Enero 1993

La Ley de Tránsito. Letra Muerta o Mas Muertes.

El 1 de Julio pasado entraron en vigencia nuevas normas de tránsito gestadas a partir del decreto presidencial 692/92 del 27 de Abril. Dichas normas establecen, entre otras medidas, penas de 15 días de cárcel para infracciones graves como pasar semáforos con luz roja (sujeto a la aprobación del Congreso por el decreto 2554/92 del 4 de Diciembre), velocidades máximas, la obligatoriedad del uso de apoyacabezas y cinturones de seguridad, la creación de la policía municipal de tránsito, y la prohibición para los conductores de micros de corta y media distancia de cortar y vender boletos.

El estricto cumplimiento de muchas de estas normas fue postergándose, como por ejemplo la prohibición de vender boletos, dejándose para un futuro incierto la idea de instalar máquinas expendedoras; existiendo el riesgo que la nueva reglamentación termine quedando como letra muerta con el consiguiente costo en vidas humanas. En la actualidad la entrante Administración Municipal se encuentra estudiando la implementación de las nuevas normas, a pesar que aparentemente la creación de la policía municipal de tránsito no será llevada a cabo, siendo ejercidas sus funciones por la Policía Federal.

Este artículo desea alertar sobre los riesgos que la aplicación parcial de normas de tránsito lleva consigo; con ese fín centraremos nuestra atención en la mas común de las nuevas normas: la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad.

La instalación del cinturón de seguridad reduce considerablemente la probabilidad de muerte como consecuencia de un accidente. Por ejemplo, diversos estudios en USA atribuyen a la instalación de los mismos una reducción esperada en las muertes producto de los accidentes de tránsito que oscila entre el 7 % y el 14 %; por ende, a primera vista, la obligatoriedad de los mismos resulta recomendable, independientemente de la reglamentación de cualquier otra norma de tránsito.

Sin embargo, esta afirmación es por demás prematura dado que la instalación de cinturones de seguridad genera un segundo efecto
altamente indeseable, al incrementar la velocidad a la que un conductor probablemente está dispuesto a manejar dado que el

precio de hacerlo (representado, por ejemplo, por el riesgo de muerte en un accidente) ha disminuído.

Diversos estudios que consideran el segundo de los efectos mencionados concluyen que si bién la obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad disminuyó el número de conductores muertos en USA, dicha disminución ha sido menor de lo esperada; pero la proporción de víctimas fatales entre los peatones se incrementó, al igual que el número total de accidentes y los daños a la propiedad generados por los mismos. Similarmente, automóviles donde han sido instalados mecanismos de seguridad presentan una participación desproporcionalmente alta en el número de accidentes.

Esta evidencia resulta consistente con el fundamento teórico propuesto, dado que la interpretación conjunta de la misma es en un todo consistente con la presencia simultanea de una reducción en la probabilidad de muerte como consecuencia de un accidente (lo cual ha disminuído el número de conductores muertos) y el incremento en la velocidad a la cual los vehículos se desplazan (lo cual ha incrementado el número de accidentes, y por ende el número de peatones afectados, el monto de los daños ocasionados a los autos involucrados en los mismos y la participación de automóviles donde fueron instalados mecanismos de seguridad en el número de accidentes).

En conclusión, si bién la obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad tiene por objeto reducir el número de fatalidades, no resulta posible predecir que dicho efecto habrá necesariamente de verificarse, independientemente de la reglamentación de cualquier otra norma de tránsito, si se toma en cuenta el número de peatones involucrados.

Es por ello que si bién la obligatoriedad de su uso es altamente recomendable, resulta imprescindible que los organismos de control tomen en cuenta el segundo de los efectos mencionados poniendo el mayor celo en el control de las infracciones de tránsito (velocidades máximas, violaciones de semáforos, etc.) estableciendo severas penas y destinando personal al efecto, ya sea a través del aparentemente frustrado proyecto de creación de una policía de tránsito o a través de cualquier otro organismo de control.

Las intenciones y los efectos de una regulación no siempre han de coincidir, pudiendo en ciertos casos ser por completo contrapuestos. En el caso que nos concierne, el celo aislado en el control de la existencia de mecanismos de seguridad en los automóviles es factible que genere efectos

indeseables; disminuyendo el número de conductores muertos pero a costa de un mayor número de muertes entre los peatones.