

MARTÍN DIEGO PIROLA



Fondo Editorial de la
Pontificia Universidad
Católica del Perú, Lima.

I.S.B.N.:

978-9972-42-865-4.

Págs. 186.

Año 2008.

“VÍAS HUMANAS. UN ENFOQUE MULTIDISCIPLINARIO Y HUMANO DE LA SEGURIDAD VIAL”

Auditorías de seguridad vial.

Derecho Vial: responsabilidad civil y penal de los sujetos, y seguro de responsabilidad civil. Alcohol y volante: alianza trágica.

Lesionología del trauma por hechos de tránsito.

Investigación y reconstrucción de los siniestros en el tránsito.

COMENTARIO:

La investigación constituye el primer trabajo editorial en Latinoamérica que enfoca la temática de la seguridad vial desde las diferentes perspectivas disciplinarias del derecho, la ingeniería vial, la medicina forense (medicina vial) y la criminalística (accidentología vial), tratando la problemática de la siniestralidad vial con una visión integral y superadora, con la finalidad vital puesta en la prevención y en la concientización del riesgo vial, a través del estudio sistemático de las causas reales o verdaderas que ocasionan los accidentes de la circulación. Por ello, para producir este libro se han congregado especialistas en seguridad de todo el ámbito hispano.

El Ing. Juan Carlos Dextre desarrolla el tema de las auditorías de seguridad vial para la prevención de siniestros, herramienta que está siendo utilizada con éxito en muchos países.

El Dr. Martín Pirola expone sobre derecho vial, responsabilidad civil y penal y el seguro de responsabilidad civil. Ello a fin de mejorar las normativas y que los involucrados en un siniestro puedan ser atendidos oportunamente y reclamar una reparación por los daños sufridos. Precisamente echando manos del estudio multidisciplinario más abarcativo y omnicomprensivo efectuado por el llamado Derecho Vial o Derecho de la Circulación, se pretende acercar o por lo menos lograr acortar esa distancia, a veces larga, que existe entre las ciencias de la

accidentología vial e ingeniería (mecánica y vial) y el derecho en la temática de análisis.

El Dr. Carlos Tabasso desarrolla el tema de la trágica alianza entre el alcohol y el volante, causa de muchos siniestros.

El trabajo del Dr. Jorge Bermúdez explica las lesiones que pueden producir los siniestros, haciendo énfasis en la necesidad de capacitar a los médicos para que realicen una tarea de prevención, en lugar de intervenir únicamente en la etapa posterior a la colisión.

El Ing. Aníbal García se ocupa de la investigación y reconstrucción de los siniestros en el tránsito, tarea a la que se dedican los peritos judiciales y las divisiones de investigación de accidentes de tránsito de la policía que intervienen en los casos de accidentes severos donde muere, al menos, uno de los involucrados.

INTRODUCCIÓN:

Las lesiones y muertes causadas por el tránsito constituyen un problema de salud pública, una pandemia mundial que causa, cada año, la muerte de 1.2 millones de personas y deja hasta 50 millones de heridos (Organización Mundial de la Salud, 2004). Según Murray (1996), en el año 1990, los traumatismos causados por el tránsito constituían la novena causa de morbilidad y las proyecciones indican que, para el año 2020, ocuparán el tercer lugar. El costo mundial se estima en 518,000 millones de dólares anuales, lo cual representa aproximadamente para cada país el 1.5% del PBI.

El impacto social de los siniestros de tránsito no afecta a toda la población por igual, sino que son justamente los más pobres los que padecen sus consecuencias en mayor proporción. En el caso de que fallezcan las personas que sustentan la familia, los deudos quedan en la pobreza, los hijos dejan de estudiar, etc. También son los más pobres los que, luego de un accidente, no pueden asumir un largo proceso de rehabilitación y, en general, tienen menor acceso a la atención médica. Por otro lado, son los usuarios más vulnerables los que están más expuestos a perder la vida o a quedar con discapacidades (especialmente, en las ciudades). Este grupo está compuesto por los peatones que, en su mayoría, son los que no tienen la posibilidad de comprarse un automóvil.

En el caso peruano, en el año 2006, fallecieron 3.481 personas, mientras que otras 46.832 resultaron heridas (Ministerio del Interior, 2007). La cifra de muertos puede ser mayor, teniendo en cuenta que internacionalmente se contabilizan a todas aquellas personas que mueren -producto de un accidente de tránsito- durante los 30 días después de ocurrido el mismo. Según la World Road Association (2003), se recomienda utilizar un factor de ajuste de 1,15 para aquellos países que no utilizan los 30 días, con lo cual en el año 2006 la cantidad de muertos por accidentes de tránsito en

el Perú ascendería a la cifra de 4.003 personas.

En el caso argentino, en el año 2006, fallecieron 3.842 personas, en tanto que otras 108.548 resultaron heridas (Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito -Re.N.A.T.-). Sin embargo, el ReNAT considera –siguiendo una recomendación de la Organización Mundial de la Salud- que el 33% de los heridos graves (de un total de 12.174) fallecen en el lapso de 30 días, con lo cual la cantidad de fallecidos para el año 2006 se eleva a la cifra de 7.859.

Cada año se repite el problema y, a pesar de la cantidad de muertos, de personas que quedan con alguna discapacidad y del costo económico, la sensibilidad de las autoridades y del público en general solo se manifiesta en los momentos en que se produce una racha de accidentes, que es percibida por todos como fuera de lo normal. Esto significa que, mientras no exista una cantidad excesiva de accidentes y muertos, las personas perciben que los accidentes de tránsito les ocurren a terceros.

Los países necesitan desarrollar estrategias y soluciones que sean las más convenientes para su realidad; sin embargo, también es importante reconocer los programas que han desarrollado los países que han tenido éxito en la reducción de accidentes, como Suecia y Holanda, por ejemplo. En el caso de Suecia, el trabajo sobre seguridad de tráfico se basa en la visión cero, lo cual significa que es inaceptable que cualquier persona muera o resulte afectada de por vida por un accidente de tráfico. Para lograr esto, se han establecido los siguientes principios:

- El sistema de tráfico se debe adaptar de la mejor manera a las necesidades, errores y vulnerabilidad de todos los usuarios.
- El diseño del sistema de transporte considera como principal parámetro el nivel de violencia que puede tolerar una persona para que no muera o quede seriamente herida.
- La velocidad vehicular es el factor de regulación más importante para tener vías seguras.
- Se debe determinar de manera técnica los estándares de las vías y los vehículos para no exceder el nivel de violencia que el cuerpo humano puede tolerar.

Holanda maneja el concepto de seguridad sostenible, mediante la cual todo el tráfico y el sistema de transporte debe ajustarse a las limitaciones y posibilidades de los usuarios de las vías. Su filosofía se resume en la expresión "prevenir es mejor que curar" y todo está dirigido a prevenir los accidentes. Además, si un accidente ocurriera, las consecuencias deberían mantenerse a un mínimo absoluto. La seguridad sostenible se basa en cinco principios básicos:

- **Funcionalidad**

Una red vial sostenible y segura tiene una funcionalidad basada en tres tipos de vías. En un extremo, están las vías principales caracterizadas por un importante volumen de circulación y por garantizar la conectividad entre varias zonas de la ciudad; en el

otro extremo, están las vías locales o de acceso a las propiedades, donde es necesario priorizar la circulación peatonal y la de los ciclistas, y limitar la presencia de vehículos (pacificación del tráfico). El tercer tipo de vías sirve para dar un buen acoplamiento entre los dos tipos extremos.

- **Homogeneidad**

La seguridad sostenible tiene como objetivo la homogeneidad en masa, velocidad y dirección. Esto significa que los vehículos con diferencias significativas en masa, velocidad y sentido de circulación se deben separar físicamente uno de otro. Por ejemplo, los coches y los usuarios vulnerables que comparten una misma vía son incompatibles, así como también lo son los camiones con otros vehículos, o los vehículos a motor que conducen en sentidos opuestos. Los conflictos entre estos tipos del vehículo tendrán -casi de modo inevitable- consecuencias severas. Esta clase de conflicto se puede evitar teniendo infraestructuras o carreteras de doble calzada separadas. Cuando la separación física no es posible, por ejemplo en las intersecciones a nivel, la velocidad debe ser reducida. Debe ser tan baja que todos los conflictos posibles terminen con seguridad, es decir sin ninguna consecuencia severa.

- **Previsibilidad**

Los usuarios deben saber qué comportamiento de manejo se espera de ellos y qué pueden esperar ellos de los demás. Además, los usuarios deben reconocer el tipo de vía y ajustar su manejo (velocidad, nivel de atención, etc.) a estas características.

- **Indulgencia**

El diseño de las vías debe ser tal que cualquier choque debe terminar lo mejor posible. Un vehículo que se sale del camino no debe golpear ningún obstáculo u objeto fijo, porque esto ocasionaría una lesión severa. El vehículo por sí mismo debe proporcionar protección a sus ocupantes y al vehículo o persona con la que colisiona. También tiene un sentido social; es decir, los conductores más experimentados deben anticiparse al error de los menos experimentados. Esto previene errores cometidos por un inexperto "que es castigado" con una colisión.

- **Autoconocimiento**

El autoconocimiento se refiere a la capacidad o posibilidad del conductor para estimar correctamente su propia aptitud para conducir. Esto significa que él debe saber qué habilidades posee y si son suficientes para conducir con seguridad. También debe saber si está, temporalmente, imposibilitado para conducir debido al alcohol, la tensión o la fatiga.

Algunos países sudamericanos están tratando, sin éxito, de disminuir los siniestros de tránsito y, por lo general, esto se debe a que falta alguno de

los seis componentes que son necesarios, según la *World Road Association*, los cuales son:

- Una estructura organizacional para coordinar y optimizar los esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad vial (consejo nacional de seguridad vial, comités regionales, provinciales y locales, policía de tránsito, sector privado y grupos interesados en la seguridad vial).
- Un sistema integrado de datos que permita responder las siguientes preguntas: ¿dónde ocurren los accidentes?, ¿cuándo?, ¿quiénes están involucrados?, ¿cuáles son las consecuencias? Este componente es uno de los más débiles en algunos países, entre los cuales está el Perú, y requiere de una decisión política para superarlo.
- Un soporte político y social que garantice que la seguridad vial se convierta en una política de Estado.
- Financiamiento, es decir, el gobierno debe invertir una cantidad importante de dinero en la implementación de iniciativas de seguridad vial. Este es uno de los principales obstáculos, dado que invertir en prevención no da resultados tangibles, pues el beneficio es “la persona que no murió”, “la persona que no quedó inválida”, “la familia que no quedo en la pobreza”, etc.
- Especialización técnica e investigación, lo que significa que las personas que definen las políticas de seguridad vial a nivel nacional deben conocer si es que hay suficientes especialistas en el tema (ingenieros, médicos, abogados, técnicos, policías, instructores, etc.). Adicionalmente, es necesario apoyar la investigación en temas de seguridad vial, debido a que es la única manera de conocer los problemas locales y lo que permitiría adaptar las soluciones (de los países más avanzados) a nuestro entorno.
- Monitoreo y evaluación, lo que implica que, para poder conocer la efectividad de las medidas implementadas, es necesario establecer indicadores que puedan ser medidos a lo largo del tiempo. Esto permite ajustar aquellas medidas que no están dando resultados positivos y reproducir, en otros lugares, aquéllas que están teniendo éxito.

Considerando, por un lado, que la mejor manera de obtener resultados positivos en materia preventiva es una intervención multidisciplinaria y, por otro lado, que los países sudamericanos tienen -en mayor o menor medida- problemas similares, un grupo de profesionales nos hemos animado a escribir esta publicación: *Vías Humanas*. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial, que está dirigida a un grupo amplio de personas y entidades, razón por la cual se ha tratado -en la medida de lo posible- de manejar un lenguaje asequible a cualquier persona.

El Ing. Juan Carlos Dextre desarrolla el tema de las auditorías de seguridad vial como herramienta para la prevención de siniestros utilizada con éxito en muchos países.

El Dr. Martín Pirola desarrolla los temas de derecho vial, responsabilidad civil y penal, así como el tema del seguro de responsabilidad civil. Con estos contenidos, se pretende mejorar las normativas, de tal manera que los involucrados en un siniestro puedan ser atendidos oportunamente y, al mismo tiempo, puedan reclamar -de ser pertinente- una reparación por los daños causados.

El Dr. Carlos Tabasso es autor del tema "Alcohol y volante: una alianza trágica", que permite entender este problema que, en muchos países, es causa de muchos siniestros de tránsito.

El Dr. Jorge Bermúdez, autor de "Lesionología del trauma por hechos de tránsito", pone énfasis en la necesidad de capacitar a los médicos para que realicen una tarea de prevención, en lugar de intervenir únicamente en la etapa de post colisión.

El Ing. Aníbal García se ocupa de la investigación y reconstrucción de los siniestros en el tránsito, tarea en la que se interrelaciona la labor a la que se dedican los ingenieros forenses que asisten a los jueces en calidad de peritos expertos, con la división de investigación de accidentes de tránsito de la policía (en algunos países), que interviene en el caso de accidentes severos (donde muere o resulta severamente lesionado, al menos, uno de los involucrados).

Esperamos que esta publicación sea un estímulo para que más profesionales de las distintas disciplinas (psicólogos, estadísticos, médicos, ingenieros, abogados, sociólogos, etc.) trabajen en temas de seguridad vial, reconociendo, de esta manera, que la seguridad vial es una tarea de todos.

Juan Carlos Dextre
(Coordinador de la publicación)

REFERENCIAS:

- Ministerio del Interior, División de Estadística de la Policía Nacional del Perú (2007). Lima.
- Murray (1996). The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality from diseases, injuries, and risk factors in 1990 to 2020. Boston.
- Organización Mundial de la Salud (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra.
- World Road Association (2003). Road Safety Manual. París.