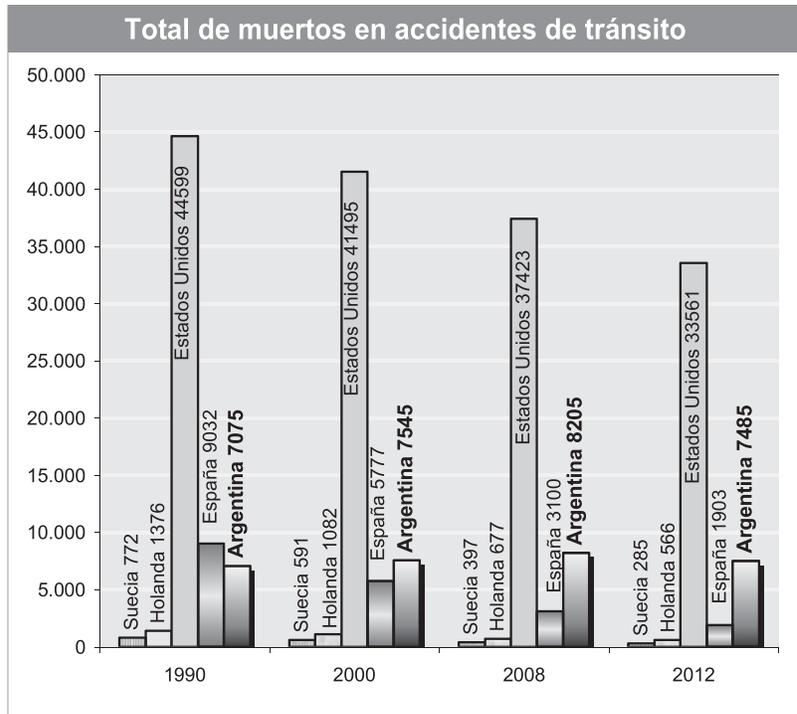


Seguramente muchos se harán esta pregunta. Observando la drástica disminución de las muertes en otros países, desarrollados, algunos más afines a nuestra idiosincrasia, otros tal vez no tanto, uno no puede dejar de preguntarse porqué nosotros no hemos logrado disminuir los muertos en más de 25 años.

Luchemos ha trabajado incansablemente para concientizar, promover leyes mejores, y todo tipo de acciones, algunas de las cuales se reseñan en este



## ¿Por qué no disminuyen los muertos en la Argentina?

número. En los últimos años han surgido muchas nuevas asociaciones, instituciones, incluso empresas así como particulares de diversas actividades que comienzan a invertir energías y dinero para disminuir este flagelo.

El estado nacional asumió el compromiso internacional ante la ONU -como la mayoría de los estados del mundo- de disminuir durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el número de muertos en un 50%. Hasta ahora, transcurridos los primeros 4 años, y de acuerdo, no sólo a las cifras de

Luchemos, sino a las cifras oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los muertos no disminuyeron, sino que por el contrario, aumentaron.

En estos 25 años de esfuerzo titánico de Luchemos, no queremos repetir lo que tantas veces hemos dicho hasta el cansancio -sin que se lo ponga en práctica- pero sí compartir fragmentos de las imperdibles opiniones del ex director de la Dirección del Tráfico de España, Pere Navarro Olivella, durante cuya dirección España logró reducir sustancialmente su número de muertos en el

tránsito, opiniones que tendríamos que tener muy en cuenta para avanzar significativamente en Argentina:

“Más allá de las cifras, la política de seguridad vial de los últimos años es un "caso práctico" de indudable interés que merece ser analizado y extraer algunas lecciones.

Para resolver un problema, lo primero que hay que hacer es ponerlo sobre la mesa y abrir el debate. Los accidentes de tráfico y sus consecuencias eran un tema incómodo, feo y de difícil solución, por lo que había

que meterlo en el cajón o debajo de la alfombra; porque parecía que no era bueno ni conveniente hablar de ello y en todo caso era despachado como el inevitable precio del progreso.

Otra lección ha sido las ventajas de la transparencia, de la elaboración de unos datos e indicadores claros que se distribuían entre todas las asociaciones y entidades relacionadas con la seguridad vial. Se comprobó que la transparencia en la información ayuda a crear un clima de confianza, no hay nada escondido, no hay secretos, es un problema de todos y los datos deben estar a disposición de todos. (...) Por fin se había superado la vieja cultura de "la información es mía y solo mía" y así me hago más importante.

Después se añadió que no era aceptable negociar el tráfico a cambio de vidas humanas. Era un mensaje de ética no despreciable en estos tiempos. Se afirmaba que era necesario dar prioridad a la seguridad sobre

cualquier otra consideración en la gestión del tráfico, para que quedara clara la intención. Y se acababa recordando que **después del accidente nada es igual.**

Hubo que adoptar medidas para ganarse la credibilidad. Así surgen el permiso de conducir por puntos, el aumento de los controles de alcoholemia, los radares para el control de la velocidad, el aumento de los



efectivos de la Policía de Tráfico o la modificación del Código Penal para los delitos contra la seguridad vial. Cada vez que se

anunciaba una medida había debate y el debate es bueno para la seguridad vial.

Y al final, la movilización social. Hoy en día las Administraciones solas, no pueden hacerlo todo. Necesitan cómplices y acompañantes. Necesitan el compromiso de la sociedad civil, de ahí que sean imprescindibles las asociaciones de víctimas, de usuarios, automóviles club, fundaciones, universidades y empresas.

Al volver la vista atrás comprobamos que antes estaba prohibido beber y conducir, era obligatorio el uso del cinturón de seguridad y el casco, había que respetar los límites de velocidad y cumplir las normas; pero no lo hacíamos. El cambio, el gran cambio, era que ahora lo hacemos. **Al final había resultado que el secreto estaba en conseguir que la ley se cumpliera. ¡Qué gran lección en este país el dedicar los esfuerzos a que la ley se cumpla, en lugar de dedicarlos a hacer nuevas leyes que probablemente no se van a poder cumplir!**

Hay más lecciones como la de concentrar los esfuerzos en los elementos básicos y fundamentales como el alcohol y la conducción, el uso del cinturón, la velocidad adecuada y los reincidentes y así evitar la habitual dispersión con el riesgo de perderse en lo secundario o accesorio."

## Muertos totales en accidentes de tránsito

| Año            | 1990   | 2000   | 2008   | 2012   | 2014   | Porcentaje de disminución de muertos 1990-2014 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| Suecia         | 772    | 591    | 397    | 285    | 282    | 63%  |
| Holanda        | 1.376  | 1.082  | 677    | 566    | 570    | 59%  |
| Estados Unidos | 44.599 | 41.495 | 37.423 | 33.561 | 32.675 | 27%  |
| España         | 9.032  | 5.777  | 3.100  | 1.903  | 1.680  | 81%  |
| Argentina      | 7.075  | 7.545  | 8.205  | 7.485  | 7.613  | 0%   |

*(Incluye los fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores)*

*(extractado de su opinión publicada en el diario "El País" de España, el 11/5/12)*