

## Ingenio para prevenir muertes por accidentes de tránsito.

Reflexiones sobre el plan de seguridad vial “Visión Cero” de Estocolmo, aplicado a Nueva York.

Por Sebastián Gabriel Arruiz \*

Cada año mueren más de un millón de personas por accidentes de tránsito en el mundo. Tradicionalmente, esas muertes se aceptan como una consecuencia inevitable del desarrollo tecnológico automotriz. Sin embargo, en 1997 se puso en marcha en Suecia un movimiento denominado “Visión Cero”, cuyo objetivo es erradicar completamente las muertes derivadas de accidentes de tránsito. Desde que el Parlamento sueco aprobó la iniciativa hasta la actualidad, la cantidad de víctimas fatales por año en el país se redujeron drásticamente, incluso a pesar del incremento notable de la intensidad del tráfico. Esta experiencia inspiró al Alcalde de Nueva York, Bill de Blasio, para lanzar un plan de seguridad vial similar bajo el mismo slogan, en febrero de 2014.

El enfoque clásico para enfrentar el problema de los accidentes de tránsito, asume que la mayoría de los accidentes de tránsito son causados por la imprudencia o negligencia de alguno de los sujetos involucrados (conductor, peatón, ciclista, etc). Por ello, las soluciones tradicionales proponen fortalecer los incentivos para que cada sujeto tome individualmente mayores recaudos para prevenir posibles daños. Así, se propone endurecer las penas por las infracciones de tránsito o la responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados, incrementar los controles por parte de los funcionarios para hacer cumplir las leyes, concientizar a la población de los riesgos y de la importancia de prevenir los accidentes, entre otras medidas que apuntan principalmente a modificar la conducta del individuo.

El plan “Visión Cero”, en cambio, parte de una premisa fundamental: errar es humano. Las personas cometemos errores, subestimamos los riesgos y mucho más cuando viajamos en una máquina que se mueve a más de 100km/h. Existe una tendencia natural a temerle a las alturas y solemos ser muy cautelosos cuando nos vemos expuestos a ese miedo, pero no alcanzamos a percibir del mismo modo el peligro de la velocidad y nos distraemos, hablamos por celular, bebemos alcohol y escuchamos música a todo volumen. Por ello, una adecuada organización del tránsito debe tomar en cuenta esa propensión empírica a errar y debe incluir medidas concretas para reducir el margen de error o morigerar su impacto.

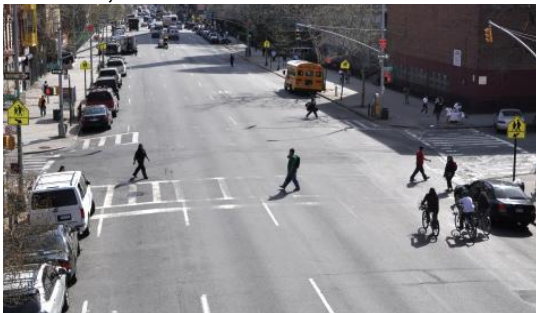
Gran parte de las medidas propuestas por este plan son extremadamente baratas, con mayor razón si se las compara con el enorme costo emocional y patrimonial que implica la muerte de una persona. El principal recurso necesario para ponerlas en práctica es el ingenio. Consisten en mejoras en la organización y señalización de las calles (como en las imágenes de la 1ª Avenida de Manhattan); reducción del límite de velocidad máxima a 30km/h (un peatón atropellado a menos de 30km/h tiene altas probabilidades de sobrevivir); incorporación de rotondas (si bien incrementan la cantidad de accidentes, son más leves y reducen las víctimas mortales); alcoholímetros en automotores de transporte público (que impidan arrancar el motor sin pasar el test previamente); etc.

Si bien los promotores del plan “Visión Cero” afirman que sus políticas son aplicables universalmente a cualquier tiempo y lugar, no se trata simplemente de tomar sus recetas sino que el principal desafío radica en ajustarlas a las particulares circunstancias del medio en que deseen utilizarlas.

Los asesores del Alcalde de Nueva York deberán realizar importantes ajustes al plan original de Suecia de 1997, ya que las diferencias entre Estocolmo y la gran manzana son cruciales. No alcanza con aceptar el plan general sin más, sino que es imprescindible analizar qué funcionará y qué no, de qué manera y por qué. Ese refinamiento para ajustar los detalles necesarios, será determinante para el éxito de la iniciativa.

El tiempo dirá si el plan “Visión Cero” de Bill de Blasio logra una eficacia semejante al de Suecia, pero en cualquier caso, estas iniciativas ilustran la importancia que reviste un adecuado diseño jurídico e institucional como herramienta de reducción de costo social.

1ª Avenida, Manhattan. Antes de “Visión Cero”



1ª Avenida, Manhattan. Después de “Visión Cero”



Carril exclusivo para ómnibus

Senda peatonal

Demarcación de carriles

Islas para peatones

Estacionamiento protegido

Senda para ciclistas

\* Departamento de Derecho de la Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.