



UNIVERSIDAD DEL SALVADOR

FACULTAD DE CIENCIAS

ECONOMICAS

MAESTRIA EN ADMINISTRACION PUBLICA

TRABAJO DE TESIS

**TITULO: "LA EDUCACION VIAL COMO POLITICA DE
ESTADO EN LA ARGENTINA"**

TUTORA:

LIC. LEONOR DE'ANGELIS

MAESTRANDO:

LIC. HERNAN M. P. CORNA

BUENOS AIRES, DICIEMBRE de 2007.-

INDICE

1.- INTRODUCCION.....	pág. 6
2.- FORMULACION DEL PROBLEMA	pág. 17
3.- ANTECEDENTES HISTORICOS Y MARCO JURIDICO (LEY DE TRANSITO N° 24.449 Y DECRETO REGLAMENTARIO N° 779/95).....	pág. 30
3.1 HISTORIA DE LA ACCIDENTOLOGIA VIAL.....	pág. 30
3.2 BREVE HISTORIA DE LA LEY DE TRANSITO N° 24.449.....	pág. 33
3.3 MARCO NORMATIVO	pág. 38
3.4 COMISION BICAMERAL DE SEGURIDAD VIAL.....	pág. 43
3.4.1 COMISION Y CONVENIO FEDERAL SOBRE LA MATERIA TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	pág. 45
4.- METODOLOGIA DE INVESTIGACION APLICADA.....	pág. 49
4.1 DATOS ESTADISTICOS DE SINIESTROS DE TRANSITO INVOLUCRADOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	pág. 49
4.2 DATOS ESTADISTICOS DEL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO DONDE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS TODOS LOS VEHICULOS AUTOMOTORES EN CIRCULACION EN EL PAIS	pág. 56
4.3 ESTADISTICA DE MUERTES EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL PAIS Y EN EL MUNDO POR LA CRUZ ROJA ARGENTINA Y EL CRUP ARGENTINA S. A	pág. 71

4.4 COMPARATIVO DE LOS DATOS ESTADISTICOS DEL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO Y DE LA CRUZ ROJA ARGENTINA pág. 82

4.5 ESTADISTICA ACCIDENTOLOGICA INFORME AÑO 2003 DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD Y OTROS, UBICACIÓN DE LA ARGENTINA CON RELACION A OTROS PAISES pág. 83

4.6 CAPACITACION CONDUCTORES PROFESIONALES DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS, SERVICIO DE OFERTA LIBRE, CARGAS GENERALES Y PELIGROSAS DE JURISDICCION NACIONAL..... pág. 86

4.7 DATOS ESTADISTICOS DE LAS CUASAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO POR EL CENTRO DE EXPERIMENTACION Y SEGURIDAD VIAL (CESVI) pág. 99

5.- ANALISIS DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL, NACIONAL E INTERNACIONALpág. 102

5.1 ANALISIS DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL pág. 102

5.2 ANALISIS DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DEL REINO DE ESPAÑA pág. 115

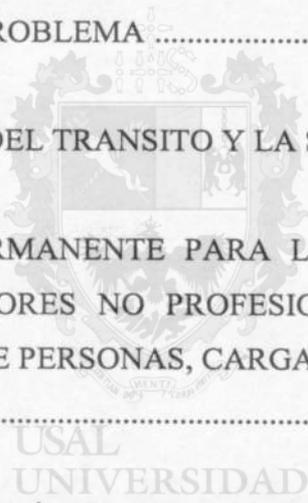
5.3 LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES DEL GOBIERNO BOLIVARIANO DE VENEZUELA. – CAMPAÑAS DE PREVENCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO - RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD AL CONDUCIR pág. 124

6.- ORGANISMOS MUNICIPALES Y PROVINCIALES GUBERNAMENTALES, NACIONALES NO GUBERNAMENTALES E INTERNACIONALES ENTENDIDOS EN MATERIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL pág. 132

6.1 ORGANISMOS MUNICIPALES GUBERNAMENTALES pág. 132

6.2 ORGANISMOS PROVINCIALES GUBERNAMENTALES pág. 133

6.3-ORGANISMOS NACIONALES NO GUBERNAMENTALES.....	pág. 134
6.4 LA SEGURIDAD VIAL EN EL MERCOSUR	pág. 139
6. 4.1 CONSEJO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL DEL MERCOSUR .	pág. 140
6.5 ASOCIACION IBEROAMERICANA DE SEGURIDAD VIAL.....	pág. 143
7.- CONCLUSION	pág. 147
7.1 PLAN SOLUCION AL PROBLEMA	pág. 153
7.1.2 CONCIENTIZACION DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL .	pág. 155
7.1.3 CAPACITACION PERMANENTE PARA LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN, DOCENTES Y CONDUCTORES NO PROFESIONALES Y PROFESIONALES DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS, CARGAS GENENERALES Y PELIGROSAS.	pág. 156
7.1.4 CONTROL Y APLICACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO.....	pág. 157
8.- BIBLIOGRAFIA.....	pág. 159
9.- SITIOS DE INTERNET	pág. 164





USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

1.-INTRODUCCION

1.- INTRODUCCION

Los accidentes de tránsito representan una tragedia indeterminable. Son la principal causa de mortalidad en la población joven de los países industrializados. Los gobiernos deben encontrar una respuesta, la prevención, la disuasión, la educación vial y la responsabilidad de la industria automotriz, son algunos de los remedios aplicables a esta emergencia en materia de Seguridad Vial.

Muchas son las muertes y traumatismos causados por los accidentes de tránsito, en especial los ocasionados por personas que conducen bajo los efectos del alcohol o de drogas, que resultan prevenibles.

La Organización Mundial de la Salud a través de su labor de investigación sobre la voluntad vial, considera que se trata de un problema mundial de salud pública cada vez más grave.

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud, sostiene que cada año millones de personas pasarán largas semanas hospitalizadas por causas de choques graves y otros perderán la vida o no podrán trabajar o realizar las tareas que normalmente desarrollan.

Todos los esfuerzos que se realicen para promover la seguridad vial, resultan insignificantes comparado con el sufrimiento humano cada día más creciente.

Todos los inconvenientes producidos por los accidentes de tránsito constituyen un problema que afecta de manera desproporcionada a los grupos vulnerables de usuarios de la vía pública y en particular, a los pobres. Mas de la mitad de las personas fallecidas por causa de accidentes en la vía pública adultos jóvenes de edades entre 15 y 44 años, y muchos de ellos eran sostén de sus familias, además los traumatismos causados por el tránsito representan, para los países de ingresos bajos y medianos, un costo del 1 % al 2 % de su Producto Nacional Bruto, porcentaje superior al volumen total de la ayuda para el desarrollo recibido por esos países.

No obstante los Siniestros de Tránsito como sus graves consecuencias son previsibles.

En los países de ingresos altos, mediante una serie de interacciones de reconocida eficacia se contribuyó a reducir significativamente la incidencia y las repercusiones de los traumatismos o daños causados por el tránsito.

Entre esas intervenciones cabe señalar la aplicación de la legislación vigente para controlar la velocidad, el consumo de alcohol, el uso obligatorio de cinturones de seguridad y cascos, y una infraestructura y un uso más seguro de la vía pública.

La reducción de estos daños causados por el tránsito puede contribuir a nivel nacional a lograr los objetivos de reducir a la mitad la pobreza extrema y significativamente la mortalidad infantil.

Entre otras actividades relacionadas con la prevención de los accidentes de tránsito, podemos citar a la producción de vehículos más seguros, la Educación Vial, la prestación de servicios sanitarios y hospitalarios, servicios de protección infantil y la planificación urbana y ambiental, duplicar actividades de promoción y evaluación de las políticas públicas.

La Seguridad Vial no es accidental, se requiere una firme voluntad política y la actividad concertada y sostenida de todos los sectores públicos y privados de la sociedad involucrados en la problemática del tránsito.

Los Sistemas de Transporte Terrestre tienen una influencia muy importante en la vida moderna como así también la aceleración de las comunicaciones y el transporte de personas y mercancías, han revolucionado las relaciones económicas y sociales.

La adopción de nuevas tecnologías incide directamente sobre el ambiente y tiene sus costos: la contaminación ambiental, el estrés urbano y el deterioro de la calidad de vida, están directamente ligados con el Transporte Terrestre, sobre todo el aumento de los accidentes de tránsito y la mortalidad prematura como así también la discapacidad física y psíquica. Todo ello influye en los costos que esto representa para las finanzas públicas y los costos para las compañías de seguros.

Existen tres ejes o tres objetivos para evitar o prevenir los accidentes de tránsito en la Argentina que enumeramos a continuación:

- Aumentar el grado de concientización, el compromiso y la toma de decisiones por parte de los gobiernos, la industria, organismos gubernamentales y organismos no gubernamentales (ONG) para que aplique con eficiencia estrategias de prevención para evitar accidentes de tránsito.
- Conceder mayor importancia a la problemática, mediante acciones a todos los niveles del Sistema de Tránsito.
- Ayudar al fortalecimiento de las instituciones y crear acuerdos para lograr tránsito más seguro. Estos acuerdos deben realizarse a través de los distintos sectores de la Administración Pública, y también entre los distintos niveles de esta con organizaciones no gubernamentales. A nivel gubernamental supone una colaboración entre los sectores de Transporte, Educación, Fuerzas de Seguridad, Salud Pública, Seguros, etc.

-
La importancia de la industria en este contexto, es la responsabilidad que tiene respecto de los diseños y venta de componentes de autopartes, contribuye a la investigación sobre el comportamiento de los nuevos automotores en caso de colisión y otras cuestiones de seguridad vial, junto con otras reparticiones y entidades privadas – Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI – Compañías de Seguros).

Todos los países necesitan un organismo encargado de las cuestiones relativas a la Seguridad Vial que tenga autoridad y responsabilidad para adoptar decisiones, controlar los recursos y coordinar las actividades de todos los sectores de la Salud, del Transporte, la Educación y las Fuerzas de Seguridad. Este organismo debe disponer de fondos suficientes para velar por la Seguridad Vial, el cual debería rendir públicamente cuenta de sus acciones.

En este sentido podemos destacar que en la Argentina, la Ley de Tránsito N° 24.449, en su TITULO II - COORDINACION FEDERAL - CAPITULO UNICO ARTICULO 6° CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Crea el Consejo Federal de Seguridad Vial que está integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta ley.

Se invita a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados a la materia.

Además, en su ARTICULO 7º, establece las FUNCIONES que tiene el citado Consejo Federal de Seguridad Vial:

- a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c) Alentar y desarrollar la educación vial;
- d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen;
- f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades;
- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

Haré una reseña del Consejo Federal de Seguridad Vial, que inició sus actividades el 3 de Junio de 1996 y hasta hoy, se aboca a elaborar Políticas Públicas en prevención de siniestros de tránsito, tales como: la adhesión de veintiún (21) Gobiernos Provinciales y de la Ciudad de Buenos Aires, a la Ley de Tránsito N° 24.449, hasta ahora faltan adherirse la Provincia de Buenos Aires, que tiene su proyecto de Ley de Tránsito, Decreto N° 40/2007, la

Provincia de Córdoba, Ley de Tránsito Provincial N° 8.560 y la Provincia de Mendoza, cuyo Código de Tránsito es la Ley N° 6.082.

Asimismo, llevó adelante la implementación de la Revisión Técnica Obligatoria para todo el parque automotor usado del país, habilitando en cada una de las Provincias, Talleres de Revisión Técnica.

La misma Ley de Tránsito, crea a través de su Artículo 8, Coordinación Federal, Capítulo Unico, el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

El cual depende y funciona en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, coordinando su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

Además, se le asigna una serie de funciones que son entre otras, que los datos de las Licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la Ley de Tránsito, deben comunicarse de inmediato a este Registro, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia.

Debe llevar la estadística accidentológica, de seguros y datos del parque vehicular.

También, adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando contar con un Registro actualizado; y elaborar anualmente su presupuesto de gastos y recursos.

El Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, empezó a funcionar a partir de Junio del año 1996, juntamente con el Consejo Federal de Seguridad Vial y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, creada por Decreto N° 9132/73 y modificado por Decreto N° 2558/79.

La Ley de Tránsito en su Artículo 96, establece que dicha Comisión Nacional mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por los citados Decretos y además fiscalizará la aplicación de ésta ley y sus resultados.

A través del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, creó el Registro Unico de Infractores de Tránsito, el que actualmente se encuentra en constante actualización.

Se elaboró también, un Mapa de Riesgo y Puntos Negros de todo los accidentes de tránsito del país, indicándose las zonas de mayor accidentología y procurando solucionarlas.

En la “XXXIX Asamblea”, que se realizó los días 5 y 6 de Julio del corriente año, en la Ciudad de Santiago del Estero, Provincia homónima, se continuó elaborando las Políticas Públicas en Prevención de la Accidentología Vial, como la presentación de la primera parte del “Manual para Formadores Docentes”.

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial, se ha convocando a los Representantes de todos los Gobiernos Provinciales, de la Ciudad de Buenos Aires y la Nación, representada por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial y además al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, para que se desarrollen las Campañas de Difusión Nacional en cuanto al “Uso del Cinturón de Seguridad”, “Respetar las Señales de Tránsito y las Velocidades Máximas”, “No Conducir Alcoholizado ni Drogado”, antes de la llegada del receso invernal.

El éxito de la labor realizada se vería plasmada si uno o más dirigentes políticos conocidos se constituyeran como defensor activo de la causa de la Seguridad Vial.

Resulta importante determinar la magnitud y las características del problema, así como las políticas, las disposiciones y la capacidad institucional de cada país para ocuparse de los accidentes de tránsito.

Conocer el número de fallecimientos, lesiones y colisiones producidas, como así también que usuarios de la vía pública se ven mas afectados, en que lugares geográficos existen mas problemas; cuales son los factores de riesgo, que políticas, programas e

intervenciones específicas en materia de seguridad vial se llevan a cabo; que estructuras institucionales se ocupa del problema del traumatismo causados por el tránsito, y cual es su capacidad, encuestas mediciones intermedias de resultados, como velocidades medias, índices de uso de cinturón de seguridad y tasas de utilización de cascos.

Las principales fuentes de datos son, las Policías, Ministerio de Salud y los Servicios de Atención Sanitaria, Secretaría de Transporte, Compañías de Seguros, Empresas Fabricantes de Vehículos Motorizados y otros Organismos de Planificación. Debiendo determinarse su exactitud, coherencia y exhaustividad.

Otro aspecto de importancia es la proyección de una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de Seguridad Vial.

Nuestro país cuenta con un Plan Nacional de Seguridad Vial, como estrategia multisectorial, con la participación de los organismos relacionados con el transporte, la salud, la educación, la aplicación de la Ley y otros organismos públicos y organizaciones no gubernamentales, como la Asociación Argentina de Carreteras, Instituto de Seguridad y Educación Vial, Asociaciones Civiles Luchemos por la Vida, Asociación Vida, Madres del Dolor, Renacer Santiago del Estero, Padres de Víctimas de Tránsito, etc. y multidisciplinaria, con la participación de especialistas en seguridad vial, ingenieros, urbanistas y planificadores regionales, profesionales de la salud.

La estrategia se basa en considerar a todos los usuarios de la Vía Pública. Participan grupos de la Administración Pública, sector privado, asociaciones no gubernamentales, medios de comunicación y el público en general.

La estrategia tiene como objetivo ambicioso, disminuir en un VEINTE POR CIENTO (20 %), la tasa de siniestralidad en el país, en un período de cuatro (4) años, a partir de Enero de 2006 hasta el 31 de Diciembre de 2009, cumpliendo con una serie de ejes principales, como:

- Campaña nacional de difusión para la seguridad vial.
- Aplicación de la Ley de Tránsito.
- Estadística nacional de Accidentología Vial.

- Mapa de Riesgo y Puntos Negros.
- Educación Vial.
- Capacitación de Conductores Profesionales y Autoridades de Aplicación.
- Control de Emisión de Licencias de Conducir.
- Revisión Técnica Obligatoria.
- Responsabilidad de los Talleres de Reparación.
- Señalización Vial Uniforme e Infraestructura Vial.
- Emergentología y Seguros.
- Uniformidad de la Legislación de Tránsito.
- Fortalecimiento Institucional.

En el ámbito Internacional varios Organismos de las Naciones Unidas y otros Organismos Intergubernamentales Mundiales y Regionales trabajan en la Seguridad Vial.

Podríamos citar a la declaración que ha realizado la Santa Sede a través de un documento que “manejar mal es un pecado” y para ello elaboró una nueva lista de mandamientos, que a continuación se indican y “sugiere a los automovilistas a persignarse antes de tomar el volante”:

- 1.- No matarás.
- 2.- Que la calle sea para vos un instrumento de comunión entre las personas y no de daño mortal.
- 3.- Que la cortesía, la corrección y la prudencia te ayuden a superar los imprevistos.
- 4.- Sé caritativo y ayuda al prójimo en la necesidad, especialmente si es víctima de un accidente.
- 5.- El automóvil no sea para vos expresión de poder, de dominio y ocasión de pecado.
- 6.- Convence con caridad a los jóvenes y a los que no son, a no sentarse a la guía cuando no están en condiciones de hacerlo.
- 7.- Sostené a las familias de las víctimas de accidentes de tránsito.
- 8.- Hace encontrar a la víctima y al automovilista agresor en un momento oportuno, para que puedan vivir la experiencia liberadora del perdón.
- 9.- En la calle tutela a la parte mas débil.
- 10.- Sentíte vos mismo responsable hacia los otros.

(Esta nota salió publicada en el Diario Clarín, en la parte de Sociedad, páginas 30 y 31, del Miércoles 20 de Junio de 2007, titulado “El Vaticano dice en un documento que manejar mal es un pecado”, del Corresponsal del Vaticano Julio Algañarás).

No es la primera vez, que la Iglesia Católica a través de su Santidad el Papa, halla dirigido algún discurso con relación a la accidentología vial, ya que también lo hizo el Papa Pio XII, en su discurso del 4 de Octubre de 1995, dirigido a los “Educadores”, en el transcurso del desarrollo de la Comisión Episcopal de Migraciones, diciendo: -“Todos los educadores – padres y maestros- han de incluir debidamente en el campo y en los objetivos de sus tareas la educación vial de los niños, con demasiada frecuencia víctimas inocentes de los accidentes de tráfico...Esto nos mueve a hacer una llamada singular a los colegios que dependen de la Iglesia, para que en ellos no se omita este campo, necesario hoy en la formación cívica. Igual ruego hacemos a cuantos desde los distintos centros de formación, a través de los medios de comunicación social o por naturaleza de su cargo, pueden ayudar a que llegen a conocimiento de todas estas reglas básicas para la seguridad de las actividades cotidianas. “Una opinión pública mejor educada hará reinar sobre las carreteras un clima de cortesía, de moderación y de prudencia, conforme a las mejores tradiciones de la civilización cristiana”

El objetivo de este trabajo es contribuir al conjunto de conocimientos sobre la Seguridad Vial, con el cual se pretende fomentar el compromiso a través de la Educación Vial para prevenir los Accidentes de Tránsito en la vía pública.

Con decisión política, voluntad y compromiso se podrá conseguir el logro de los objetivos de esta propuesta para mejorar la circulación vial para todos los usuarios de la vía pública.

La hipótesis de mi trabajo es que si se pudiera cumplir con lo establecido en los incisos a) y b) del artículo 9º de la Ley de Tránsito N° 24.449, sobre la EDUCACION VIAL, para el correcto uso de la vía pública, dispone:

- a) Incluir la Educación Vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;

- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley.

Esto permitiría que en dieciséis (16) años, bajara el índice de accidentes de tránsito, puesto que los niños del nivel preescolar (cinco -5- años de edad) al llegar a su mayoría de edad (veintiun -21- años), tendrían un conocimiento muy amplio de la Seguridad Vial y por ende, conducirían mas seguros en la vía pública.

Por otro lado, se considera que no solo la Educación Vial como materia de enseñanza escolar es suficiente, sino que el entorno en el que vive el ciudadano es muy importante, puesto que es necesario tener en cuenta que la vida en sociedad de los individuos es la familia, el trabajo, si es que lo tiene, el club, los encuentros con los amigos, etc.

Todo ello, hace que la persona desde su niñez pueda tener respeto por los demás, si en su seno hogareño practican el mismo, de lo contrario la “Educación Vial” que se debe realizar en los diferentes niveles escolares sería poco practica y por ende, se necesitaría una mayor capacitación de todos los actores que intervienen, tanto la prensa escrita, oral y televisiva, como las campañas de concientización, controles y aplicación efectiva de la Ley de Tránsito en la vía pública dirigida a los conductores de vehículos y peatones.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

2.- FORMULACION DEL PROBLEMA

2.- FORMULACION DEL PROBLEMA

La Seguridad Vial como Política de Estado

Lee Jong-wook, Director General de la Organización Mundial de la Salud y James D Wolfensohn, Presidente del Grupo del Banco Mundial en el “Informe Mundial sobre la Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito” elaborado por las organizaciones que representan, ha sostenido que es tiempo de actuar y que la seguridad vial no es algo accidental, sino que se requiere de una firme voluntad política y de la actividad concertada y sostenida de diversos sectores.

Pese a la dedicación de muchos para resolver esta problemática y el creciente número de traumatismos causados por el tránsito, la seguridad vial no ha recibido la suficiente atención ni en el plano internacional ni en el nacional.

Es que pareciera ser que no hemos tomado conciencia aún acerca de la magnitud del problema, los costos sanitarios, sociales y económicos de los siniestros viales que diariamente nos aquejan, como tampoco de que existen medidas que pueden impedirlos o, al menos, reducir los daños que ocasionan.

Otra razón que dificulta la solución del problema radica en que nos encontramos ante una materia multidisciplinaria. Este flagelo no “pertenece” a ningún organismo específico, ni en el plano nacional ni a escala internacional. Por el contrario, la responsabilidad sobre los diversos aspectos del problema -incluido el diseño de los vehículos, su revisión periódica, el trazado de la vía pública y las redes viales, la planificación urbana y rural, la introducción y aplicación de la legislación en materia de seguridad vial, la educación y el cuidado y tratamiento de las víctimas de choques- se encuentra dispersa entre muchos sectores y grupos diferentes, sea en el Gobierno como en la actividad privada.

Hasta nuestros días, no ha habido una entidad que se encargue, con el apoyo que necesita, de coordinar estas actividades de modo que se resuelva y avance organizadamente desde cada área responsable en la materia.

Como todos sabemos la Seguridad Vial en nuestro país, es una cuestión de extrema gravedad que pone en riesgo la vida de todos los usuarios de la vía pública.