por una falta de señalización adecuada en su caso), agravando además los efectos dañosos del accidente". Esa afirmación resulta más comprensible en un contexto como el de algunas naciones latinoamericanas, en las que no se ha podido todavía modernizar su red viaria hasta el nivel que hoy han alcanzado las de la Unión Europea, los Estados Unidos y otros países del mismo grado de desarrollo.