Observatorio Social

Comprender mejor para hacer mejor

Serie Informes de Coyuntura del Observatorio Social

**Informe 13 · Marzo de 2010**

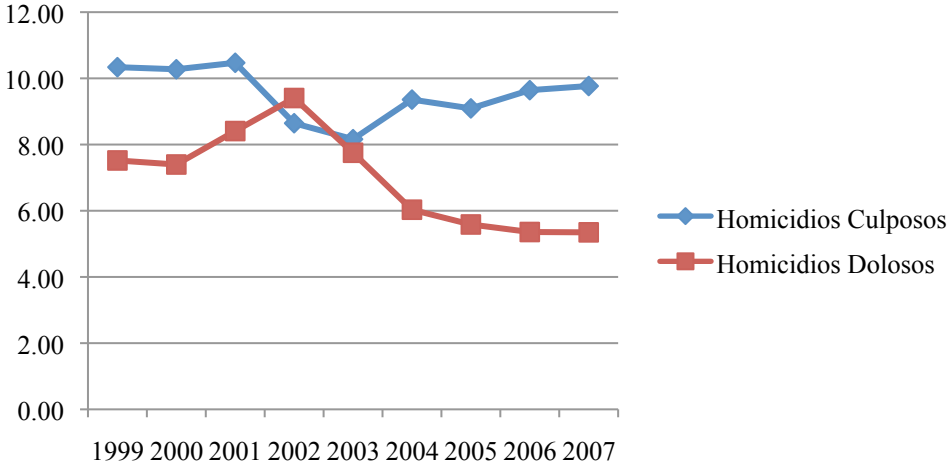
# Seguridad vial en la Argentina

*por Nicolás Garcette*

No pasa un día en la Argentina sin un cortejo de muertes por accidentes en sus rutas y autopistas. En el año 2007, 3.783 personas murieron y 97.029 terminaron lesionadas por culpa de un accidente vial en el país, según datos publicados por la Dirección de Política Criminal del Ministerio de Justicia[1]. El mismo año, 2.071 homicidios dolosos y 159.777 lesiones dolosas ocurrieron en el país. Dicho de otra manera, se mata y se muere más (casi dos veces más) en la Argentina por causa de la inseguridad vial que por la inseguridad relacionada con los asaltos, tan denunciada en los medios.

Como se puede observar en el gráfico siguiente, durante los diez últimos años, los homicidios culposos superaron a los homicidios dolosos todos los años menos en el 2002, año de crisis aguda, que fue también el año pico para los homicidios dolosos.

Gráfico N°1. Homicidios Culposos y Dolosos
(tasa por 100,000 Habitantes):
Argentina,1999-2007.
Fuente: Elaboración propria en base a los SNIC publicados por la Dirección de Political Criminal (Ministerio de Justicia, Argentina)




[1] Los últimos datos disponibles sobre homicidios y lesiones corresponden al año 2007, según el Ministerio de Justicia.

Además, los homicidios culposos siguen una evolución claramente opuesta a la de los homicidios dolosos. Disminuyeron con la crisis económica de 1999 al año 2002 (-18%) y subieron con el crecimiento económico de 2003 al año 2007 (+25%), volviendo casi a su nivel de 1999 que era de 10 por 100,000 habitantes. En cambio, las lesiones culposas no dejaron de crecer desde el año 1999. Pasaron de una tasa de 143 lesiones dolosas por 100,000 habitantes en el año 1999 a 250 en el año 2007, representando un incremento del 75%.

La Provincia de Buenos Aires registra la mayor cantidad de homicidios culposos (28% del total en el año 2007). Junto con las provincias de Santa Fé y de Córdoba, concentran casi el 53% de los homicidios culposos y el 57% de las lesionas culposas que ocurren en el país. Sin embargo, cabe resaltar también que esas tres provincias representan también el 57% del parque automotor nacional. De hecho, como se puede ver claramente en el gráfico N°2, las provincias donde se mata más en las rutas en relación al tamaño del parque automotor son las de Santiago del Estero, de Chaco y de Formosa. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocupa una situación especial. Su parque automotor es muy substancial: representa el 17% de todos los automotores registrados en el país. Eso explica que el 17% de las lesiones culposas ocurren en esa ciudad. En cambio, siendo ciudad, registra solamente el 3 % de los homicidios culposos.

Gráfico N°2. Homicidios Culposos a nivel nacional
(Tasa por 100, 000 automotores registrados, 2007)
Fuente: Elaboración propria en base a la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos (DNRPA) y la Dirección de Po

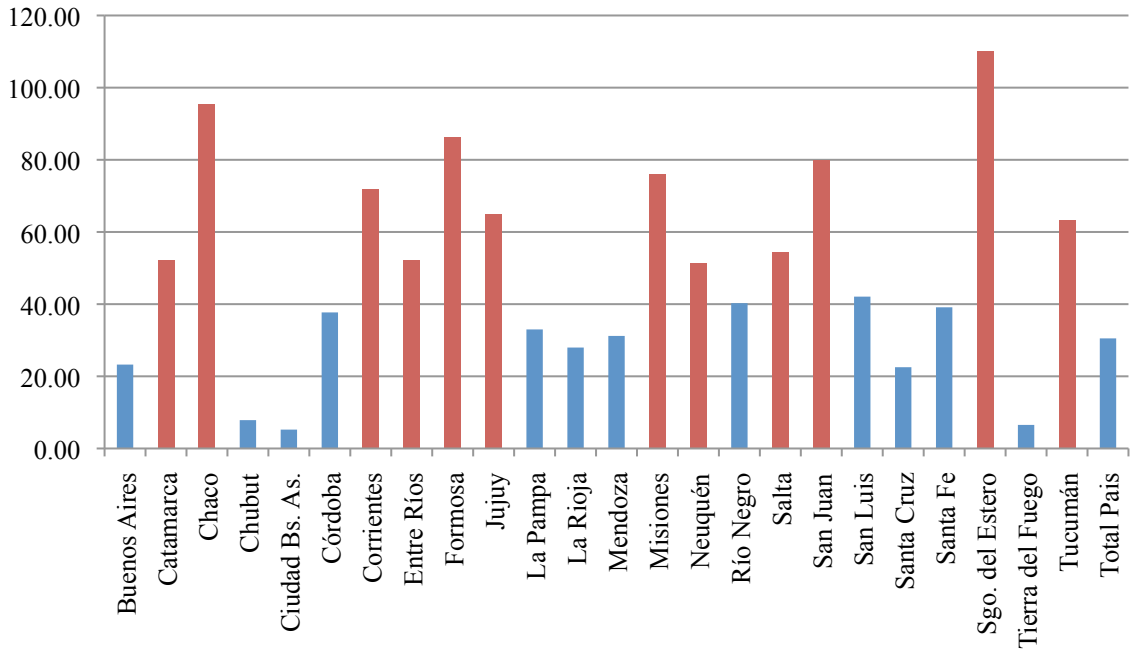
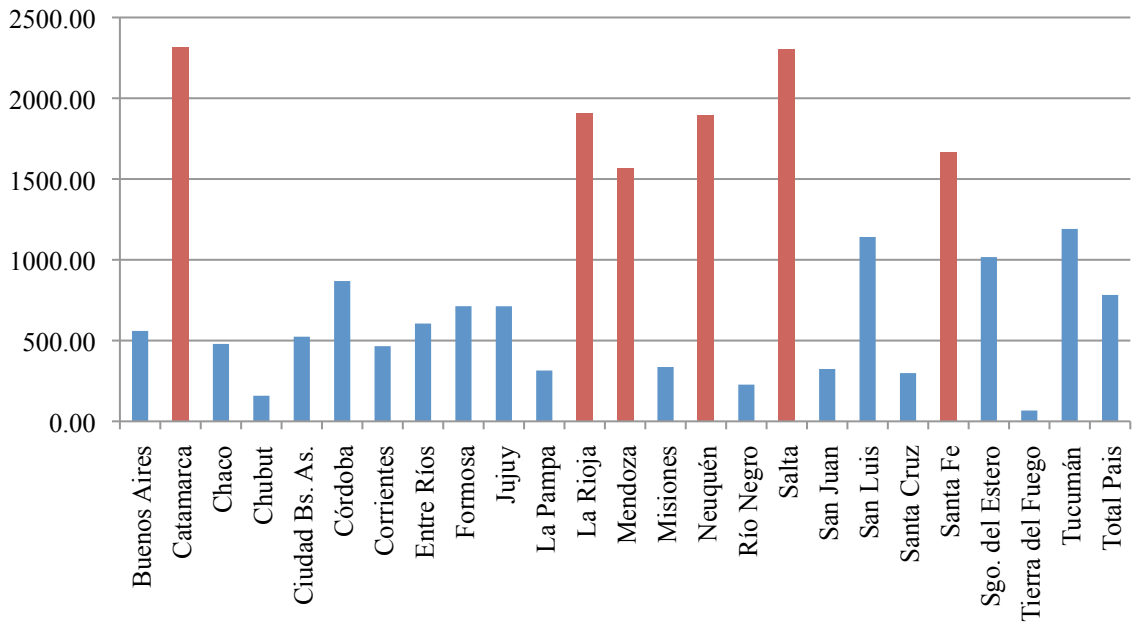


Gráfico N°3. Lesiones Culposas a nivel nacional
(Tasa por 100, 000 automotores registrados, 2007)
Fuente: Elaboración propria en base a la DNRPA y la Dirección de Politica Criminal.

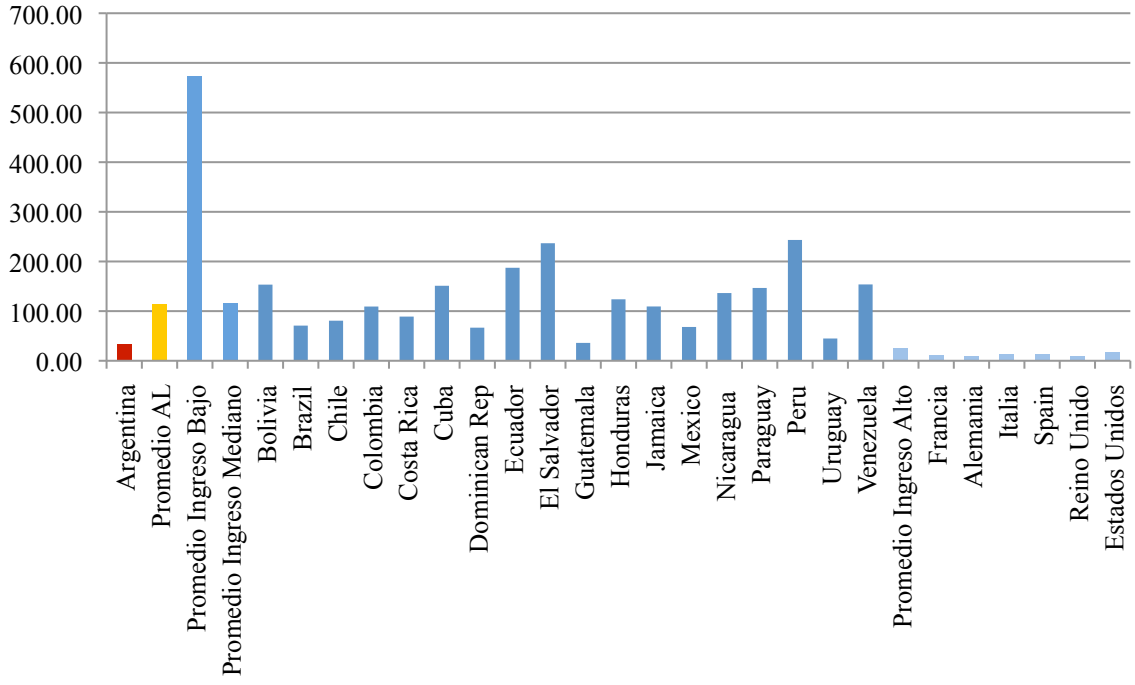



Un informe del Argentine Forum for Health Research (2007) subraya que la mortalidad por lesiones asociadas a trauma por colisión en el tránsito constituye la primera causa de muerte a partir del primer año de vida hasta los 40[2]. De manera general, la Argentina reproduce un hecho que se observa a nivel internacional. Las primeras víctimas son siempre los jóvenes: el 45 % de los muertos por causa de un accidente de tráfico en 2007 en la Argentina tenían menos de 34 años. Cabe resaltar también la predominancia en las victimas de los varones: ellos representaban ese mismo año el 76 % del total de las víctimas. Presentado de otra manera, casi la mitad de las víctimas de un homicidio doloso (45%) eran en el año 2007 varones menores de 44 años, a pesar que ellos representan solamente el 35% de la población total.

[2] Foro de Investigación en Salud de Argentina, *Estado de Conocimiento y Agenda de Prioridades para la Toma de Decisiones en Seguridad Vial en Argentina*, 2007.

Los datos publicados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su último informe[3] permiten hacer algunas comparaciones internacionales. La tasa de homicidios culposos (por 100,000 vehículos registrados) de la Argentina corresponde en el año 2007 al 30% del promedio de los países latinoamericanos y los países de ingreso medio (33 muertos por 100,000 contra 115). De hecho, como se puede observar en el siguiente gráfico, es la tasa más baja de toda la región. Esa tasa se ubica a un nivel un poco más alto que el promedio de los países de ingreso alto (25).

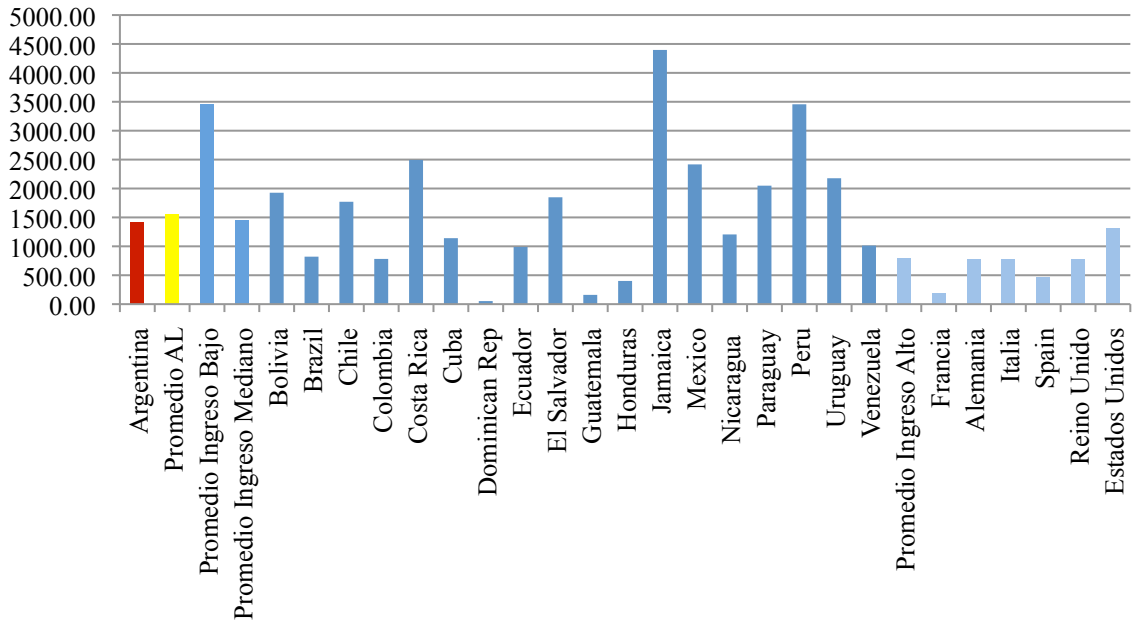
Gráfico N°4. Homicidios Culposos a nivel internacional
(Tasa por 100,000 vehiculos registrados)
Fuente: Elaboración propria en base al informe de la OMS, 2009




[3] Organización Mundial de la Salud, *Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial*, 2009.

Por lo contrario, la tasa de lesiones culposas (por 100,000 vehículos registrados) se ubica aproximadamente al nivel promedio de los países de la región como de los países de ingreso medio (alrededor de 1.500 lesionados por 100,000), lo que representa el doble del promedio de los países de ingreso alto (785).

Gráfico N°5. Lesiones Culposas a nivel internacional
(Tasa por 100,000 vehiculos registrados)
Fuente: Elaboración propria en base al informe de la OMS, 2009




El Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) estimó que los costos de las lesiones por traumatismos asociados al tránsito representaron aproximadamente US$ 618 millones en el año 2007[4]. Para realizar esa estimación, se incluyeron el costo humano (costos médicos, entre otros), el valor del daño al vehículo y el ambiente (señales viales, estructuras, superficies de calzada, entre otros), y los costos administrativos.

[4] ISEV, "Costos de la Accidentología Vial de Argentina 2007", Informe ISEV, 2007.

A pesar de la gravedad del problema, no existe por ahora ningún trabajo en la Argentina que intente determinar, a partir de un análisis cuantitativo riguroso, los factores causales de esa inseguridad vial. Dichos estudios se han realizado en el marco de otros países, en particular en los Estados Unidos. Es así que, tomando como base los trabajos existentes, se puede dividir los principales determinantes de la inseguridad vial por lo menos en tres categorías: los comportamientos de los conductores, el estado de las infraestructuras viales y, finalmente, los vehículos.

El consumo de alcohol y drogas ha sido identificado como una de las principales causas de accidentes y muertes en las rutas. Después de tomar alcohol o drogas, los conductores son más propensos a adoptar conductas que ponen en peligro su vida y la de los demás: exceso de velocidad, imprudencia (cruce en rojo por ejemplo), entre otras.

Para tener una idea de que podría ser la magnitud del problema en La Argentina, podemos mencionar un estudio que se hizo en Estados Unidos[5], el cual estimó que los conductores con alcohol en la sangre tienen una probabilidad siete veces más alta de provocar un accidente fatal. Esos comportamientos se desarrollan en general, como lo menciona el informe del Argentine Forum for Health Research (2007), en "un contexto cultural trasgresor que premia los valores de individualismo, rapidez, competitividad, agresividad y consumo. Este contexto sociocultural permisivo no condena el abuso de alcohol al conducir ni el exceso de velocidad. El incumplimiento de las normas por "otros" se considera una justificación legítima para incurrir en propios incumplimientos y se traslada la responsabilidad a terceros."

En cuanto al estado de las infraestructuras viales, se trata no sólo del estado mismo de las rutas y autopistas, que combinado con comportamientos peligrosos de los conductores, facilita la ocurrencia de accidentes fatales, sino también de la presencia de componentes permitidos o no permitidos que reducen la visibilidad, de la ausencia de otros que podrían incentivar a los conductores a reducir la velocidad (rotondas) o reducir la mortalidad asociada con los accidentes (por ejemplo, presencia de árboles en el borde de las rutas). En otras

[5] Levitt, Steven D. y Jack Porter, "How Dangerous Are Drinking Drivers?", Journal of Political Economy, 2001, 109:6, 1198-1237.

palabras, el tipo de infraestructura, su estado de conservación y mantenimiento influyen en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir. Sin embargo, según el último informe de la OMS, no se inspecciona en La Argentina sobre una base regular las rutas y autopistas existentes. Tampoco se requiere inspecciones para los nuevos proyectos de infraestructura vial. En definitiva, con respecto al estado de los vehículos, la situación socio-económica influye muy probablemente sobre el mantenimiento general de la mayoría de los vehículos en uso y por lo tanto sobre la cantidad de accidentes.

El informe del Argentine Forum for Health Research (2007) agregó como determinantes de los homicidios culposos en La Argentina la "deficiente calidad en la atención del paciente con trauma en la vía pública (servicios de emergencia) y escasa capacitación comunitaria y de los profesionales de la salud en primeros auxilios" y "la falta de estandarización en la práctica clínica y baja capacidad sanitaria en cuidados de personas con trauma."

Una vez que están identificados los factores causales de los homicidios culposos y lesiones culposas, cabe determinar qué clases de políticas públicas habría que implementar para reducirlos de manera significativa. En tal sentido, las políticas de seguridad vial se dividen en tres categorías: las que buscan prevenir los accidentes, las que tratan disminuir la severidad de los traumatismos en caso de accidente y las que ayudan a mitigar las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención después del accidente.

En la primera categoría entran las políticas destinadas a reducir el consumo de alcohol. Una manera de hacerlo es aumentar la edad mínima legal para comprar alcohol. Según varios estudios empíricos usando datos de Estados Unidos[6], incrementar esa edad mínima a 21 años reduciría significativamente la tasa de mortalidad vial para los conductores jóvenes. Sin

[6] Grossman, Michael y Henry Saffer, "Beer Taxes, The Legal Drinking Age, and Youth Motor Vehicle Fatalities", NBER Working Paper No. 1914, Mayo 1986a; Grossman, Michael y Henry Saffer, "Endogenous Drinking Age Laws and Highway Mortality Rates of Young Drivers", NBER Working Paper No. 1982, Julio 1986b.

embargo, un estudio más reciente cuestiona esos primeros resultados, sugiriendo que el impacto de ese tipo de política sobre el consumo de alcohol de los jóvenes es, en el mejor de los casos, bastante limitado[7]. Otra manera de reducir el consumo de alcohol es aumentar los impuestos sobre los distintos tipos de bebidas alcoholizadas. Una serie de estudios empíricos estima que ese tipo de política es la más efectiva para reducir muy significativamente la cantidad de los accidentes fatales[8]. Se investigaron también los efectos de varias políticas "represivas" contra los conductores que se encuentran con una tasa de alcoholemia superior a la tasa legal: sentencias de cárcel obligatorias, obligación de participar a un servicio comunitario, sistema de permiso de conducir obligatorio con puntos. A diferencia del impuesto sobre el alcohol, ninguna de esas medidas parece tener un efecto significativo en los Estados Unidos sobre la cantidad de accidentes fatales implicando conductores en estado de ebriedad[9]. En cambio, aumentar la probabilidad de ser arrestado y multado por la policía en el caso de un cruce en rojo da como resultado una disminución significativa de ese tipo de violación a la ley de tránsito, por lo menos en los Estados Unidos e Israel, que fueron los dos países bajo análisis[10].

En la categoría de las políticas destinadas a disminuir la gravedad de los traumatismos en caso de choques se encuentra el uso obligatorio del cinturón de seguridad por todos los ocupantes del vehículo, utilización de silla infantil para vehículos, de casco para moto y bicicletas. Se estima que la obligación de utilizar cinturones de seguridad hizo disminuir de

[7] Miron, Jeffrey A. y Elina Tetelbaum, "Does the Minimum Legal Drinking Age Save Lives?", NBER Working Paper No. 13257, Julio 2007.

[8] Grossman, Michael y Henry Saffer, Op. Cit. Mayo 1986a y 1986b; Chaloupka, Frank, Grossman, Michael y Henry Saffer, "Alcohol Control Policies and Motor Vehicle Fatalities", NBER Working Paper No. 3831, Septiembre 1991; Ruhm, Christopher J., "Alcohol Policies and Highway Vehicle Fatalities", NBER Working Paper, No. 5195, Julio 1995.

[9] Chaloupka, Frank, Grossman, Michael y Henry Saffer, Op. Cit. 1991.

[10] Bar-Ilan, Avner and Bruce Sacerdote, "The Response to Fines and Probability of Detection in a Series of Experiments", NBER Working Paper No. 8638, December 2001.

17 % el número de muertos en las rutas canadienses[11]. Sin embargo, el efecto de muchas otras medidas no ha sido analizado todavía: uso del casco, multiplicación de los radares fijos y móviles, instalación de rotondas, etc.

Además, está claro que la investigación empírica en materia de seguridad vial se focaliza en gran mayoría sobre los países industrializados. Como menciona el informe del Argentine Forum for Health Research (2007), "la información sobre costo-efectividad de las intervenciones para prevenir las lesiones por colisiones de vehículo a motor es prácticamente inexistente en los países en desarrollo" en general y en la Argentina en particular. En otras palabras, no existe para la Argentina investigaciones similares a las que acabamos de mencionar. De hecho, ese mismo informe recomienda "investigar sobre la costo-efectividad de las intervenciones de probada efectividad en los países desarrollados y estudiar su adaptación al contexto del tránsito nacional."

En la Argentina, existen varias disposiciones de la ley de tránsito, tales como límites de velocidad, limites al consumo de alcohol (0,05 g/dl), el uso obligatorio de cinturones de seguridad o de cascos en ciclomotores y motocicletas. No obstante, dichas disposiciones aguardan ser plenamente efectivas en calles y rutas por medio de controles continuos y eficaces, y sanciones efectivas para los transgresores. El informe de la OMS calificó la capacidad de las autoridades argentinas para hacer cumplir las leyes de tránsito relacionadas con velocidad, alcoholemia y uso de cinturones de seguridad de 3 sobre una escala que va de 0 (no efectivo) a 10 (muy efectivo). La calificación llega a ser 1 para el cumplimiento de la ley sobre el uso de cascos por parte de motociclistas. Claramente se necesita fortalecer los mecanismos de control y fiscalización de la Ley de Tránsito en sus distintos aspectos.

[11] Sen, Anindya, and Brent Mizzen, "Estimating the Impact of Seat Belt Use on Traffic Fatalities: Empirical Evidence from Canada", Canadian Public Policy, Analyse de Politiques, Vol. XXXIII, No. 3, 2007.

Es uno de los ejes prioritarios que fue retenido por el Plan Estratégico desarrollado por el Estado Argentino en materia de seguridad vial[12]. Ese Plan considera también como políticas prioritarias el control de emisión de licencias de conductor, la formación de los conductores, la educación vial, la revisión técnica obligatoria a todo el parque automotor y la homologación de todos los vehículos librados al tránsito, la armonización de la legislación entre las distintas provincias, la mejora de las vías de transporte. Cabe resaltar que las medidas que buscan cambiar el comportamiento de los conductores (formación, educación vial, cumplimiento de las leyes de tránsito) tendrían que focalizarse sobre el grupo demográfico más propenso a provocar accidentes, es decir, los hombres jóvenes.

Por ahora y hasta la fecha, ese Plan Estratégico no ha sido implementado.

[12] Defensor del Pueblo de la Nación, *Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina*, 2005.