

2010

**POR: LIC.
ALEJANDRO
STORTTI**

**ESTUDIO GENERAL SOBRE SEGURIDAD
VIAL Y ACCIDENTOLOGÍA LIGADOS A
LA CIUDAD DE GOYA 2010**



INTRODUCCIÓN:

EDUCACIÓN VIAL: Las leyes por si mismas no hacen historia, SI su aplicación.

Aunque aún estamos muy lejos, es importante destacar que los primeros grandes pasos se están dando y por primera vez comienza a percibirse el horizonte, ya que hablar de prevención y educación vial en la ciudad de Goya, hasta hace unos años era irrelevante, o era tratar al tema como una “pavada” (como aún lo sigue considerando gran parte de la población).

En la dirección de tránsito consideramos que la EDUCACIÓN es una herramienta fundamental para obtener resultados eficientes en materia de seguridad vial, a partir de la “construcción de la conciencia del riesgo vial”. Y ello sin desmerecer de manera alguna las acciones relativas al campo de la ingeniería (vial y vehicular) y del control y la sanción.

No debe haber “disyuntiva”, no se trata de uno u otro, no hay “educación vs. control”. Todo lo contrario debería ser una “conjunción”, tratar de unir, sumar, combinar uno y otro. Hay “Educación y Control”.

El problema de la Educación (que logra el cambio de hábitos y la adquisición de valores), es que implica tiempo -mucho- y persistencia. Frente a ella, las otras “herramientas”, como la ingeniería y el control, son rápidamente visibles (aunque sean aisladas, inorgánicas y oportunistas -“mientras las cámaras de tv están encendidas”-). Para quien pretende el rédito político inmediato, estas últimas son una “tentación”.

Por eso se dice que, aplicar a la Seguridad Vial una política “disyuntiva” es política (en minúscula) de “haraganes”.

Dos grandes “lemas” alientan en este largo camino, el de nuestro Libertador, Don José de San Martín: **“Sin educación NO hay sociedad”** y el de Paulo Freire: **“Las cosas no son así, están así y vamos a cambiarlas”**.

Los últimos años han sido muy importantes en materia de Educación Vial en Argentina. No porque hoy esté presente en las aulas, sino porque ha ingresado en un proceso institucional de nuestra política global difícil de torcer o eliminar.

Podrá demorarse o entorpecerse; no ser eficiente en sus inicios o inadecuada en algunos contenidos. Pero lo esencial es que a partir del ciclo 2011 la Educación Vial ingresará por primera vez (más de 15 años después de la sanción de la ley 24.449 ya previsto en su art. 9) a las aulas, de la mano de quién corresponde: nuestros profesionales de la educación, nuestros docentes.

Goya ya pico en punta y viene trabajando hace un tiempo, tanto en las escuelas (varios colegios ya han implementado como parte de sus proyectos la “Educación Vial”), como la capacitación en la obtención de licencia de conducir, y el I curso de Educación Vial (brindado el año pasado) para Docentes secundarios; pero se necesita mucho más que esto, **“el compromiso social”** de querer cambiar, el compromiso general de la población que acompañe a la educación y a los controles, ya que estos de manera aislada no tienen la eficacia buscada

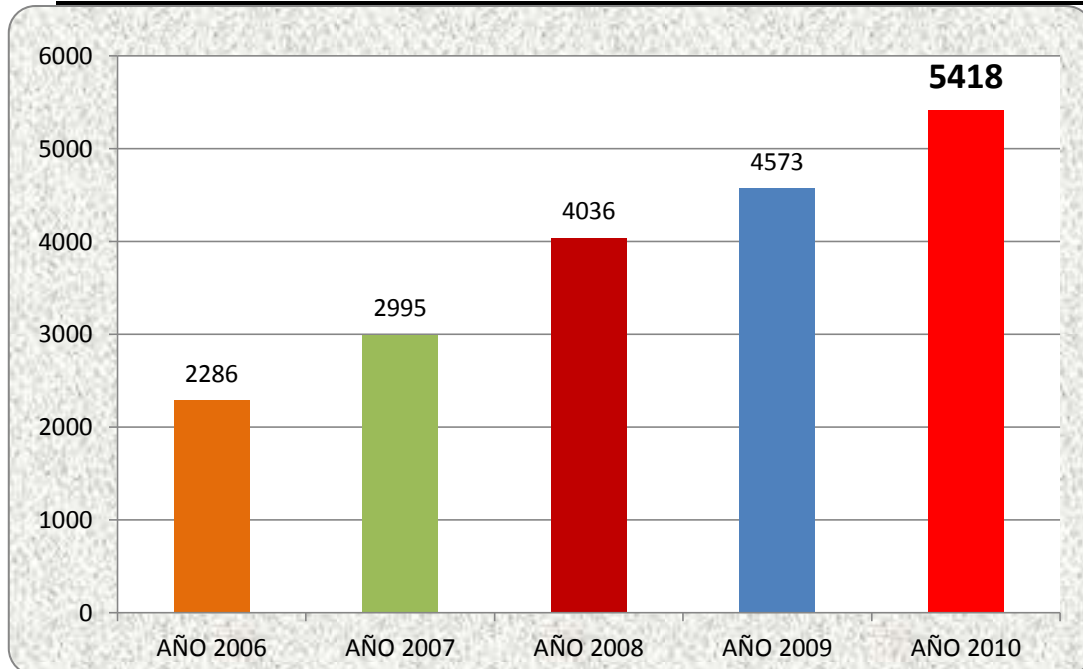
Es por ello que este trabajo busca “informar” sobre nuestra realidad (parcial, como se verá, por las limitaciones que presenta la Dirección de Tránsito), pero que reflejan datos ciertos, que interesan al lector, y así poder evaluar cada uno (en la medida de sus posibilidades) que rol tomar dentro de la sociedad.

II) DESARROLLO:

Este sector del trabajo comienza analizando aquellas cuestiones que tienen que ver con la Dirección de Tránsito y la labor del cuerpo de Inspectores a lo largo del año 2010 en relación con años anteriores, para que no resulte tediosa la lectura y/o resumen solamente me limito a mostrar mediante datos estadísticos, parte de una realidad, es decir en qué condiciones se encuentra la ciudad, en materia de prevención y control, aquel que lo lea podrá ir sacando sus propias conclusiones.

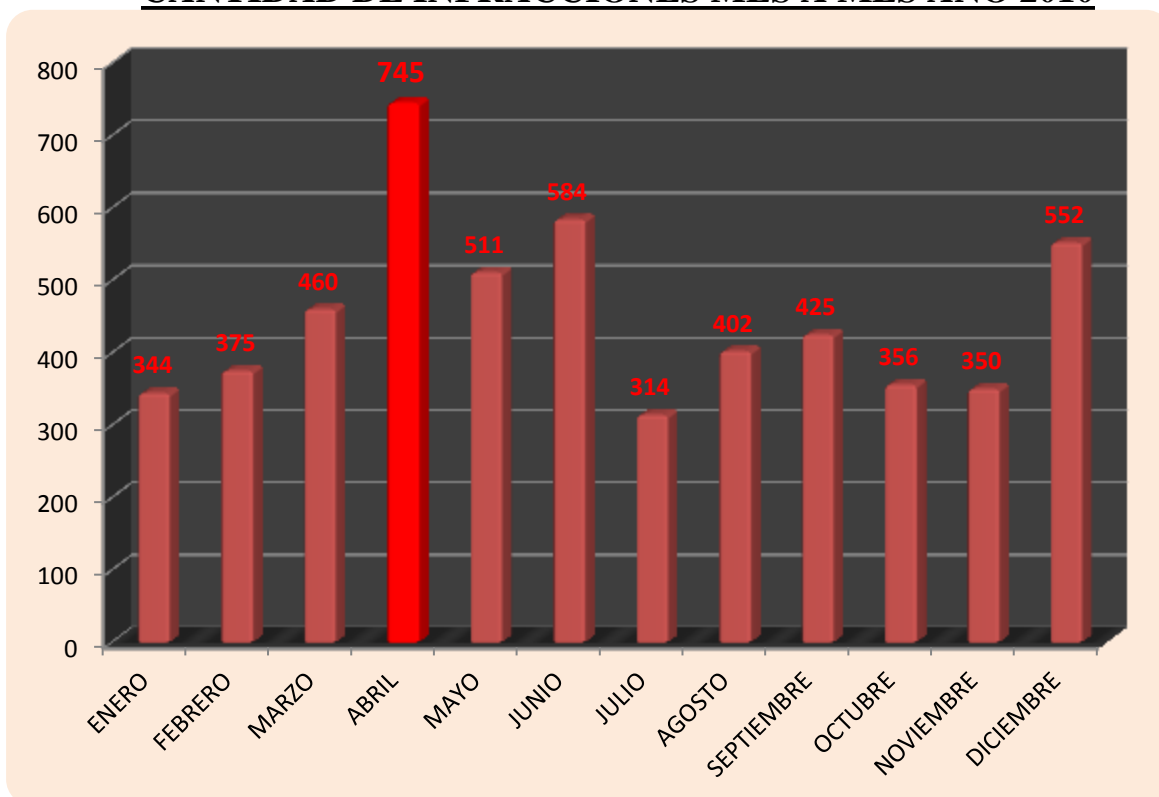
II.1) TRÁNSITO

CANTIDAD DE INFRACCIONES EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS

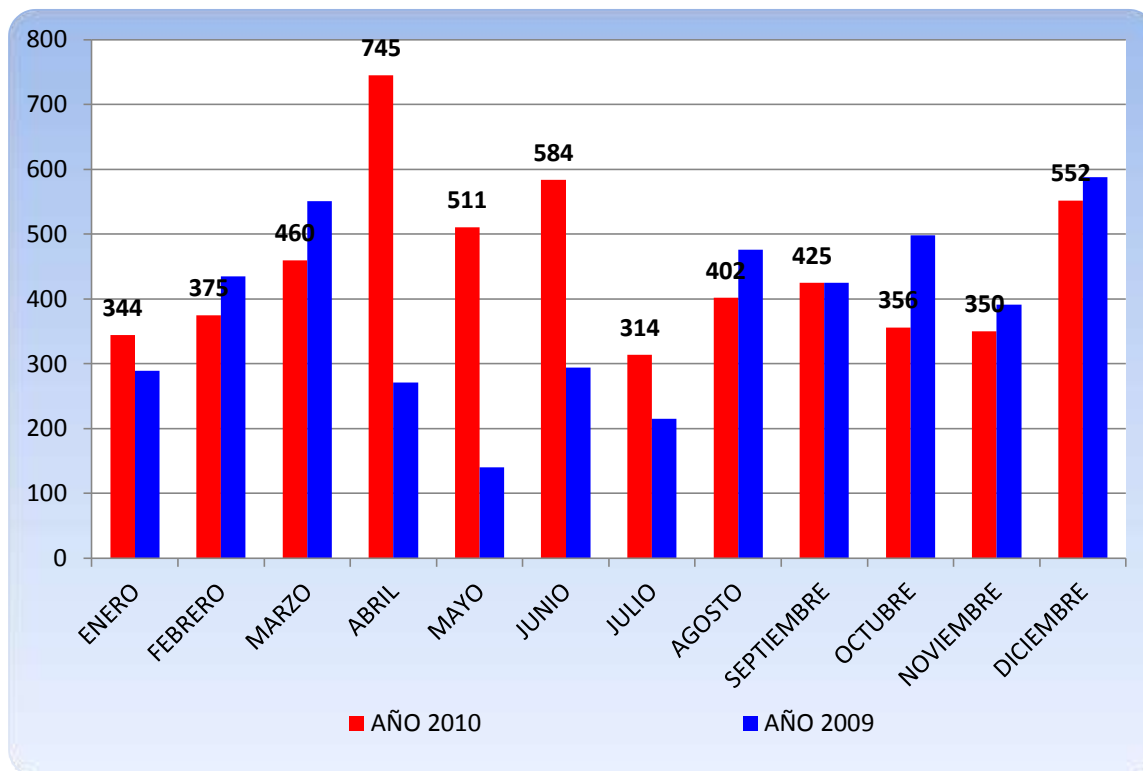


Sigue el aumento gradual de actas de infracciones, cada año. Con un total de más de 840 actas labradas en el año 2010 en relación al periodo 2009. Claro está que también aumenta el parque vehicular y por ende conductores (los cuales resultaran a futuro, potenciales infractores).

CANTIDAD DE INFRACCIONES MES A MES AÑO 2010

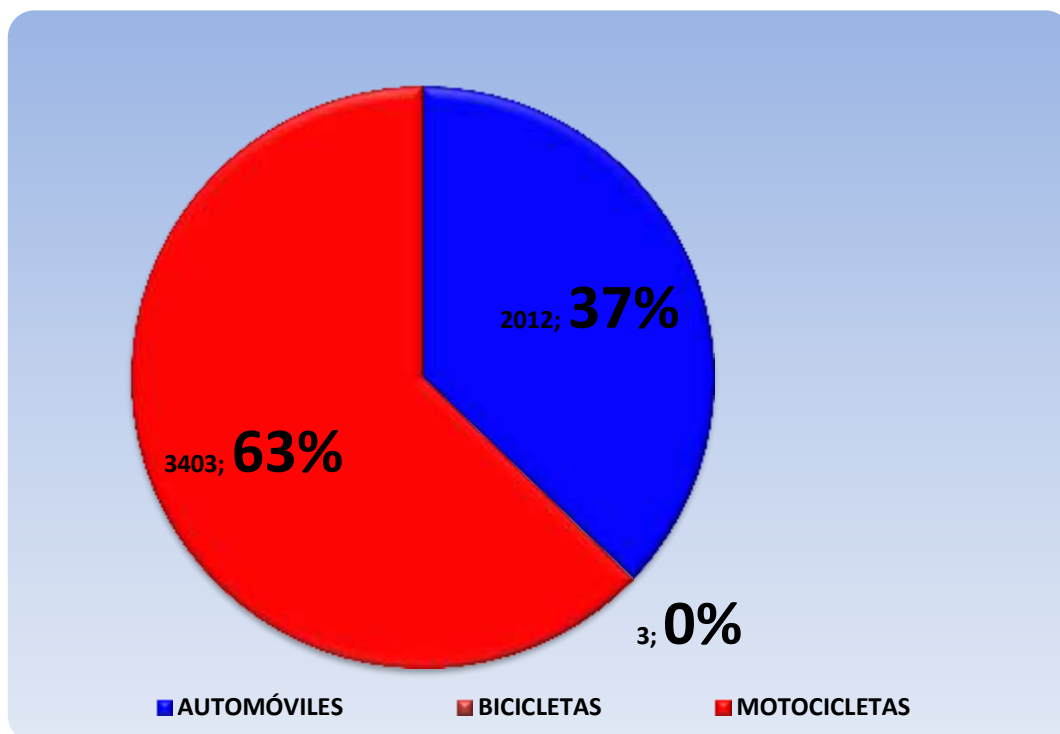


COMPARACIÓN EN CANTIDAD DE INFRACCIONES AÑOS 2009/2010



En el mes de Abril y Mayo casi se triplicó el labrado de actas de comprobación de infracciones en el periodo 2010, en relación con iguales meses del 2009.

PORCENTAJE DE VEHICULOS INFRACTORES



Datos importantes éstos para ver cómo van creciendo en porcentaje los vehículos infractores, en el año 2009 ya había empezado a crecer el porcentaje del labrado de actas a motocicletas en relación con automóviles -en un 10% en relación al año anterior en el cual se mantenían un porcentaje de 50 y 50 a motocicletas y automóviles. Actualmente sigue aumentando la brecha en porcentaje entre uno y otro tipo de vehículos dada la inmensa cantidad de motocicletas que circulan por la ciudad.

CONCLUSIONES:

Como se puede apreciar claramente prosigue el aumento paulatino en el labrado de infracciones por parte de los inspectores de tránsito, cabe preguntarse ¿se percibe la labor “**controladora**” por parte de los inspectores?, creo cada uno tendrá una opinión diferente en cuanto a la respuesta de ésta pregunta. Yo opino en base a la experiencia y el trato que tengo con 50 personas en promedio durante cada semana, que se capacitan para obtener su Lic. de conducir, y entiendo que la mayoría de los goyanos **no percibe el trabajo de los inspectores**, no solo de manera cuantitativa (cantidad de actas -boletas- ejecutadas) sino también de manera cualitativa (que los inspectores desconocen su trabajo, no dan el ejemplo, etc.).

Ahora bien con un mayor y más eficiente (como propone la mayoría de las personas) control, ¿tendríamos solucionado el problema? Particularmente creo que no, ya que esa medida tomada de manera unilateral generalmente trae aparejado conflictos, por ello la importancia de educar (en las escuelas) prevenir (mediante campañas) y como último recurso la sanción como resultado de los mecanismos de control empleados. En éste sentido considero que se vienen preparando ciertas estructuras, para enfrentar una futura realidad que aparece como preocupante (las últimas estadísticas hablan que en el mes de Enero en la argentina se vendieron en promedio 5000 automóviles usados/nuevos por día), es decir conocer el problema e intentar abordar posibles soluciones desde el punto de vista técnico, haciendo un seguimiento en cada caso e ir evaluando los resultados.

En Goya ya venimos observando los grandes problemas de tránsito que se generan al tener un “excesivo” parque vehicular de motocicletas (debido al boom de su comercialización) y las cuales están generando un verdadero caos (en ciertos horarios y en el sistema general de tránsito). Si Goya aspira a avanzar como una gran ciudad (con Puente interprovincial, asentamiento de parque industrial, moderna terminal, etc.) uno de sus grandes desafíos será proyectar (estudiar) y estructurar un “sistema de tránsito” con una dirección de Tránsito (y policía de tránsito) que no solo se encargue de controlar y que tenga un rol social más importante para los tiempos que corren y los que vendrán.