

APORTES VIALES

Revista Técnica de la Fundación Seguros Caracas N°2

APORTES **VIALES**



RRF: J-29632712-2

Depósito legal: **lf78320143632141**
ISBN: **978-980-7274-04-3**
Febrero de 2016

Coordinador de la edición: Omar Hernández
Diseño gráfico: Chávez & López Diseño Gráfico, C.A.
Corrección de textos: Magaly Pérez Campos

APORTES VIALES

Revista Técnica de la Fundación Seguros Caracas N°2



FUNDACIÓN SEGUROS CARACAS

La segunda edición de *Aportes viales* que tiene en sus manos o en su pantalla es un trabajo que nos produce gran satisfacción por diferentes razones.

La primera razón tiene que ver con la situación general que vivimos como país y que provoca que muchos proyectos, en vez de continuar, se paralicen. En ese contexto, publicar de nuevo nuestra revista constituye un pequeño gran logro que nos entusiasma porque, además, representa un aporte real a la reflexión sobre la seguridad vial en Venezuela.

Junto a este logro de continuidad, estamos muy satisfechos porque introdujimos algunas mejoras en el proceso de elaboración de la revista que nos permiten contar con una publicación de una solidez académica aún mayor que la que logramos en la primera edición.

Para esta segunda edición incorporamos un consejo editorial, coordinado por el profesor Omar Hernández e integrado por Celia Herrera, Jesús Uzcátegui, Daniel Baeta y Gabriela Tedesco, todos ellos distinguidos expertos en áreas muy relevantes de la seguridad vial, quienes tuvieron a su cargo la compleja tarea de leer y seleccionar los trabajos que recibimos para esta edición. A ellos queremos expresarles nuestro sincero agradecimiento por el trabajo adelantado.

En la presentación de esta segunda edición deseamos aprovechar la oportunidad para ratificar el compromiso de esta Fundación con la seguridad vial en Venezuela. Ese compromiso no solo lo expresamos por medio de la reflexión y discusión en espacios como el que ofrece esta revista, sino también a través de otras iniciativas de información, de apoyo a otras organizaciones, de programas educativos, entre otros que, en su conjunto, apuntan a hacer de Venezuela un país más seguro en todas sus vías.

JUNTA DIRECTIVA

FUNDACIÓN SEGUROS CARACAS

Presidente

Gustavo Luengo

Vicepresidente

Jorge Alcubilla

Secretario

Pedro Raaz

Gerente general

Gerardo Perozo

Coordinadora

de programas

Rosario Santander

Directores

Octavio Calcaño-Spinetti

Celia Herrera

Néstor Luis Luengo


Ángel Maciñeiras

Víctor Meintjes

Rafael Orihuela

Nelly Rivas


CONTENIDO


Pág. 07  **APUNTES PARA TRANSFORMAR LA CIUDAD DESDE EL ANDAR: UN EJERCICIO DE REFLEXIÓN A PARTIR DEL ESTUDIO CUALITATIVO DE UN CASO**

Pág. 19  **COLISIONES AUTO-BICICLETA EN VENEZUELA. UN ESTUDIO EXPLORATORIO DE ESTE CONFLICTO**

Pág.35  **ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS Y FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES VIALES**

Pág.53  **SEGURIDAD VIAL PARA LOS USUARIOS VULNERABLES**

Pág.69  **LA SEGURIDAD VIAL DESDE LA PERSPECTIVA DE LA EMPRESA**

Pág. 77  **IMPORTANCIA DE LA SEGMENTACIÓN DE LOS RIESGOS DE LAS PRIMAS DEL SEGURO DE AUTOMÓVILES, AVERSIÓN AL RIESGO Y SUGERENCIAS AL ENFOQUE TRADICIONAL**

JOSÉ CARVAJAL

Periodista y activista urbano. Con maestría en Diseño y Espacio Público, de Elisava Escuela de Diseño (Barcelona, España). Profesor del diplomado Diseño e Innovación Social (Universidad Católica Andrés Bello - ProDiseño). Editor del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 (Instituto Metropolitano de Urbanismo - Taller Caracas). Columnista del portal Contrapunto.com. Coautor de la desaparecida sección de *El Nacional* "Caracas a pie" (2007-2014) y del libro que recopila sus 100 primeras ediciones. Participante en diversos foros y encuentros sobre ciudad, espacio público y movilidad. Miembro de la plataforma Peatones Activos, que organiza la Semana del Peatón.

APUNTES PARA TRANSFORMAR LA CIUDAD DESDE EL ANDAR: UN EJERCICIO DE REFLEXIÓN A PARTIR DEL ESTUDIO CUALITATIVO DE UN CASO

José Carvajal

El presente no es un trabajo escolástico, basado en un riguroso método científico. Por el contrario, se inscribe en la corriente de aprehender la realidad a partir de la experiencia, desde el mundo de lo sensible, desde la ciudad como espacio más practicado que idealizado. Se trata de una reflexión producto del andar-pensar esta ciudad que habitamos; y, en este caso particular, apoyada sobre la propuesta de “itinerarios críticos”¹: ejercicios empíricos de demostración de hechos y oportunidades. Estas reflexiones sobre la movilidad caraqueña, y sobre la importancia crucial de la peatonalidad, pueden entenderse también como un ejercicio retórico signado por la necesidad de agitar para transformar.

El presente es un ejercicio de observación cualitativa cuyo objetivo primero y último es invitar a moverse a pie por la ciudad y a entender ese viaje como una fuente de inspiración ética, de relación con el entorno físico y social desde la cercanía que da el andar, y como una propuesta de acción política ante los problemas y retos de nuestra ciudad y de nuestra cultura de la movilidad.

Las observaciones y las imágenes de estos apuntes corresponden a la avenida Andrés Bello, una de las principales vías este-oeste de la ciudad de Caracas.

PARA ENTENDER DÓNDE ESTAMOS PARADOS

He escuchado varias veces, de boca del arquitecto y escritor Federico Vegas, una definición que diera Paco Vera relativa al andar a pie en nuestra ciudad: “Peatón es aquel que encontró dónde estacionar su carro”. Más allá de lo mordaz del comentario y entendiendo que no es tarea fácil caminar en Caracas, en esta como en cualquier otra ciudad del mundo una abrumadora mayoría practica esta arte cotidianamente. Y digo arte porque es una acción que implica conocimiento, memoria, técnica y gracia.

Si sumamos los que hacen viajes estrictamente peatonales y los que utilizan sistemas de transporte públicos, que son peatones antes de subir y después de bajar de estos, tenemos que más de tres cuartas

¹ La primera vez que escuché la expresión fue en el ciclo de conferencias *Tour-ismos, itinerarios críticos* (2004), de la Fundación Antoni Tàpies, en Barcelona, España, y particularmente en unos itinerarios realizados por esta ciudad, guiados por el geógrafo y urbanista Joan Roca i Albert, quien por cierto funge como director del Museo de Historia de la Ciudad desde 2007.

² El primer dato está esbozado en el Plan de Movilidad para la Región Metropolitana de Caracas, del Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre y Obras Públicas (2013) y el segundo es parte de la Encuesta de Movilidad del Distrito Metropolitano de Caracas, del Instituto Metropolitano de Transporte de la Alcaldía Metropolitana de Caracas (2005).



Muchas personas, a su riesgo, se ven obligadas (por discapacidad o decisión propia) a cruzar la vía, en lugar de hacerlo por la pasarela elevada. La parada de autobuses propicia esta conducta de riesgo. Avenida Andrés Bello, frente a Torre de David.

partes de los viajes diarios se realizan a pie. Los “menos peatones”, que son los que viajan en vehículos particulares pero que, inevitablemente, algo caminan (aunque sea después de aparcar), representan entre 20% y 24%² de los viajes que se realizan en esta ciudad.

Este porcentaje de uso del vehículo particular no es muy diferente del que hay, por ejemplo, en Barcelona³, España (2014: 25,78%), por citar una ciudad en la que tuve la suerte de vivir y que es asumida por muchos urbanistas como un modelo a seguir. Lo que sí marca una significativa diferencia es la cantidad y calidad del espacio público en general, peatonal *per se*, y los servicios integrados de transporte público, incluyendo el *Bicing*⁴ que, desde hace ocho años, forma parte de sus múltiples opciones. También nos diferenciamos por la mala calidad de las vías para el uso del tránsito rodado, el irrespeto continuado a las normas establecidas en estas y la gestión discrecional y errática de dicho tránsito.

Por citar algunos ejemplos que ilustran la irracionalidad de nuestra cultura de la movilidad: la normalización del uso de las aceras y los retiros de edificios como estacionamiento de todo tipo de vehículos de motor; la utilización del área de resguardo y seguridad (conocida entre nosotros como “hombriño”) como carril para circular y adelantar vehículos (ahora de uso oficializado con la forzada ampliación de autopistas), la ausencia temporal o permanente de pasos de cebra en calles y avenidas, así como la ausencia de delimitación de carriles en estas y en autopistas; la inexistencia de rampas de acceso peatonal y la inobservancia de los estándares en la mayoría de las existentes.

Las pinceladas de este panorama ponen en evidencia que no existe una autoridad de transporte que entienda, planifique y coordine la escala metropolitana y regional como un gran sistema integrado; que restablezca, si alguna vez estuvo establecida, las prioridades: los peatones primero, haciendo énfasis sobre

³ Datos de la web del Área Metropolitana de Barcelona (www.amb.cat).

⁴ Sistema de préstamos de bicicletas gestionado por el Ayuntamiento de Barcelona.

todo en niños, personas mayores, personas con discapacidad; luego los medios no motorizados (bicicletas, patines); el transporte público (el incremento de carriles BRT); y por último los vehículos particulares, cada vez con más restricciones dentro de las ciudades.

Los hechos son claros: en Caracas no tenemos una estrategia creíble ni una gestión congruente para la movilidad. Citemos tres ejemplos recientes de las últimas acciones gubernamentales en esta materia: la construcción de varios puentes elevados, particularmente el de San Martín, intraficable peatonalmente por debajo; la destrucción de un fragmento de ciclo vía de reciente construcción para colocar pilas para la ampliación de la autopista Valle-Coche, que se produce junto a la tala de cientos de árboles y la intervención brutal del río Valle; las ciclo vías de Paseo Vargas, Bellas Artes, Gran Avenida, restando espacio a los peatones en las aceras en vez de restárselo al carro en la calzada; la sustitución de algunas unidades de cooperativas de transporte por pequeños autobuses Yutong, los cuales, a pesar de mejorar la experiencia del viaje a los usuarios, siguen operando bajo los mismos parámetros irracionales: sin boletería integrada, “pagando al bajar”, sin distribución ni presencia lógica de paradas, sin códigos de identificación bajo estándares universales, sin restricciones a la velocidad ni al uso de música a libre albedrío del conductor.

Si lo que deseamos es transformar la movilidad y la ciudad, hacerla sostenible, hay que hacerlo estructural y estratégicamente. Se trata de revertir este marco de ciudad no pensada para los peatones o, para ser más justos, que se transformó (algunos dicen “modernizó”) con sus grandes obras de infraestructura. Primero vino la ampliación de la red de autopistas, que —si bien conectó y agilizó lo distante— también fragmentó lo cercano y restó espacios y privilegios a los que se mueven a pie.

Luego vino, como contraparte feliz, el Metro, concentrando y mezclando. Lamentablemente esta visión de transporte y espacio públicos entendidos como inseparable binomio no ha terminado aún de consolidarse en Caracas; por el contrario: hasta el Metro, que comenzó a construir en Caracas esa simbiosis, hoy permite que los espacios aledaños a casi todas sus estaciones, concebidas original y lógicamente como peatonales, sean ocupados parcial o totalmente por vehículos de trabajadores del propio sistema.



Los cruces de flujos peatonales muy intensos requieren disponer de semáforos y de pasos amplios para seguridad de sus usuarios. Avenida Andrés Bello.

Es preciso construir una visión compartida que reivindique la presencia de la gente en la calle en función de una ciudad más integrada y segura, que brinde libertad y autonomía a todos en sus desplazamientos. Una visión de sostenibilidad, de la que hoy nos mantenemos distanciados básicamente por no asumir los costos políticos de revertir una cultura perversa que desprotege al más vulnerable del sistema, a ese que le da vida y sentido a la ciudad: al viandante, y le da libre albedrío al que más la impacta: el automóvil.

¿Cuál es nuestro papel, como ciudadanos, en la construcción de esa visión en semejante contexto de anomia, desenfoque y despilfarro? Nuestra contribución puede hacerse efectiva en diversos ámbitos (movilidad, espacios públicos, vegetación urbana, control de emisiones, calidad de los servicios de transporte, seguridad, patrimonio material e inmaterial, por citar apenas algunos). Lo importante es que nuestra participación sea constante y no espasmódica, sistémica en vez de reactiva. Que a pesar de darse casi siempre desde lo local, se pueda entender como metropolitana. La inercia y la resistencia institucionalizada de esa cultura de la que somos copartícipes nos obligan a inmiscuirnos en la planificación y diseño en los distintos niveles de gobierno, así como en la contraloría social, tanto de desarrollo de proyectos como de la gestión urbana.

Pero para eso es imprescindible entender la ciudad desde el andar.

Cruce peatonal sin semáforo ni rayado: alto riesgo de accidentes. Avenida Andrés Bello.



RECONOCER LA EXISTENCIA DEL CONFLICTO

Lo primero que hay que hacer es reconocer que, si bien todas las formas de movilidad tienen derecho y pueden coexistir, el espacio público tiene unos límites y que en este debemos ordenar, priorizar. Sin mucho esfuerzo, desde la memoria, podríamos realizar una taxonomía de la variedad y cantidad de obstáculos físicos que hay en la vía como para darnos cuenta de que los viandantes no son prioridad en esta ciudad. Un ejemplo nos puede servir de base: la avenida José Lazo Martí, importantísimo eje norte-sur entre Chacaíto y Las Mercedes, auténtico catálogo de afrentas al peatón: aceras angostas, llenas de baches y desniveles, sin rampas peatonales en las esquinas, con vegetación mermada y —la existente— tan descuidada que aparece como un obstáculo al andar, con retiros de edificaciones y aceras convertidos en estacionamientos de vehículos y mobiliario mal ubicado, con muros que funcionan como antipáticas barreras al borde de las parcelas, dividiendo tajantemente lo público de lo privado; con cruces peatonales no reconocidos (pero permitidos por la vía de los hechos); con semáforos que no dan tiempo exclusivo de cruce ni prestan atención a la magnitud de los flujos peatonales, que terminan lidiando, literalmente, con los vehículos en cada cruce. Un breve trayecto lleno de espacios residuales donde la belleza de su patrimonio construido y su paisaje geográfico se ponen en jaque y no se aprovechan para reforzar el andar sino que, por el contrario, se menoscaban con operaciones que privilegian, ¡oh, sorpresa!, al automóvil⁵.

Se trata de un conflicto que debemos comenzar por reconocer para poder revertir la ecuación. Entender que no tiene sentido seguir estirando la arruga, jugando a descongestionar las vías aumentando su capacidad, pues estas, cíclicamente, vuelven a congestionarse. La ilusión de descongestión genera a la larga más congestión, porque incentiva el uso del vehículo particular. Es desincentivando su uso y restándole espacio al vehículo particular para destinarlo al transporte de superficie y a la movilidad no motorizada como romperemos ese círculo vicioso. No será “coser y cantar”, porque la del “carro propio” es una cultura muy fuerte, de largas décadas de existencia, que se resiste a perder los privilegios adquiridos de facto. Porque tiene razones económicas (una vez que se tiene el vehículo, la gasolina nos la regalan⁶) y psicológicas (forma parte de una expectativa de éxito y confort individualizado en un contexto social donde el nosotros y lo público aparecen débiles y extraviados).

El espacio para andar a pie, en bicicleta o en transporte público no se puede “sacar de la manga”. Alguien ha de ceder o perder espacio. El asunto es convencernos de la necesidad de que esos tres primeros actores estén realmente por encima en las prioridades. Eso es así para cualquier ciudad que aspire a estar integrada y ser sostenible para la gente. En muchas ciudades se convierten autopistas y distribuidores en grandes parques y plazas; avenidas de mucha congestión vehicular, en paseos peatonales. Acá vamos a contramarcha.

Andar a pie se propone entonces no solo como un gesto de sustentabilidad, que lo es, o como un ejercicio de sociabilidad, que también; sino como una forma de acción política que intenta modificar la realidad, que no busca escapatórias ni escondrijos particulares. Apuntar, desde el roce, hacia una inteligencia colectiva. Andar y observar. Andar y proponer. Andar y transformar. Asumir una posición más activa, menos conformista. ¿Cómo entender, por ejemplo, que no tiene sentido llenar nuestras avenidas de barreras que prohíben cruces naturales, que las pasarelas son injustos y excluyentes dispositivos antipeatonales, que los elevados les pasan por encima a los problemas de la movilidad dejando a los de abajo bochornosos espacios para transitar? Entender el malestar de nuestras aceras, la desconexión de nuestras plazas y parques, la burla de nuestros pasos de cebra, la dictadura del carro es sencillamente imposible sin moverse a pie.

5 Por citar los nuevos puentes vehiculares (“soluciones viales”) implantados por el Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre y Obras Públicas en las inmediaciones del puente de Las Mercedes, que obstaculiza la posibilidad de un paseo lineal verde al borde del río Guaire.

6 A la fecha de hoy, 25 de septiembre de 2015, con el costo de un pasaje en microbús, de Bs. 15, se llenan cinco tanques de 30 litros de gasolina.



Las aceras de muchas avenidas están llenas de baches, desniveles, y obstaculizadas por vehículos en perjuicio de la seguridad de los peatones. Esta situación se muestra en las tres imágenes siguientes. Avenida Andrés Bello.

UN SEGMENTO DE LA AVENIDA ANDRÉS BELLO

En Caracas sobran ejemplos de esa batalla sin árbitro, sin instituciones, entre conductores y peatones. Recorrer el segmento de la avenida Andrés Bello que va desde el elevado en la encrucijada de San Bernardino hasta la intersección con la avenida La Salle pone sobre relieve una gran paradoja: luce “un paraíso” para los transeúntes, porque además de arbolada en sus dos aceras y en la isla central, en promedio, tiene un cruce peatonal cada 70 metros; sin embargo, la tensión para atravesar la calzada es permanente.

En algunos puntos la gente habla de eventuales y hasta frecuentes arrollamientos, como frente a la plaza Andrés Bello (ver cruce #13 en el plano), donde resalta la necesidad de un semáforo peatonal, dado el flujo de habitantes de Simón Rodríguez, Pinto Salinas y Párate Bueno que allí cruzan la avenida, sobre todo en horas pico; tantos, que años atrás hubo allí una pasarela que, como sugiere la sensatez y la escala de la avenida, nadie utilizaba. Este punto sirve de constatación sobre el terreno de un asunto generalizado en Caracas: a) los semáforos son asumidos como dispositivos para ordenar flujos vehiculares, no para administrar la coexistencia con los peatones; b) se suele buscar todo tipo de artilugios para darle prioridad al tránsito rodado; los elevados, pasarelas y cruces libres en intersecciones son un ejemplo de ello.

De los cinco semáforos existentes en el área de estudio, solo el que se ubica frente al Hospital Ortopédico Infantil está concebido para dar tiempo exclusivo para el cruce peatonal. A este centro de salud asisten diariamente centenares de pacientes de todas las edades con muletas, bastones, andaderas,

sillas de ruedas, en coches, a quienes se les conceden apenas 23 segundos para cruzar, indistintamente del horario. El cruce se realiza a través de un rayado peatonal generoso pero obstaculizado por la presencia de una isla que apenas permite el paso a nivel por un boquete de menos de un metro de ancho.

Sobra decir el peligro que representa dicho obstáculo, convertido en suerte de cuerda floja cuando a muchos les toca hacer equilibrio sobre este por el cambio de luz. Y si el desatino de mantener la delgada isla es para evitar que los conductores den “vuelta en U”, ese objetivo no se ha logrado, pues los motorizados lo asumen con desparpajo para ese fin. Acotemos, además, que ni siquiera en este semáforo existe el dispositivo lumínico destinado a los peatones, quienes deben guiarse por el previsto para los conductores.

Una gran contradicción se muestra sobre este segmento de la avenida en el que con frecuencia se acicalan brocales y se hacen labores de limpieza en la isla: se “limitaron” los cruces vallando la isla arbolada, dejando abiertos 19 pasos, muchos de estos a escasa distancia de los cruces en intersecciones en las que hay semáforos. Se aprecia el gesto de reconocer algunos pasos naturales en puntos donde hay calles enfrentadas a ambos lados de la avenida, pero sin dotarlos de rayados ni de ningún tipo de señalización. Solo nueve de ellos están a nivel de la calzada, lo que facilita el cruce a quienes tienen impedimentos motores⁷. Lamentablemente estos, como en casi todos los pasos a desnivel, son utilizados flagrantemente por los motorizados, incluyendo a policías y guardias uniformados.

Un aspecto por resaltar es el binomio elevado-pasarela, ubicado sobre la gran encrucijada hacia San Bernardino y Bellas Artes. El cruce peatonal debajo del primero es absolutamente desordenado, pues ni siquiera existen rayados peatonales ni orden para las múltiples opciones de la encrucijada. Cada quien atraviesa donde puede y como puede. Y en el caso de la pasarela frente a la Torre de David, muchas personas

⁷ Es importante señalar que acá están el Hospital Ortopédico Infantil y un Centro de Diagnóstico y de Rehabilitación Integral.

Avenida Andrés Bello.



hacen caso omiso de ella y cruzan por debajo, no solo porque tienen impedimentos físicos o van en sillas de ruedas, o porque “son flojos e irresponsables”, sino porque en ese punto donde se suma la avenida Libertador a la avenida Andrés Bello se establece de hecho una parada de microbuses que descarga volúmenes importantes de pasajeros que necesitan cruzar a la acera sur. Un poco más al este de la pasarela, en la conexión inversa, de la Andrés Bello a la Libertador, a pesar de la presencia de un rayado peatonal, la velocidad con que llegan allí los vehículos (producto de la gran rampa de aceleración que en sí misma es el elevado) dificulta y pone en riesgo el paso de las personas.

Es de esperar que en una zona como esta los flujos peatonales sean intensos y los cruces de un lado a otro de la avenida, necesarios y permanentes. Una lista somera de los diversos usos da cuenta de una elevada presencia residencial y de oficinas; diversidad de la oferta comercial (que incluye el mercado Guaicaipuro) y de servicios (CANTV, Corpoelec, Registro Mercantil, funeraria, banca privada); presencia de instituciones públicas (Fundación del Niño, Contraloría General de la República, Ministerio de Alimentación), centros de salud (Hospital Ortopédico Infantil, Centro de Diagnóstico Integral) y centros educativos (Escuela Comunitaria Luisa Goiticoa); amplios espacios recreativos, públicos y privados (plaza Andrés Bello, Hermandad Gallega y parque Aristides Rojas); actividad derivada del transporte público (la estación de Metro Colegio de Ingenieros y paradas de múltiples rutas de microbuses). Por todo esto, luce más que razonable la existencia de esa permeabilidad; sin embargo, estos pasos no tienen ningún tipo de dispositivo que señale en cada caso la prioridad peatonal y que proporcione seguridad a estos, así que lo habitual es que la mayoría termine cruzando a la carrera, en un ambiente de mucha tensión

Aunque el rayado es más amplio de lo común, al mantener el brocal en la isla de la vía, se convierte en un riesgo para el tránsito de los peatones. Avenida Andrés Bello frente al Hospital Ortopédico Infantil.





En algunas intersecciones el riesgo del cruce de peatones es considerable: sin rayado peatonal y con múltiples opciones de cruce de los vehículos. Avenida Andrés Bello, frente al elevado de San Bernardino.

lamentablemente normalizada.

CONCLUSIONES

Es importante reivindicar la vitalidad peatonal de esta senda, con múltiples oportunidades para cruzar de un lado a otro, pero creando las condiciones para hacerlo de manera cómoda y segura. En ese sentido, a pesar de la barrera de metal impuesta en la isla, es digno de celebrar el reconocimiento de los cruces naturales de la gente, conservando la continuidad de la trama vial y la presencia de lugares emblemáticos. Pero llevar al extremo de formalizar muchos más cruces lo que logra es disgregar los flujos y distender la atención de los conductores en los puntos donde es importante bajar la velocidad, creando más situaciones de riesgo.

Llama en este sentido la atención que, ante la cercanía de cruces peatonales semaforizados y con rayados, muchas personas elijan estos pasos desprovistos de rayados y señalizaciones. Puede lucir como un comportamiento irracional, pero en realidad es todo lo contrario: no contando con un tiempo exclusivo para cruzar y siendo tan agresiva la actitud de los conductores en los cruces, este distanciamiento les provee de un margen de maniobra que casi siempre se resuelve de todos modos con una carrerita.

La escala urbana, la mezcla de usos, la presencia de abundantes árboles de buen porte y de espacios públicos recreativos de relevancia, el patrimonio construido, señalan aquí una oportunidad para producir transformaciones que devuelvan al peatón su rol protagonista.

He aquí una breve lista de algunas intervenciones, algunas de ellas susceptibles de ser realizadas en lo inmediato.

- Aparte de la obviedad de rehacer las aceras, adecuarlas (nivelarlas, despejarlas de obstáculos, incorporar rampas), valdría la pena estudiar la posibilidad de ampliarlas en algunos puntos, pues el carril más al norte (sentido oeste) se utiliza como estacionamiento de vehículos, ordenando paradas de transporte

público y zonas de carga. Esto podría hacerse dando continuidad a la recuperación que ya se hizo en otros segmentos de la avenida por parte de la Alcaldía de Libertador y el Gobierno del Distrito Capital.

- Debería controlarse y reducirse efectivamente la velocidad, con semaforización (como obligatorio en el cruce en la esquina sureste de la plaza Andrés Bello y quizá otros electivos en algunos puntos, como en el cruce donde se conecta la Andrés Bello con la Libertador y frente al mercado Guaicaipuro), o con pasos a nivel, como el utilizado frente a la plaza La Iglesia en la avenida Solano López (como mínimo frente al Hospital Ortopédico Infantil). La presencia de vigilancia es fundamental para acompañar este tipo de operaciones.
- Debería haber un control estricto, con prohibición y sanciones para los motorizados que utilizan estos pasos para girar en U en la avenida. Esto incluye, con agravantes, a aquellos que usan el rayado peatonal frente al Hospital Ortopédico para cambiar de un sentido al otro.
- Es fundamental rescatar la isla verde, no como espacio prohibido, como barrera, sino como nexo.
- La presencia de la estación Colegio de Ingenieros y los intensos flujos peatonales que en él tienen lugar podrían justificar la intervención de la calle Santa Rosa con el fin de generar un paseo peatonal, pues de hecho ya tiene en parte ese uso. Ese cambio podría extenderse, a modo de espejo, en la calle ciega entre el Ministerio de Alimentación y el Ortopédico, intensificando y reforzando el carácter peatonal de la senda.
- Por último, a pesar de resultar polémico ante los ojos de lo que podríamos llamar la “carrocracia”, habría que desmontar el elevado que hoy divide radicalmente el paisaje entre San Bernardino y Bellas Artes y hacer visible el lugar, con un potente espacio público consolidado en vez del actual archipiélago de espacios residuales, dando valor a la arquitectura en vez de a la chatarra. Esto obligaría a asumir ese tramo con una velocidad cónsona con una avenida, por lo que resultaría innecesaria la pasarela, la que también habría que desmontar. Se da por descontado que esta operación debe ser pensada, en simultáneo, con un plan para ordenar el transporte de superficie en esta vía.



No disponer de un tiempo exclusivo del semáforo para el cruce seguro de la vía por los peatones los obliga a cruzar con alto riesgo, ya sea fuera de los rayados o en competencia con conductores agresivos. Avenida Andrés Bello cerca del Mercado Guaicaipuro.



Los pasos o cruces que son utilizados también por motorizados significan molestias y riesgos también para los peatones.

DAVID FIGUERA

Sociólogo (1990, UCV), magíster en Administración Pública (2002, Cornell University).
Experiencia en las áreas de responsabilidad social empresarial, desarrollo sustentable y análisis de entorno para la industria petrolera venezolana durante casi 20 años. Desde el año 2010, se desempeña como consultor independiente e investigador para el sector privado. La calidad y eficiencia de la infraestructura pública, el acceso a los espacios públicos y el mejoramiento de la relación entre el ciudadano y el Estado son tres de sus principales áreas de interés. Ciclista desde 2007 y corredor desde hace más de treinta años, conoce de primera mano los problemas que afectan a ambos colectivos.

COLISIONES AUTO-BICICLETA EN VENEZUELA. UN ESTUDIO EXPLORATORIO DE ESTE CONFLICTO

David Figuera

PALABRAS CLAVES

Sistema de movilización, modelo de movilidad, ciclismo, colisiones, conflicto, seguridad vial.

RESUMEN

El presente estudio analiza las colisiones auto-bicicleta en Venezuela como un fenómeno cada vez más visible y creciente en el país. Se realiza una entrevista directa a expertos, así como una encuesta en línea a ciclistas, con el objetivo de conocer quiénes son y qué piensan sobre estos incidentes, las causas que los generan y sus propuestas de solución y mejora. Los resultados muestran deficiencias importantes de base en el sistema de movilización en el país. Las propuestas de mejora se orientan hacia la creación de más y mejores espacios, bajo la responsabilidad activa del Estado en todos sus niveles.

INTRODUCCIÓN

Las colisiones auto-bicicleta y su impacto

Las colisiones entre vehículos automotores y bicicletas (en adelante CAB) aparecen cada vez más en los registros de noticias en muchos países del mundo. Desde las sociedades consideradas amigables para el uso de la bicicleta como medio de transporte o recreación, tales como Holanda y los países escandinavos, hasta países de extrema pobreza, en los que la bicicleta es, probablemente, el bien más preciado de quien gana el sustento del hogar, se trata de un encuentro en el que, si se llegan a tocar, el desenlace es altamente negativo para el ciclista.

Estos eventos son fenómenos que muchas veces pasan por debajo del “radar” de la atención pública por diversas y complejas razones, como la existencia de otros conflictos o eventos de mayor impacto que tienen lugar en los ámbitos político, económico y deportivo; o en la misma área de los accidentes

de tránsito, pero que involucran vehículos de gran tamaño y un mayor número de personas. Sin embargo, se trata de un problema de seguridad vial que requiere acciones tanto por parte del Estado (World Health Organization, 2013: 30) como de los involucrados, conductores de vehículos de motor y los propios ciclistas.

Como en otros países, Venezuela no escapa al crecimiento del ciclismo como hecho cultural, deportivo y de movilización. En buena parte del país es visible la presencia de ciclistas, la realización de eventos y el surgimiento de organizaciones y propuestas alrededor de la bicicleta. Para esto se conjugan al menos dos factores: el aumento del número de personas que se incorporan a “modos de vida saludable”, muchas veces referido como *fitness*, y el impacto positivo inicial que tuvo el control de cambios desde 2003, el cual facilitó el acceso a una serie de bienes principalmente importados, entre los cuales está la bicicleta.

Pero también ha jugado a favor del aumento de la actividad ciclística el acceso creciente a la información a través de internet y de la televisión por suscripción, lo que facilita el intercambio y asimilación de patrones culturales que pudiésemos llamar universales, de manera que ya es normal esperar, cada fin de semana del año, la realización de algún evento masivo de ciclismo o de carrera a pie. El venezolano se ha incorporado así a tendencias sociales existentes en otros países, con un número cada vez mayor de personas participando en actividades físicas, modificando así la vinculación tradicional al deporte y pasando del rol observador-aficionado al de practicante directo.

Sin embargo, la presencia creciente de ciclistas en la calle no es solo deportiva. A tono también con tendencias existentes en otros países de América Latina y coadyuvado por programas y proyectos tanto del Estado como de empresas privadas, ha crecido también el ciclismo de recreación y de transporte. El mismo acceso a la información que permite enterarnos de las tendencias mundiales de actividades saludables ayuda a conocer que Bogotá ya cuenta con 318 kilómetros de ciclovías y ciclorrutas, o que en muchos países las agrupaciones conocidas como “colectivos” impulsan o demandan políticas públicas que humanicen la ciudad, faciliten una movilidad menos dependiente del motor de combustión interna o provean espacios públicos de mejor calidad y en mayor cantidad.

Aunque en Venezuela este crecimiento del ciclismo ha ocurrido y queda algo oculto en medio del aumento de las motocicletas en el sistema (DATOS), las CAB deben ser seguidas con atención porque, por una parte, la bicicleta es un vehículo que no está contemplado en el sistema de movilización, o lo está muy superficialmente; y, por la otra, porque debería formar parte de cualquier visión de movilidad sostenible que se quiera impulsar en el país.

Visiones sobre el tema. Conflicto y análisis del sistema

Las CAB pueden ser evaluadas como análisis del sistema de movilización, ya sea como problema de transporte, de infraestructura y diseño urbano o seguridad vial, entre otros. En este caso, la variabilidad de los análisis es extensa. También pueden ser analizadas desde la perspectiva de conflicto o como tema cultural, relacionado más con la interacción entre personas como actores sociales y no como usuarios de un sistema. Sin embargo, esta última es una perspectiva poco explorada.

Las colisiones como conflicto

El conflicto es un proceso entre dos o más partes y se caracteriza por interacciones antagónicas en las que las personas participan con acciones, pensamientos, afectos y discursos (Suárez, 2004: 78). Todos los conflictos son coconstruidos por las partes y algunas veces, pero no necesariamente, pueden ser agresivos (Suárez, 2004). En esta óptica, la interacción antagónica es el concepto principal por evaluar y ocurre cuando un ciclista y un conductor coinciden en tiempo y espacio.

Esta interacción antagónica ocurre porque hay una “divergencia percibida de intereses o una creencia de que las aspiraciones actuales de las partes no pueden ser logradas simultáneamente” (Pruitt y Rubin, 1986). En este caso, tanto el ciclista como el conductor serían partes con intereses o creencias contrapuestas e incompatibles, en forma similar a conflictos sociales más reconocidos, en los que los actores son pueblos, etnias, gobiernos u organizaciones.

Siendo así, el conflicto ciclista-conductor puede ser visto como puntual, cada vez que un auto y una bicicleta coinciden en espacio y tiempo en forma incompatible. Este es un conflicto más en el campo de la psicología social, para el que una herramienta importante es la mediación (Suárez, 2004: XX). El interés en juego para cada actor es pasar antes que el otro. La creencia base en ambos casos es que el derecho de uno está por encima del derecho del otro en ese instante.

Pero el conflicto también es de tipo general, como antagonismo entre dos grupos sociales relativamente homogéneos, aunque están representados por muchas personas de uno y otro lado. En esta visión, más en línea con la idea de conflicto social, los ciclistas son un grupo que irrumpe y trata de modificar el *statu quo*, a partir de un interés más amplio, como es obtener espacio en el sistema de movilización, mientras que el interés de los conductores sería mantenerlo. La creencia base en ambos casos es la legitimidad de su existencia, unos como ciclistas y otros como conductores.

Existen pocos estudios que relacionen las CAB con la idea de conflicto. Sin embargo, es posible encontrar algunas opiniones en medios de comunicación. Una opinión tiene que ver con actitudes de uno y otro. Por un lado, ciclistas “que se creen europeos” y por el otro, “automovilistas exterminadores” (Proal, 2012). Otra opinión parte de que la infraestructura mal planificada, o con el vehículo como primer actor, genera conflictos al no considerar que ciclistas y conductores quieren y necesitan circular (Hembrow, 2015), lo que obliga a pensar que las ciudades deberían orientarse hacia diseños inclusivos o con diversos tipos de movilidad, en vez de tratar de “solucionar” los problemas de uno solo de ellos.

En otros casos, cuando las soluciones que se generan son incompletas y poco claras, nadie sabe por dónde o cuándo le corresponde pasar (Gómez, 2012), lo cual es un disparador del conflicto, puesto que cada uno se siente con iguales derechos a usar el espacio. Una línea adicional de opinión se refiere más bien a cómo terminar con el conflicto, adoptando conductas y actitudes más orientadas hacia la tranquilidad del ciclista y el disfrutar “la rodada”.

Para Tom Stafford (2013), “los conductores odian a los ciclistas porque piensan que aquellos rompen el orden social” y puesto que el proceso de conducir es una actividad moral en la que hay reglas, así como buenos y malos; entonces los ciclistas rompen esas reglas al funcionar independientemente de ellas. Combinando los conceptos de *free rider* (aquel que obtiene los beneficios de un bien sin pagar por los costos del mismo) y “castigo altruista” (aquel en el que soy capaz de castigar a otro aunque me cueste algo y no me deje beneficios), Stafford explica que, para los conductores, los ciclistas se aprovechan (*free ride*)

de un sistema a un costo extremadamente bajo o nulo, lo que genera el odio de los conductores, quienes entonces se expresarían en términos parecidos al odio expresado en conflictos raciales o religiosos.

Otra explicación del conflicto es aquella en la que ciclistas y conductores están en lucha por el espacio público y cada uno usa las armas que posee. Esta es una visión poco o nada colaborativa, en la que el diálogo es casi imposible y que solo se resuelve con la presencia de un actor que decide. Sin embargo, cualquier solución impuesta, desfavorable al grupo que quiere romper el *statu quo*, no finaliza el conflicto, solo lo reduce momentáneamente. En un estudio para el Departamento de Transporte del Reino Unido, Helman, S. (2010) analiza las motivaciones, actitudes, percepciones y comportamientos de los ciclistas, así como de otros usuarios de la vía, sobre la idea de “compartir” el espacio vial. Se identifican seis tipos de problemas en la interacción entre ciclistas y conductores: 1) agresiones; 2) fallas de actitud; 3) fallas de competencia o comprensión; 4) fallas de expectativas; 5) presiones de otros usuarios; y 6) otros problemas situacionales, relacionados con elementos que surgen en el momento.

Finalmente está la idea según la cual no es el aprovechamiento de unos pocos dentro de un sistema organizado, tal como lo visualiza Stafford (2013), sino más bien la ausencia de sistema lo que genera que, al buscar cada quien su mejor acomodo, haya fricción y conflicto entre las partes. En este caso ambos actores se mueven en una condición asistemática, ya que el Estado, como canalizador y administrador del bien común, no hace su tarea de proveer la infraestructura, las normas y la formación, o lo hace con deficiencia, por lo que los actores no saben a qué atenerse. Sin embargo, existe poca literatura que recoja el estado de esta interacción antagónica en contextos con debilidad institucional.

Las colisiones como problemas del sistema de movilización

Uno de los primeros puntos de partida para este tipo de análisis se basa en la noción de riesgo que estaría dispuesto a asumir el ciclista como usuario del mismo, al tomar la decisión de movilizarse o transportarse en un sistema que ha sido diseñado para el vehículo automotor (Schepers *et al*, 2014), lo que “resulta en una falta de planificación y diseño coherente para los ciclistas” (Wegman *et al*, 2012: 28).

Otra línea de análisis está relacionada con lo poco visible que es el ciclista en el sistema. Esto puede ser el resultado de un factor de tipo psicológico, el fenómeno conocido como “te vi, pero no te miré” (LBFTS, por sus siglas en inglés), en el que los conductores esperan ver otros vehículos, pero no necesariamente a ciclistas o peatones, a quienes dejan en su visión periférica. Este fenómeno es base para evaluar la ubicación del ciclista ante el conductor en una redoma (Cumming, B., 2012), o para comparar el nivel de visibilidad que presenta el ciclista (*conspicuity* en inglés) dependiendo del uso de luces, materiales y colores fluorescentes en su vestimenta o en la bicicleta (Tin, S. T., Woodward, A., y Ameratunga, S., 2014).

El fenómeno LBFTS está compuesto por varios procesos cognitivos y perceptuales. Primero, la detección de estímulos con la visión central es mejor que con la visión periférica. Luego, el conductor tiende a centrar su atención en los puntos en los que espera encontrar otros vehículos de motor y deja otros elementos, como peatones o bicicletas, en la visión periférica. Finalmente, tiende a automatizar con el tiempo las estrategias de búsqueda con la visión, es decir, la revisión del entorno mediato e inmediato requiere cada vez menos esfuerzo consciente de parte del conductor (Herslund y Jørgensen, 2003, citado por Raftery y Grigo, 2012). Estos elementos deberían obligar al ciclista entonces a “llamar la atención”, sobre todo en aquellos tramos en los que el sistema no obliga al conductor a mirar con lo que pudiésemos llamar “mayor propósito”.

Pero este fenómeno también ocurre en el ciclista, por lo que al analizar, con ayuda de cámaras, hacia dónde dirige la mirada en determinados sitios, como intersecciones (Cumming, 2012), se puede entonces tratar de influenciar su comportamiento hacia una conducción más consciente.

El uso del casco y otros componentes de seguridad ocupa buena parte de las investigaciones (Mapfre-Ciclistas, E.F. 2013; Bureau, A.T.S., 2006). Si bien, en la medida en que aumenta la velocidad del vehículo, el casco pierde efectividad, en muchos casos de fallecimiento o de secuelas graves, la causa principal está en el impacto que sufre el ciclista en la cabeza.

Las CAB también son analizadas a partir de la infraestructura como elemento facilitador o no de su ocurrencia (Johnson *et al*, 2010; Prato *et al*, 2014), pero también sobre si se dan en intersección o en línea recta (Reynolds *et al*, 2009). Un hallazgo interesante de este trabajo, realizado como metainvestigación, es que la mayoría de los *papers* relacionados con intersecciones eran de Europa, mientras que la mayoría de aquellos relacionados con línea recta fueron de América del Norte, lo que sin duda refleja las tendencias generales de diseño urbano e infraestructura en cada zona, respectivamente.

Un área de análisis se refiere al volumen de ciclistas en el sistema. ¿A mayor volumen más colisiones o más seguridad? La respuesta a ambas preguntas parece ser positiva: al haber más bicicletas en el sistema, debe haber más colisiones; pero, a partir de cierto punto en el que ganan espacio con respecto al vehículo, surge la noción de que hay más protección en el volumen. Sin embargo, se requieren investigaciones de largo plazo que puedan minimizar el efecto de otras variables, tales como modificaciones de la infraestructura o de las normas que rigen el sistema.

En el área de las soluciones, una de las líneas de estudio más importantes es la que se refiere al reporte de la colisión. Existe una gran variabilidad entre los países, tanto en la forma como en el contenido de lo que se reporta (WHO, 2009, citado en Wegman *et al*, 2012). Isaksson-Hellman (2012) realiza un trabajo basado en los reportes de las empresas aseguradoras, el cual muestra la conveniencia y necesidad de vincular el reporte de la colisión con el informe médico en la sala de emergencias. Establecer esta vinculación permitiría conocer mejor el impacto de la colisión en relación con la permanencia en el hospital, los tratamientos efectuados y los costos asociados. Este aspecto es señalado también por Wegman *et al* (2012: 21), para quienes la falta de reporte de las CAB y la incompatibilidad o variabilidad de los datos que se recogen no permiten establecer comparaciones o integrar la información.

Otra área de solución importante es la de la infraestructura. En líneas generales se acepta que son dos los elementos principales de solución (Pucher, J., y Buehler, R. 2008): la primera es la separación de ambos tipos de vehículos, con la creación de ciclorrutas suficientemente extensas, cuyas ciclovías estén ejecutadas y señalizadas en forma coherente. En el caso de Venezuela, el *Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito* (INTT, 2011) no solo es una guía clara para el diseño urbano, la construcción y la señalización, sino que además tiene carácter normativo. La segunda solución es la disminución de la velocidad por parte de los vehículos automotores, en aquellos sitios en los que coinciden autos y bicicletas; o, como lo llaman Pucher y Buehler (2008), “calmar” a los carros. Si bien no es dedicado exclusivamente a las CAB, un manual producido en 2002 por el Instituto Mapfre de Seguridad Vial (DE CATÁLOGO, T.Y.P., 2002) propone diversas soluciones para disminuir el tráfico en aquellos casos en los que coinciden autos, bicicletas y peatones, sobre todo en poblaciones medianas y pequeñas.

OBJETIVO

El elemento común a las líneas de investigación mostradas en esta sección es que en todos los casos se trata de sistemas de movilización en contextos de fortaleza institucional en los que, independientemente de que el modelo de movilidad se oriente hacia el automóvil, las reglas están claras y los mecanismos de decisión funcionan con eficacia. Por ejemplo, la propuesta de Isaksson-Hellman (2012) para mejorar el reporte de las CAB y vincular la información con el informe del hospital va dirigida a fortalecer los mecanismos de las empresas aseguradoras, introduciendo elementos innovadores que vayan en beneficio de la mayoría.

Pero, ¿qué pasa en contextos, como el venezolano, en los que las reglas no están claras y los mecanismos de decisión son ineficaces? ¿Qué podemos hacer para disminuir las CAB y mejorar la inserción de las bicicletas en el sistema de movilización? La primera tarea es caracterizar el problema en Venezuela y eso es lo que se propone este artículo. ¿Quiénes son los ciclistas en Venezuela? ¿Cómo son las colisiones? ¿Qué información existe? ¿Qué piensan los usuarios? ¿Qué soluciones proponen?

Este es un estudio de tipo cualitativo que explora estas interrogantes a través de la pregunta directa a los involucrados. Los objetivos del mismo son:

- Establecer un perfil de los ciclistas en Venezuela.
- Determinar las causas de las colisiones auto-bicicleta en el país.
- Recolectar propuestas de solución para mejorar o facilitar la inserción de la bicicleta como forma de movilidad.

Alcance y limitaciones

Dos elementos limitan este trabajo: por una parte, la carencia de bases de datos no permite la conformación de muestras probabilísticas ni proyectar a nivel nacional. Por tal razón, las conclusiones se basan exclusivamente en la opinión de los entrevistados y encuestados. Por tanto, las conclusiones a las que se llegue deben leerse con este punto en cuenta. Por otra parte, no intentamos conocer la opinión de los conductores de automóviles. Se trata, sin duda, de una visión por contrastar, lo que abre las puertas para continuar esta investigación en el futuro cercano y tener una respuesta mucho más completa sobre el tema.

METODOLOGÍA

Esta es una investigación cualitativa, ya que el propósito es obtener y conocer la opinión de un determinado grupo de la población. Sin embargo, como alcance, esperamos visualizar patrones explicativos que permitan profundizar más en los temas relativos al sistema de movilidad en Venezuela y en las características de las CAB, de manera de poder proponer soluciones realmente efectivas y permanentes, entendiendo que la forma como nos estamos movilizandando en Venezuela necesita un vuelco completo y que las soluciones a problemas específicos, sean las CAB o incluso las más visibles entre motos y autos, no dejan de ser parciales.

La principal limitación para obtener información fue el acceso al universo de población correspondiente, como es el total de usuarios de la bicicleta, de cualquier tipo, a saber: recreativo, deportivo y de

transporte en el país. Contar con el universo permitiría seleccionar una muestra probabilística y las respuestas serían efectivamente representativas de la población. Al no ser posible, el levantamiento de información se hizo a partir de muestras no probabilísticas. Las fuentes para obtener la información fueron dos, que a su vez generaron sendas muestras e instrumentos.

Encuesta a usuarios directos

Ciclistas como usuarios y posiblemente como involucrados en incidentes y colisiones con autos. Se utilizó una encuesta en línea, a través de la herramienta de Formularios Google, difundida a través de varias páginas web, organizadores de eventos y la Asamblea de Ciclismo Urbano de Caracas. No se hizo selección de los encuestados y solo se pidió que no repitieran la encuesta. Aun con esta colaboración, el número de personas que respondieron la encuesta fue de 66, lo que nos lleva a asumir esta cifra como grupo inicial y a dejar la encuesta abierta por un período de 6 meses, para permitir una acumulación de datos que permita corroborar o no las tendencias en los resultados obtenidos.

Las secciones de la encuesta a usuarios fueron: 1) demografía básica del usuario como ciclista; 2) registro de una colisión, en caso de que el encuestado haya estado involucrado en una; 3) opinión sobre las razones de las colisiones y 4) propuestas para disminuir las CAB.

Entrevista a expertos

Con el propósito de conocer patrones conceptuales para comparar con las respuestas de los usuarios directos, se realizó una entrevista estructurada a un grupo de personas que por su conocimiento, actividad o responsabilidad, están en capacidad de proveer opinión más profunda o más elaborada. Dado que algunos expertos son a su vez ciclistas, debimos pedir a cada uno que respondiera como lo primero y no como lo segundo. La técnica de muestreo fue la llamada “bola de nieve”, hasta llegar a acumular 33 entrevistas.

Este fue un grupo de procedencia variada, en el que las áreas de conocimiento y ejercicio profesional incluían líderes de colectivos ciclistas, académicos y profesionales en seguridad vial o en infraestructura, distribuidores y comerciantes de bicicletas, entrenadores y dirigentes del ciclismo deportivo y profesionales de policías municipales y del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTT).

Las secciones de la entrevista a expertos fueron: 1) crecimiento del ciclismo en Venezuela en los últimos diez años y estado actual; 2) opinión sobre las colisiones y sus detalles; 3) sistema de movilización, normas, usuarios e infraestructura; y 4) visión sobre movilidad, ciudad ideal y soluciones al problema de las CAB.

En ambos grupos se realizaron una serie de preguntas que serían innecesarias de existir data sobre las CAB en el país, principalmente relacionadas con detalles sobre las colisiones, como hora, época del año, si fue en intersección o línea recta o edad de los involucrados. El propósito no fue crear una base de datos representativa, sino evaluar la variabilidad de las respuestas, *vis a vis* la que existiría de haber data recolectada por los organismos oficiales.

RESULTADOS

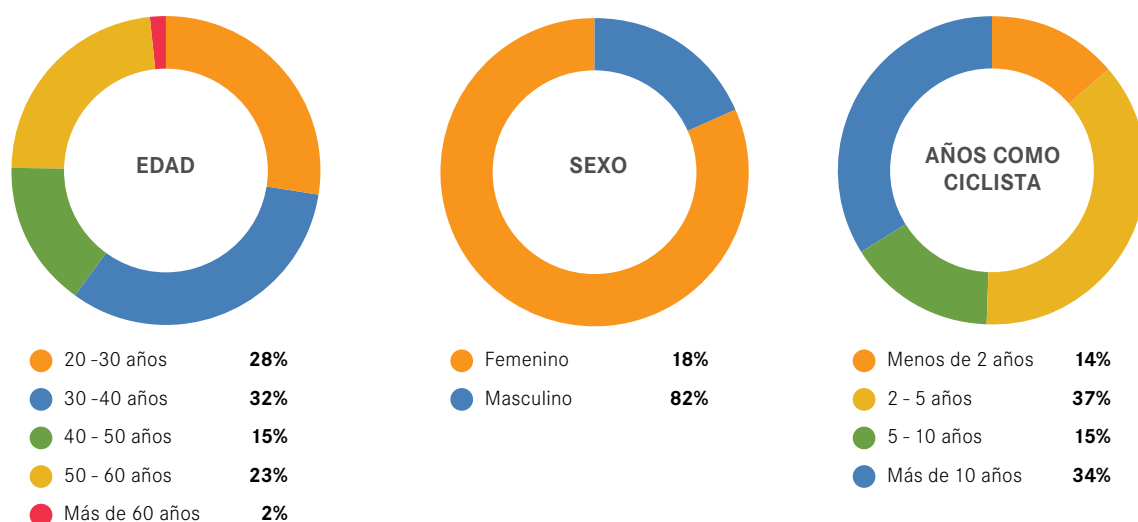
Perfil de los ciclistas y del ciclismo

Para la mayoría de los expertos, el ciclismo es un fenómeno que ha crecido en el país en los últimos diez años, pero las razones presentan una alta variabilidad. Surge cierto patrón en el que se vincula la realización de actividades deportivas y recreativas, por los diversos niveles de gobierno, con la tendencia al llamado *fitness*. Sin embargo, este mismo grupo corrobora un estancamiento de la actividad, producto de la desaceleración de la economía en los últimos dos años, así como por el aumento de la inseguridad.

Ahora, ¿quiénes son los ciclistas? El 60% de ellos tiene edades entre 20 y 40 años, aunque la distribución en grupos de edad es relativamente homogénea. Sin embargo, una abrumadora mayoría (81,54%) son hombres, lo cual va a contracorriente de la distribución general de la población en el país, dividida simétricamente (INE, 2011). Una explicación posible es que todavía se mantienen rasgos culturales que facilitan o estimulan la actividad física en los hombres más que en las mujeres.

Un poco más de la mitad tiene menos de 5 años como ciclista. A estos pudiésemos llamarlos ciclistas de nueva generación, mientras que un 33,85 % tiene más de diez años en la actividad.

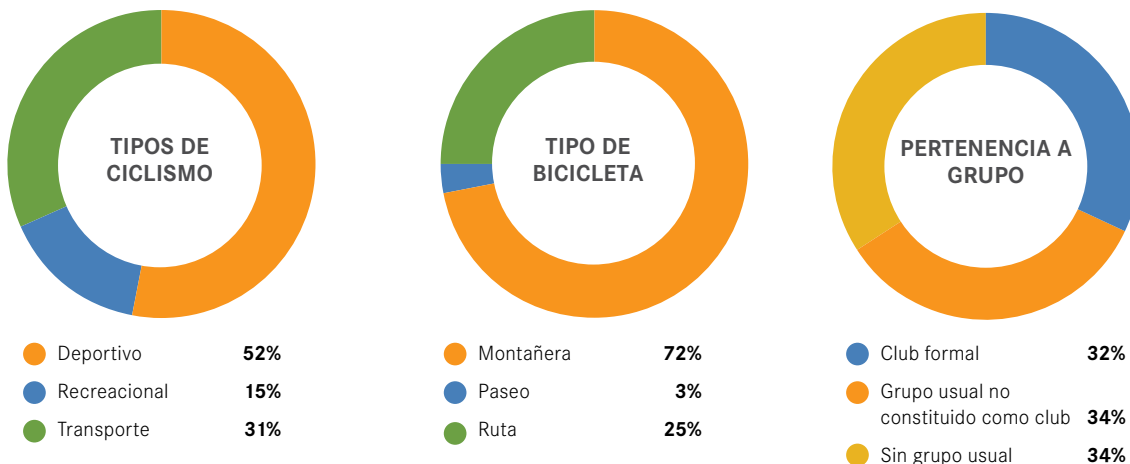
Tabla 1



La bicicleta de tipo montañera es la más utilizada por más del 72% de los encuestados y la modalidad más ejercida es la del ciclismo deportivo, con un 52,31%. Llama la atención, sin embargo, que un 30% utiliza la bicicleta como medio de transporte.

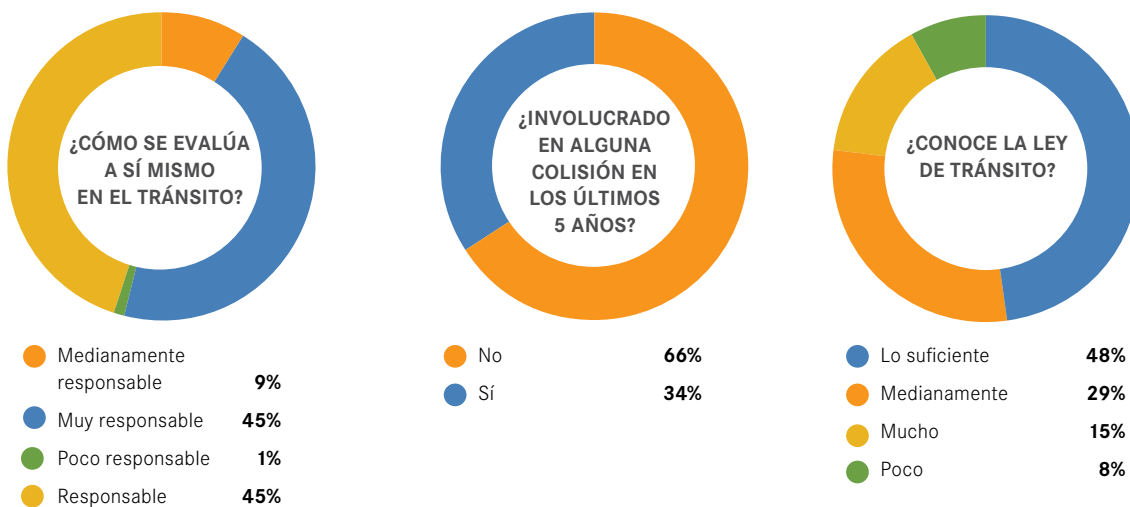
Si bien los ciclistas definitivamente ruedan en grupo (66%), solo un tercio de ellos lo hace bajo la formalización de un club o equipo. Esto va en línea con el tipo de bicicleta (montañera) y el ciclismo deportivo, ya que esta es una actividad en la que la participación en eventos masivos es individual y no requiere estar asociado a organización alguna.

Tabla 2



Casi 90% de los ciclistas se consideran “responsables” o “muy responsables”. Sin embargo, el porcentaje que dice conocer mucho la Ley de Tránsito es bastante menor; apenas un 15,38%. Estas dos preguntas fueron hechas para establecer un contraste, ya que buena parte de la responsabilidad que se tiene al practicar una actividad estaría en el conocimiento de la ley que la rige. Sin embargo, este no es el caso. Finalmente, un tercio ha sufrido alguna colisión en los últimos cinco años.

Tabla 3



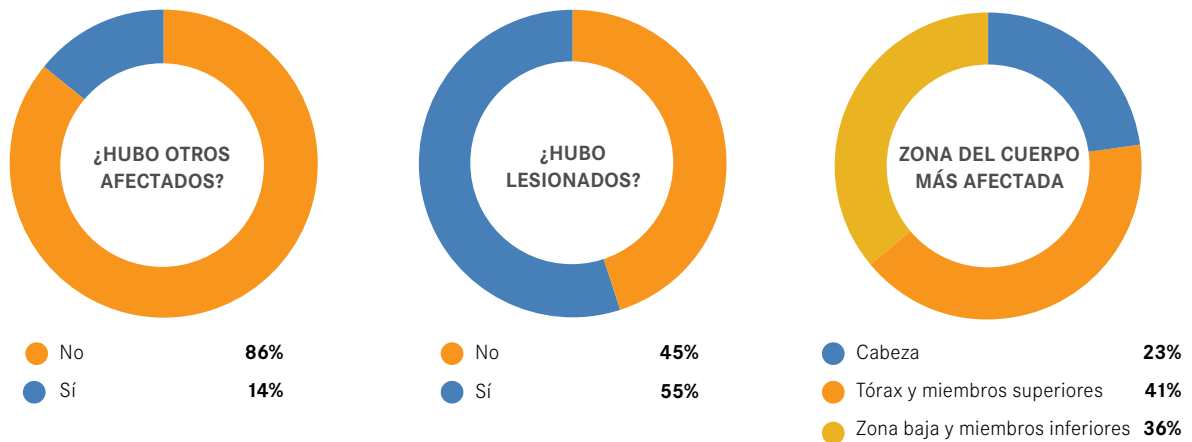
Colisiones

¿Hay más colisiones con el crecimiento del ciclismo? Para la mayoría de los expertos, efectivamente hay más colisiones, pero en función del mayor volumen de bicicletas en la calle y no de un aumento del conflicto. Para muchos de ellos, el conflicto siempre ha existido y tiene que ver con el desencuentro de dos modalidades en un sistema creado para una sola de ellas. Algunos expertos hicieron la salvedad de que no es posible responder las cuestiones sobre colisiones, ya que no existen datos sobre el tema.

Exactamente la mitad de las colisiones ocurrieron el día sábado (ver gráfico 1), con los martes y viernes en segundo lugar. Llama la atención que el domingo, día que, junto con el sábado, es el más propicio para el ciclismo como actividad deportiva y recreativa, presente un número pequeño de colisiones. En cuanto a la hora, más del 60% ocurren antes de mediodía, lo que parece estar en línea con el ciclismo deportivo como modalidad más usada, en la que el entrenamiento matutino es más usual. En este aspecto, los expertos entrevistados no presentaron un patrón uniforme.

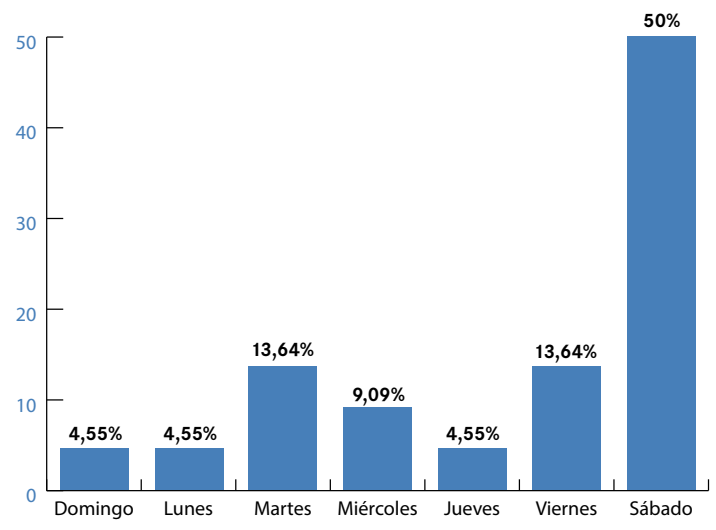
Un 90% de los afectados iba solo al momento de la colisión y más de la mitad (54,55%) sufrió lesiones, de las que 22,73% fueron en la cabeza, 40,91% en el tórax y extremidades superiores y 36,36% en la zona baja y extremidades inferiores. Esto apunta a que el ciclista no presenta zonas más protegidas, sino que está expuesto de manera casi uniforme en lo que se refiere a las dimensiones del cuerpo.

Tabla 4



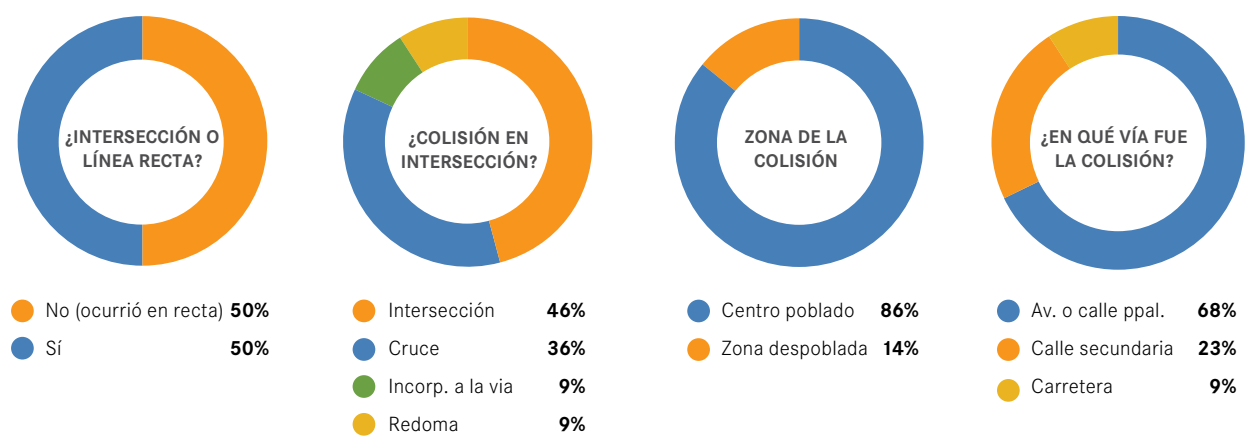
En cuanto a la zona de las colisiones, exactamente la mitad fueron en intersecciones y la otra mitad en línea recta. Esto correspondió a la opinión de los expertos, quienes no presentaron una selección unánime, sino que se decantaron a partes casi iguales por las opciones. De las primeras, 7 de 11 (63%) ocurrieron en un cruce, mientras que solo 2 correspondieron a redoma y 2 a incorporaciones de vehículos a la vía. En el caso de las colisiones en línea recta, las modalidades más importantes fueron la embestida desde atrás (27%) y la apertura inesperada de la puerta de un vehículo (13,64%). En el caso de las colisiones en línea recta, la variabilidad de formas es mayor, incluyendo un caso en el que el ciclista embistió al vehículo desde atrás.

Gráfica 1 Porcentaje de colisiones según día de la semana



Finalmente, casi todos los casos (86,36%) ocurrieron en centros poblados y en avenidas o calles principales (68,18%).

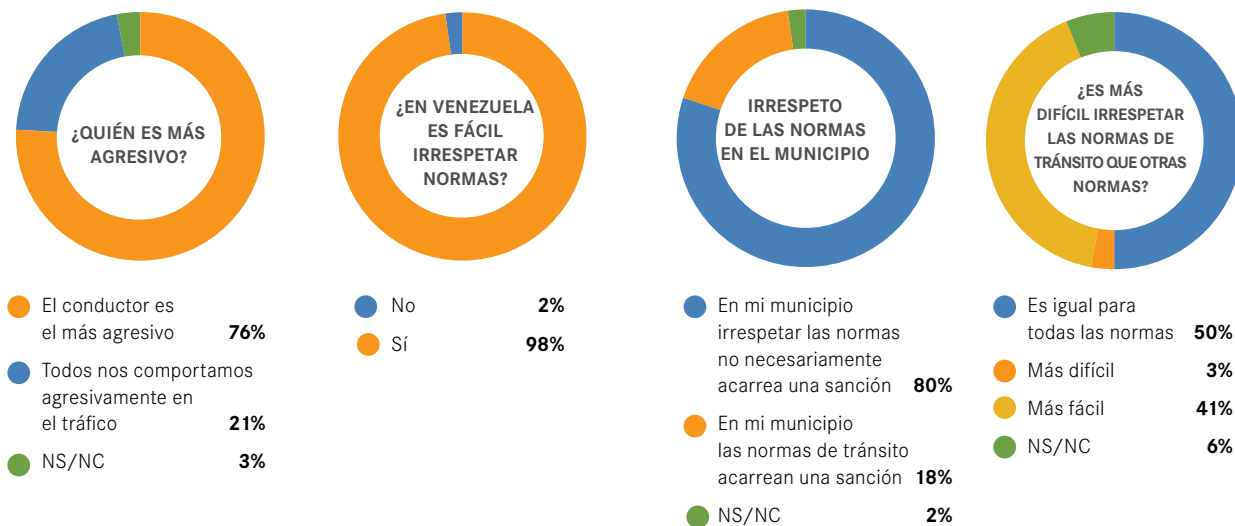
Tabla 5



Evaluación del sistema y propuestas

En esta sección se pidió a los encuestados analizar las causas de las colisiones según sus experiencias. En cuanto a infraestructura, el pavimento en malas condiciones (34,85%) y las estructuras mal diseñadas (15,15%) fueron las causas principales, con un 10,61% adicional, seleccionando ambos aspectos en forma concomitante. En cuanto a la señalización, 72,73% apuntó a que esta no existe en forma necesaria y adecuada, mientras que para el 10,61% la señalización existe, pero es incorrecta o insuficiente. Para los expertos, las razones principales fueron infraestructura y señalización mal construidas o deterioradas. Algunos apuntaron al diseño urbano inadecuado, pero muy pocos dieron importancia a la calidad del pavimento. Pero el patrón más importante de sus respuestas es que la bicicleta no forma parte del sistema y, por lo tanto, el deterioro o falta de infraestructura y señalización solo añade puntos negativos a la posibilidad de que un ciclista circule con seguridad.

Tabla 6



Aunque para el 75% el conductor es el más agresivo, 21% de los encuestados opinaron que todos nos comportamos en forma agresiva. Aunque el alto porcentaje que acusa a los conductores era de esperarse, la aceptación de responsabilidad en el comportamiento agresivo es una referencia importante, ya que representa una oportunidad para el cambio en los aspectos relacionados con la visión de conflicto.

Tres preguntas se orientaban al tópico de las normas. Fueron realizadas como control, ante la posible tendencia a atribuir el problema de las colisiones al gobierno y a los conductores y a no aceptar responsabilidad propia. El resultado fue que 98% piensa que en Venezuela es fácil irrespetar las normas, 80% dice que hacerlo no acarrea sanción en sus municipios y casi el 41% dice que es más fácil irrespetar normas de tránsito que otras normas. Sin duda que esta alta flexibilidad propicia que el ciclista, como usuario del sistema de movilización, no tenga más remedio que funcionar como le parece. Al mismo tiempo, parece confirmar la debilidad institucional como elemento fundamental del mismo.

Estas respuestas se complementan con una serie de preguntas a los expertos sobre el sistema de movilización y los responsables de manejarlo. El patrón de respuesta es casi unánime: el sistema es ineficaz, ineficiente, con pocos incentivos para funcionar bien, pero con recursos suficientes. Para algunos expertos no se puede siquiera afirmar que Venezuela cuente con un sistema estructurado, sino que se trata de parches aislados e incoherentes de usuarios, vehículos, infraestructura, normas y otros componentes, de los cuales el ciclista es solo uno más.

En cuanto a las soluciones, la construcción de vías exclusivas para ciclistas en las principales ciudades del país fue seleccionada por 71,71% de los encuestados. Esto se alinea con el 56%, que apoya modificar la ley para crear un sistema más incluyente; y con el 77% que considera que las soluciones deben ser integrales, es decir, una combinación de infraestructura, normas y educación a los usuarios. Más complicada se ve la factibilidad de las soluciones: casi dos tercios (63,64%) considera que se deben utilizar recursos ordinarios del Estado y no provisiones especiales, como impuestos a los conductores o a los ciclistas; 42% piensa que el responsable debe ser el gobierno nacional, mientras que un poco menos (34,85%) lo entiende como responsabilidad municipal.

La opinión de los expertos sobre las soluciones se alinea con la de los encuestados, aunque sus respuestas son, por definición, más complejas. En forma resumida se puede proponer como construcción de ciclovías, pero que formen parte de sistemas de ciclorrutas y que a su vez sean componentes de un cambio integral en el sistema de movilidad en el país. La mayoría de los expertos le da gran importancia a las soluciones de nivel local, pero como parte de una política del Estado en el nivel nacional. Dos conceptos surgen como patrón primordial de las soluciones: coordinación de los niveles y cercanía al ciudadano.

La entrevista a los expertos incluyó una sección complementaria en la que ellos debían proponer soluciones más concretas, con la visión de desarrollo urbano y movilidad sostenible en mente. La ciclovía y las ciclorrutas fueron mencionadas en la mayoría de los casos, pero el patrón principal fue la creación de condiciones para una movilidad multimodal. Tres ciudades venezolanas fueron mencionadas como las que presentan mejores condiciones para esto: Barquisimeto, Puerto Ordaz y Valencia, dadas sus condiciones de amplitud y de topografía plana. Para unos pocos expertos, este último elemento no constituye un obstáculo para estimular y facilitar la inserción de la bicicleta en el sistema.

Esta misma sección preguntaba sobre las condiciones reales y necesarias para ejecutar las soluciones, ya que asumimos que más allá de la disposición de recursos financieros, el problema principal tiene que ver con su permanencia. Efectivamente, para los expertos la permanencia de las soluciones es una de las claves repetidas en las experiencias que han conocido fuera de Venezuela. Sin embargo, no surgió un patrón en sus respuestas. Para algunos, las soluciones requieren consistencia jurídica y apartados presupuestarios fijos. Para otros, compromiso o voluntad política de los altos niveles de gobierno. Para otros más, la clave está en estimular la participación y demanda de este tipo de soluciones por medio de la educación y formación.

CONCLUSIONES

En este trabajo hemos explorado el fenómeno de las colisiones y la relación conflictiva entre ciclistas y conductores en Venezuela. Las respuestas de los encuestados y de expertos entrevistados nos permiten afirmar que no se trata de una situación nueva, sino más visible por su volumen y probablemente por la carga de agresividad en las interacciones de tipo público. La carencia de datos y de sistemas de recolección de información no permite comparar cifras sobre este fenómeno ni afirmar o negar sobre su severidad. La falta de un sistema coherente, con normas claras y ejecutores capacitados, parece ser el factor explicativo principal del “choque” de autos y bicicletas.

Por otro lado, no parecen quedar dudas de que el ciclismo, en sus diversas modalidades, ha crecido en el país, más como modalidad de recreación y ejercicios que como medio de transporte. Sin embargo, el estancamiento que ha tenido el ciclismo en los últimos años obliga a pensar sobre su fortaleza como modalidad para la movilización, ya que parece depender en buena medida de la buena marcha de la economía y no necesariamente representar una nueva visión sobre la movilidad.

La disminución de las CAB depende claramente de un proceso coherente y formalizado de insertar las bicicletas en el sistema de movilización. Este proceso no puede ser hecho como un ejercicio de justicia, sino más bien como creación o reinención del modelo de movilidad que existe en Venezuela. En la medida en que el sistema continúe privilegiando un tipo de vehículo por encima de las necesidades de movilización, este u otros conflictos continuarán aflorando. Las soluciones no pueden ser hechas pensando solo en facilitar la movilidad del ciclista, sino más bien en la de todos.

El rol del Estado, a todos los niveles, es primordial e imprescindible. Pero un patrón de opinión claramente visible en las interacciones con expertos y con usuarios es la necesidad de escuchar e incluir al ciclista. Se hace necesario un análisis de motivaciones y expectativas de los diversos colectivos y grupos que usan la bicicleta, ya que es visible superficialmente una gran variabilidad de opiniones, propósitos, intereses y conductas. Esta diversidad parece ir en contra de una mejora en las condiciones actuales.

Finalmente, no queda duda de que por encima de las CAB está el sistema de movilización y, más aún, la necesidad de manejar la visión de ciudad desde perspectivas diferentes, más en línea con los desarrollos positivos que existen en otras sociedades. La definición hecha por uno de los expertos a la pregunta sobre qué elementos definirían una ciudad ideal es significativa: “una ciudad con un sistema de transporte público compuesto por una red profusa del metro, integrada con un buen servicio superficial, con más infraestructura, más ciclovías y otras alternativas, más corredores peatonales, más señalización, más comodidad, más seguridad vial y ciudadana y un buen sistema de fiscalización y control”.

Referencias bibliográficas:

- Bhalla, K., Diez-Roux, E., Taddia, A. P., De la Peña Mendoza, S. M., & Pereyra, A. (2013). *The costs of road injuries in Latin America 2013*. Inter-American Development Bank.
- Bureau, A. T. S. (2006). *Deaths of cyclists due to road crashes*. Australian Government.
- Correa, H., & Rodríguez, I. (2005). *Encrucijadas ambientales en América Latina*. San José, Costa Rica: IDRC, Universidad para la Paz.
- Coser, L. A. (1956). *The functions of social conflict* (Vol. 9). Routledge.
- Cumming, B. (2012). “High rate of crashes at roundabouts involving cyclists can be reduced with careful attention to conflict paths”. *Injury prevention*, 18(1), A24.
- Dalton, N. (2015). Momentum integration: the syntax of cycling.
- DE CATÁLOGO, T. Y. P. (2002). *Guía para la identificación de problemas de seguridad vial en travesías y propuesta de catálogo de soluciones*.
- Gomez, Alan. (2012). “Bike sharing stokes conflict between drivers, cyclists”. Obtenido de <http://usatoday30.usatoday.com/news/nation/story/2012-07-07/bike-share-programs/56068082/1>
- Helman, S., Buttress, S., Newman, C., & Hutchins, R. (2010). *Cycling, safety and sharing the road: Qualitative research with cyclists and other road users*. Department for Transport.
- Hembrow David. (2015). “How poor design creates conflict: An inconvenient and dangerous junction in Assen”. Obtenido de <http://www.aviewfromthecyclepath.com/2015/01/how-poor-design-creates-conflict.html>
- INE.(2011). “Procesamiento de datos microcensales”. <http://www.redatam.ine.gob.ve/Censo2011/index.html>
- INTT. (2011) *Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito*. Caracas: INTT, FONTUR, CIDT.
- Isaksson-Hellman, I. (2012, October). “A study of bicycle and passenger car collisions based on insurance claims data”. In: *Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference* (Vol. 56, p. 3). Association for the Advancement of Automotive Medicine.
- Jakovcevic, A., & Steg, L. (2013). “Sustainable transportation in Argentina: Values, beliefs, norms and car use reduction”. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 20, 70-79.

- Johnson, M., Charlton, J., Oxley, J., & Newstead, S. (2010, January). "Naturalistic cycling study: identifying risk factors for on-road commuter cyclists". In: *Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference* (Vol. 54, p. 275). Association for the Advancement of Automotive Medicine.
- MAPFRE-Ciclistas, E. F. (2013). Estudios de Investigación.
- Moller, R. (2011). "¿Cómo crear condiciones para la movilidad segura de peatones y ciclistas en Santiago de Cali?". *Revista Ingeniería y Competitividad*, 4(1), 34-46.
- Mosquera, J., Parra, D. C., Fernando Gomez, L., Sarmiento, O., Schmid, T., & Jacoby, E. (2012). "An inside look at active transportation in Bogota: a qualitative study". *Journal of Physical Activity and Health*, 9(6), 776.
- Prato, C. G., Kaplan, S., Rasmussen, T. K., & Hels, T. (2014). "Infrastructure and spatial effects on the frequency of cyclist-motorist collisions in the Copenhagen region".
- Proal, Juan Pablo. (2012). "En México hay otra guerra: esta es contra los ciclistas". Obtenido de <http://www.proceso.com.mx/?p=315220>
- Pruitt, D., & Rubin, J. (1986). "Social Conflict: Escalation, Stalemate and Settlement | Beyond Intractability". Obtenido el 31 de julio de 2015, from <http://www.beyondintractability.org/bksum/pruitt-social>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). "Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany". *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.
- Raflerty, S., & Grigo, J. (2012, October). "A pilot study of cyclist conspicuity". In: *Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference* (2012: Wellington, NZ).
- Reynolds, C. C., Harris, M. A., Teschke, K., Cripton, P. A., & Winters, M. (2009). "The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: a review of the literature". *Environmental Health*, 8(1), 47.
- Rubin, J. Z., Pruitt, D. G., & Kim, S. H. (1994). *Social conflict: Escalation, stalemate, and settlement*. McGraw-Hill Book Company.
- Schepers, P., Hagenzieker, M., Methorst, R., Van Wee, B., & Wegman, F. (2014). "A conceptual framework for road safety and mobility applied to cycling safety". *Accident Analysis & Prevention*, 62, 331-340.
- Stafford, Tom. (2013). "The psychology of why cyclists enrage car drivers". Obtenido de <http://www.bbc.com/future/story/20130212-why-you-really-hate-cyclists>
- Tin, S. T., Woodward, A., & Ameratunga, S. (2014). "The role of conspicuity in preventing bicycle crashes involving a motor vehicle". *The European Journal of Public Health*, cku117.
- Wegman, F., Zhang, F., & Dijkstra, A. (2012). "How to make more cycling good for road safety?". *Accident Analysis & Prevention*, 44(1), 19-29.
- World Health Organization. (2013). *WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*.

SONIA PÉREZ

Socióloga por la Universidad Católica Andrés Bello con especialización en Planificación del Desarrollo por la Universidad de Londres. Especialista en formulación y evaluación de proyectos con amplia experiencia gerencial. Fue miembro de la Junta Directiva del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como representante de Venezuela ante el organismo.

CHARO MÉNDEZ

Socióloga por la Universidad Católica Andrés Bello. Consultora en responsabilidad social empresarial desde 1998 para importantes empresas como CANTV, Coca-Cola, Saas, Microsoft, Edelca, Bigott, Bancaribe, Telefónica, Johnson & Son y Seguros Caracas de Liberty Mutual, entre otras. Profesora invitada de USB, Unimet y UCAB. Autora de diferentes artículos y del libro *Responsabilidad social de empresarios y empresas en Venezuela durante el siglo XX* (2004).

VÍCTOR SILVA

Psicólogo por la Universidad Central de Venezuela. Maestría en Planificación Social Cendes-UCV. Maestría en Planificación Urbana y Regional por Cornell University. Experiencia en gestión gerencial a nivel público y privado; especialista en diseño, evaluación e implementación de proyectos.

ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS Y FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES VIALES

Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable.
Especialmente elaborado para la Fundación Seguros Caracas, marzo 2014

OBJETIVO Y METODOLOGÍA

Este artículo se pasea por el significado de las asociaciones de víctimas de accidentes viales, mostrando los principales referentes internacionales, identificando un grupo de asociaciones presentes en el mundo con sus principales actuaciones y completando con la identificación de elementos claves en su creación y mantenimiento. Se han utilizado, como fuentes de información, revisión de artículos y publicaciones disponibles en línea, consulta de sitios web y páginas de Facebook de distintas organizaciones no gubernamentales y organizaciones internacionales.

EL CONCEPTO DE VÍCTIMA Y LA NECESIDAD DE ORGANIZARSE

Una víctima es la persona que sufre un daño o perjuicio que es provocado por una acción u omisión, ya sea por culpa de otra persona o por fuerza mayor. Desde el siglo XVII se emplea para hablar de una persona muerta o herida por fuerza de cataclismo, accidente o violencia. La actual es una época dominada por las víctimas, en la que estas se levantan como nuevos actores sociales (García, 2004). Las primeras víctimas fueron los sobrevivientes de las guerras, pero con el tiempo la definición se fue ampliando, un cambio producido en nuestra época por la exigencia democrática.

El 29 de noviembre de 1985, la Asamblea General de la ONU aprobó por unanimidad en su 96.^a sesión plenaria, la Declaración sobre los principios fundamentales de justicia para las víctimas de delitos y del abuso de poder (resolución 40/34). Por otra parte, el Consejo de Europa adoptó en los años 80 una serie de recomendaciones sobre el estatuto de la víctima en el derecho penal y sobre la asistencia a las víctimas y la prevención de la victimización.

En las últimas décadas, los movimientos de víctimas han sido protagonistas de los espacios de la ciudadanía en América Latina. Víctimas de violencias personales, políticas, sociales y étnicas, se han hecho visibles porque intervienen e influyen el espacio político. Esa presencia pública es un señalamiento contra los victimarios y contra la ineficiencia de un Estado que no garantiza los derechos fundamentales a sus ciudadanos (Buitrago, 2013). La misma autora hace referencia a Annette Wieviorka, quien, en su libro

L'ère du témoin (1998), explicó cómo las víctimas con sus testimonios ganan un lugar en la escritura de la historia y adquieren existencia social. La víctima se convierte en testigo y protagonista de un hecho.

La importancia política que han adquirido los derechos humanos se ha traducido en acciones concretas para la protección de las víctimas, lo cual explica en las sociedades contemporáneas la explosión de relatos de víctimas y de formas asociativas de apoyo. El tema de las víctimas es actual y se transforma al ritmo de la realidad política y social de cada país (Buitrago, 2013).

De allí que existan asociaciones de víctimas o familiares de víctimas de terrorismo, de negligencias médicas, de agresiones sexuales, de discriminación, de violencia de género, de acoso laboral, de delitos violentos, de homicidios, de niños robados, de conflictos armados, de errores judiciales, de detenidos, de desaparecidos, de ejecutados y de accidentes viales. Los mismos afectados o sus familiares o amigos se asocian, pero también se organizan profesionales en función de defender derechos y ofrecer apoyo a las víctimas y/o a sus familiares.

El investigador Zenobi explica que en la movilización de los familiares de las víctimas en pos de su reclamo de justicia, el dolor es el disparador del movimiento. “Porque para ser víctima, antes hay que ser reconocido por otro como tal. Y eso se logra manifestando, llevando las fotos de los muertos, hablando con políticos y explicando la causa, pidiendo que voten lo que haga falta”. Para lograr resultados e instalar su reclamo en la agenda del poder se hace indispensable interactuar con el Estado, no solo porque este puede generar víctimas, sino porque también es el que reconoce a las víctimas como tales. Este autor enfatiza que por ello los familiares de muertos en las calles promueven la idea de violencia vial y buscan que se deje de hablar de “accidentes” para referirse a los “delitos viales”, con la idea de desnaturalizar eso que por comodidad se denomina “accidente” (Zenobi, 2014).

SU VOZ INTERNACIONAL

Existen organizaciones de víctimas y/o familiares de víctimas de accidentes viales desde hace más de 40 años y se señala que surgieron en la década de 1970 en Estados Unidos y Europa, debido al significativo aumento de accidentes de tráfico y al hecho de que las víctimas estaban abandonadas y sin asistencia.

Su creación se debió a que los gobiernos no asumieron políticas ni iniciativas para proteger sus derechos, mejorar su posición en el sistema de justicia penal, garantizar una compensación justa ni proporcionarles la asistencia médica, social, psicológica y jurídica que necesitaban. Así, las organizaciones de víctimas viales surgen para llenar el vacío dejado por fallas de los gobiernos.

Sin embargo, desde hace una década surgen hitos históricos de relevancia internacional en materia de seguridad vial y específicamente sobre la organización y voz de las víctimas de accidentes de tránsito y sus familias. Jeanne Picard (fundadora de Stop Accidentes de España y presidenta de la Federación Iberoamericana de Asociación de Víctimas contra la Violencia Vial) señala que el movimiento asociativo consigue ser reconocido como un interlocutor válido y necesario para participar en el debate sobre la seguridad vial en el 2009.

Si bien en octubre 2004 se crea el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en Ginebra, que cuenta con varias organizaciones no gubernamentales como miembros fundadores; si bien la Asamblea General de las Naciones Unidas, en octubre 2005, adopta la resolución que invita a

los Estados miembros a instaurar un Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito; y si bien en 2007 se publicó el libro *Los rostros detrás de las cifras. Voces de víctimas de siniestros de tránsito y sus familias*, producido en conjunto por OMS y ASIRT (Association for Safe International Road Travel), lo decisivo fue que en el 2009 se realizaron la Primera Reunión Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Prevención de Accidentes de Tránsito y Apoyo a sus Víctimas, celebrada en Bruselas, y el Primer Encuentro para la Seguridad Vial en Iberoamérica, celebrado en Madrid, que apoyó la creación de un ente que agrupara asociaciones de víctimas y sus familiares.

Al año siguiente: se organiza la Segunda Reunión Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Prevención de Accidentes de Tránsito y Apoyo a sus Víctimas en Washington; la Association for Safe International Road Travel (ASIRT) realizó un estudio con 200 organizaciones no gubernamentales dedicadas a la seguridad vial y a las víctimas; se realizó el Encuentro Regional de Redes de Víctimas de Accidentes de Tránsito, que culminó con la aprobación de la Declaración de Medellín; y se decidió la conformación y formalización de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial. En mayo de 2011 fue el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y nueve organizaciones no gubernamentales fundaron la Alianza Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Seguridad Vial. Posteriormente salió la guía para ONG *Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito* (2012) y la publicación *Rostros de Iberoamérica* (2013).

SUS OBJETIVOS

Las asociaciones de víctimas y/o familiares de víctimas de accidentes de tránsito fundamentan su razón de ser en el derecho a la vida y abogan por la seguridad vial, entendida como una responsabilidad colectiva ante la que nadie puede inhibirse y frente a la que se debe actuar sin resignarse a la frialdad de la cifras. El papel de la sociedad civil debe enfocarse donde no llegan los gobiernos, siendo un actor fundamental para denunciar la ausencia de políticas, ejercer presión social exigiendo derechos y trabajar por la seguridad vial (Picard, 2010).

Muchas de estas asociaciones se centran fundamentalmente en brindar apoyo después del accidente, promoviendo servicios de emergencia, rehabilitación, atención socioemocional y asesoría legal a las víctimas y sus familias, para lograr atender las consecuencias de los accidentes. Otras se dedican a ejecutar programas y proyectos de educación vial y cultura pública para lograr la reducción de la cantidad de accidentes de tránsito. Al revisar las iniciativas internacionales de organización de las víctimas o sus familiares se pueden categorizar sus objetivos estratégicos en: protección, educación, atención, formación-investigación e incidencia pública.

PROTECCIÓN

- Garantizar los derechos de las víctimas
- Proteger a los accidentados defendiendo sus intereses
- Asesorar a las víctimas de accidentes de tránsito
- Velar por la transparencia del sistema del seguro obligatorio de accidentes
- Representar a las víctimas de accidentes ante las autoridades del país

FORMACIÓN E INVESTIGACIÓN

- Ofrecer consultoría y formación mediante conferencias y talleres
- Formar profesionales que presten servicio a las víctimas y afectados
- Hacer seguimiento regular de estadísticas para introducir mejoras
- Investigar y desarrollar herramientas para seguridad en las carreteras

EDUCACIÓN

- Educar ciudadanos para prevenir accidentes de tránsito
- Informar sobre derechos y obligaciones en materia de tránsito
- Fomentar en la población conductas para reducir la cantidad de accidentes
- Desarrollar campañas de seguridad vial y prevención de accidentes
- Sensibilizar a ciudadanos y entidades hacia la prevención de los accidentes
- Difundir una cultura de seguridad vial

ATENCIÓN

- Atender integralmente a personas afectadas por los accidentes de tránsito
- Ofrecer servicios de atención telefónica para la asistencia correspondiente
- Canalizar necesidades de orden médico, psicológico o legal
- Asistir, asesorar y auxiliar a las víctimas de accidentes de tránsito y a sus familiares
- Prestar servicios que satisfagan necesidades no cubiertas
- Prestar asesoramiento en materia psicológica y social

INCIDENCIA PÚBLICA

- Proponer proyectos de ley para mejorar los derechos de los accidentados
- Promover la participación ciudadana para aumentar la seguridad vial
- Denunciar ante las autoridades los problemas que afecten la seguridad vial
- Proponer a las autoridades medidas para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito
- Promover iniciativas públicas en beneficio de las víctimas de accidentes de tránsito
- Impulsar actuaciones para conseguir una movilidad sostenible y segura

ESPACIOS INTERNACIONALES DE ARTICULACIÓN

Un grupo de referentes internacionales dan a conocer los logros alcanzados por la organización y articulación de víctimas y familiares de víctimas de accidentes viales, las propuestas e iniciativas que han sido generadas y el tipo de coaliciones y alianzas que han permitido su mayor visibilidad e incidencia en la esfera pública internacional:

Primera Reunión Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Prevención de Accidentes de Tránsito y Apoyo a sus Víctimas

En mayo del 2009, más de 100 representantes de 70 ONG de 40 países se congregaron en Bruselas en una reunión organizada por la Organización Mundial de la Salud y elaboraron la Declaración de Bruselas para mejorar la seguridad vial, donde instan a los gobiernos, entre otros temas, a: cambiar radicalmente la política de transportes y conceder la máxima prioridad a la seguridad y la movilidad sostenible; tratar la movilidad y traumatismos asociados al tránsito como cuestión de salud pública y de derechos humanos; diseñar vías de tránsito teniendo en cuenta los espacios públicos y los derechos y necesidades de los usuarios vulnerables de esas vías; evitar el uso de la palabra “accidente”; proporcionar recursos para investigación y para hacer cumplir cabalmente y reformar las normas de tránsito; establecer mecanismos sostenibles de financiación para la seguridad vial; adoptar normas mundiales en materia de capacitación de la policía de tráfico, formación de conductores y concesión del permiso de conducir; prestar servicios de emergencia e inicio rápido de la rehabilitación; aplicar normas nacionales de asistencia social, médica y jurídica a las víctimas; garantizar que se haga justicia a las víctimas; aplicar sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias a las infracciones de las normas de tránsito que provocan muertos o heridos; recuperar modos de desplazamiento sostenibles; garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito; y crear redes nacionales de promoción de la seguridad vial y defensa de las víctimas de la carretera.

Segunda Reunión Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Prevención de Accidentes de Tránsito y Apoyo a sus Víctimas

Celebrada en Washington en marzo del 2011 en la Organización Panamericana de la Salud. Distintas ONG iberoamericanas debatieron las medidas a adoptar para contribuir al éxito de la Década de la Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Los objetivos fueron: intercambiar conocimientos, experiencias y métodos para la defensa de la seguridad vial y las víctimas de accidentes de tránsito; crear una alianza mundial de ONG para la defensa de la seguridad vial y las víctimas de accidentes de tránsito; fortalecer la capacidad de las ONG para trabajar con los medios de difusión; y promover y facilitar la contribución de las ONG al lanzamiento y la realización del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial

Nueve organizaciones no gubernamentales fundaron la alianza: Amend, Association for Safe International Road, Federación Europea de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, Fundación Gonzalo Rodríguez, Handicap International Belgium, Federación Internacional de Peatones, Laser International y Safe Kids Worldwide y Yours (Jóvenes en Pro de la Seguridad Vial). Esta alianza fue registrada en Suiza

para: promover una mayor seguridad vial y mejores servicios para las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares; difundir información sobre oportunidades de colaboración, prácticas óptimas y posibles fuentes de financiación; servir de enlace entre una red más amplia de ONG y la comunidad internacional; facilitar información a otros interesados en la seguridad vial y al público en general sobre cada ONG y sus actividades y planificar y organizar colectivamente una serie de reuniones mundiales de ONG.

Federación Europea de Víctimas del Tráfico (FEVR)

Fundada formalmente en Ginebra en 1991 para promover la asistencia a víctimas de la carretera en Europa, trabajar en prevención de accidentes y reforzar los contactos y colaboración entre las asociaciones de víctimas de carreteras de los diferentes países, actualmente está constituida por 25 asociaciones nacionales europeas de víctimas y familiares de víctimas. Reconocida por el Consejo Económico y Social de Naciones Unidas. Con sede en Luxemburgo, ofrece a las víctimas asistencia jurídica, física, psicológica y económica en forma gratuita y contribuye con la creación de centros de asistencia a las víctimas.

Association for Safe International Road Travel (ASIRT)

Fundada en 1995 en respuesta a un accidente de autobús en Turquía en el que Aron Sobel, de veinticinco años de edad, falleció junto a otros 21 pasajeros de otros países, esta organización promueve la seguridad de los viajes por carretera a través de la educación y promoción. Ofrece a viajeros información de seguridad vial; ayuda a fomentar el desarrollo de las organizaciones de seguridad vial en otros países; alerta a los viajeros sobre las realidades de uso de la carretera y cultura de cada país; fomenta estudios en el extranjero sobre seguridad vial y actúa como centro de intercambio de modelos transferibles de educación vial. Su sede está en Estados Unidos.

Federación Internacional de Peatones (IFP)

Es una red de asociaciones sin fines de lucro e individuos, acreditada por la ONU, fundada en 1963 y relanzada en 2005. Sus objetivos son promover y defender el derecho de los peatones para tener acceso total y movilidad. Entre 1963-1985 concentró sus esfuerzos en los problemas de los peatones en los países industrialmente avanzados, pero desde 1987 se ha desplazado hacia los peatones en los países en desarrollo. Copatrocinó la Conferencia Internacional sobre la Seguridad en el Tránsito (1991) en Nueva Delhi, con el tema: El Usuario Vulnerable de la Vía. Ahora ayuda a fundar asociaciones de peatones en otras partes del mundo. Desde 1990 representa a los peatones en el Grupo de Trabajo sobre la Seguridad Vial de la CEPE-ONU. Su sede está en Suiza.

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial

Queda formalmente constituida en 2010 en Bogotá con 13 miembros fundadores (Conduciendo a Conciencia, de Argentina; Agrupación de Protección al Peatón, de Chile; Fundación Thiago de Moraes Gonzaga, de Brasil; Por la Vía por la Vida, de Colombia; Asociación de Deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto, de Costa Rica; Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito, de Ecuador; Stop Accidentes, de España; No a Conducir Ebrio y Asociación de Víctimas de Violencia Vial, de México; Movimiento 23 de Octubre, de Panamá; Seguridad en las Rutas, de Paraguay; Fundación Gonzalo Rodríguez, de Uruguay; y Asotránnsito, de Venezuela). Sus objetivos son: proponer, defender y llevar a cabo acciones que promuevan la seguridad vial, dirigidas a la opinión pública, fuerzas sociales y políticas,

grupos empresariales y organismos del sector privado; promover la investigación y el desarrollo de metodologías de atención a víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares; promover el desarrollo y puesta en práctica de técnicas adecuadas de atención inicial de siniestrados y su rápido traslado a los centros de atención; y apoyar el fortalecimiento institucional de las asociaciones miembros.

Youth for Road Safety (YOURS)

Organización dirigida por jóvenes que actúa para que las carreteras del mundo sean seguras para los jóvenes. Tiene tres áreas de enfoque: defensa de la juventud en cuestiones de seguridad vial; inspirar a los jóvenes a establecer contactos y compartir información; y desarrollar las capacidades de los jóvenes. Es miembro oficial de colaboración de Naciones Unidas. La primera Asamblea Mundial de la Juventud para la Seguridad Vial se llevó a cabo en 2007, donde 400 jóvenes delegados de 100 países discutieron diferentes formas de ejecución de la Declaración de la Juventud para la Seguridad Vial. La idea de una organización mundial no gubernamental de jóvenes para la seguridad vial nació durante esta asamblea, con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud, y fue lanzada en 2009 durante la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

Coalición Internacional Contra el Trauma del Camino (ICART)

Red de organizaciones internacionales y nacionales con el fin de minimizar el trauma vial y mejorar los sistemas nacionales e internacionales de tratamiento, seguimiento y apoyo de víctimas de la carretera y sus familias.

Otros referentes internacionales de atención a víctimas que, si bien no han sido exclusivos para las víctimas de accidentes de tránsito, sí han asumido la atención y protección de las víctimas viales. Safe Kids Worldwide es una organización mundial fundada por el Dr. Marty Eichelberger en 1988, dedicada a la prevención de lesiones en los niños. Trabaja con 600 coaliciones en los Estados Unidos y se asocia con organizaciones en 23 países para reducir las lesiones causadas por los vehículos de motor, los deportes, los ahogamientos, caídas, quemaduras e intoxicaciones. En materia de seguridad vial trabaja con dos programas: la certificación de niños pasajeros y el programa de seguridad de niños peatones. Por su parte, Handicap International es una organización de ayuda internacional que trabaja en conflictos y desastres junto a personas vulnerables, con discapacidad y en situación de pobreza y exclusión, dando testimonio y tomando acciones para mejorar sus condiciones de vida y promover su dignidad y respeto de los derechos fundamentales. Desde su área integral de trabajo atiende a lesionados por accidentes de tránsito.

INICIATIVAS NACIONALES

ACA-M (Portugal)

La Asociación de Ciudadanos Auto-Movilizados fue fundada en 1999 con el objeto de promover el fin de la “guerra civil” en las autopistas portuguesas, luchando por un pacto social que valore la seguridad vial de la ciudadanía. Propone defender los derechos humanos y cívicos de los transeúntes portugueses (conductores, pasajeros o peatones) y lograr su movilización y responsabilidad cívica. Desarrolla los proyectos Carreteras Seguras y Puntos Negros. Ha desarrollado campañas como: Día de la Paz en el Volante, Día sin Vehículos en las Ciudades, Por la Paz en las Autopistas, Vamos a Acabar con los Puntos Negros en las Autopistas y Cortesía en el Volante. Ha realizado investigaciones sobre cultura de la violencia

vial. Ofrece servicio de apoyo psicológico a las víctimas. Ha publicado *Carta de derechos del peatón, Conducción defensiva y ecológica, La culpa no fue mía, El peatón y la ciudad*. Ha realizado actividades públicas bajo el lema Derecho a la Vida y Contra el Crimen Vial, mediante comunicados, peticiones y presencia en medios de comunicación.

A CONVIVIR-Asociación de Deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto (Costa Rica)

Creada en 2007 como iniciativa de ciclistas víctimas de conductores en estado de ebriedad. Lucha para alcanzar una convivencia pacífica y tolerante entre los diferentes usuarios de las carreteras, aceras y espacios públicos. Ha propuesto enmiendas a la ley de tránsito y su reforma en temas relativos a ciclovías, rotulación preventiva en zonas de afluencia de ciclistas y velocidad máxima para automotores en sitios de afluencia de ciclistas. Publicó el *Manual del buen ciclista* y ha lanzado las campañas: ¡Las Calles son de Todos. Comparta la Vía! y ¡Yo Salvé a un Ciclista. Un Casco para el Próximo! Realiza cursos de educación vial en colegios y centros de entrenamiento, ofrece información a ciclistas sobre horarios de entrenamiento y accidentes más frecuentes, promociona el uso de la bicicleta y de parques exclusivos para bicicletas. Ha solicitado ante autoridades legislativas el 0% de alcohol al conducir.

AIFVS-Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (Italia)

Se constituyó en 1998 con el objetivo de detener muertes en carreteras y hacer justicia a los sobrevivientes. Nadie mejor que aquellos que han perdido su salud, o los familiares de los que perdieron sus vidas, pueden ser testigos de la intensidad del dolor de la pérdida para la familia y para la sociedad. Trabaja en materia de prevención, apoyo psicológico, estudios e investigaciones, orientación en caso de accidente y con puntos de escucha. Las oficinas locales proporcionan asesoramiento y orientación psicológica y legal. Presente en emergencias de hospitales, proporciona a los pacientes un servicio complementario al médico. Ha editado *¿Qué hacer después de un accidente de coche?* y *Unidos para detener la masacre y hacer justicia a las sobrevivientes*. Ha sido portavoz de las víctimas para proponer normas sobre el uso de cascos para moto, reforma del código de carretera, sistema de puntos de penalización y licencia para conducir un ciclomotor. Tiene acuerdos con abogados y psicólogos para contar con una red de apoyo profesional. Una Noche por la Vida es una iniciativa entre varios políticos junto a la asociación para evitar accidentes de tráfico durante la noche del sábado. Los Lugares de la Memoria es la iniciativa para identificar el lugar de ocurrencia de accidentes viales.

AMEND (Ghana)

AMEND (enmendar) tiene como misión desarrollar, implementar y evaluar las intervenciones basadas en la evidencia para reducir la incidencia de los traumatismos entre los usuarios más vulnerables de África y ayudar a la reducción sostenible de lesiones. Realiza estudios sobre grupos poblacionales vulnerables; evaluaciones de seguridad vial en escuelas; provisión de infraestructura de luz; comercialización social de mochilas con reflectores; formación de formadores en educación vial; y campañas de seguridad vial. Se le reconoce por la campaña de visibilidad de niños peatones Ver y Ser Visto, una estrategia de mercadeo social para venta de mochilas escolares equipadas con reflectantes, fabricadas y distribuidas por la ONG.

APRAVAT-Asociación Pro Ayuda Víctimas de Accidentes de Tránsito (Argentina)

Inicia su acción como voluntariado informal en 1986 cuando cuatro accidentados, que compartieron rehabilitación, se dieron cuenta de que era muy poca la asistencia que recibían las víctimas de accidentes. Adquiere personalidad jurídica en 2003. Se encuentra formada por víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tránsito que se cansaron de quedarse cruzados de brazos ante la epidemia accidentológica y decidieron hacer algo para ayudarse entre ellos. Realizaron campañas de recolección de elementos ortopédicos para prestarlos gratuitamente y diseñaron proyectos para mitigar las carencias que atraviesan los que sufren un accidente de tránsito. Realiza eventos, publicaciones y videos. Colabora con las autoridades en investigación de accidentes de tránsito. Ofrece servicios gratuitos de préstamos (muletas, sillas de ruedas, bastones, cuellos ortopédicos, cabestrillos); planes médicos de costo solidario; colaboración para obtener medicamentos y facilitar donantes de sangre; realización de trámites en comisarías o fiscalía; apoyo al accidentado y familia por una persona que pasó una situación similar; traslados del accidentado durante el tiempo que dure su convalecencia; búsqueda del automovilista que se ha dado a la fuga mediante convenio de colaboración con empresas de taxis; charlas, cursos y talleres de educación y seguridad vial a escuelas, clubes y centros de formación.

Asociación de Familiares de Atropellados (México)

Promueve la difusión de la prevención de percances viales, orientación a afectados y sus familiares, programas de educación vial y apoyo a organizaciones de la sociedad civil, bajo la premisa de ¡No a la Resignación y el Olvido! Fue creada debido a la muerte de Carlos Velázquez Gómez en 1998, para promover un cambio cultural sobre la seguridad vial y crear conciencia para reducir la violencia vial y sus efectos. Da cursos a instituciones educativas, empresas y gobiernos, presta asesoramiento profesional en materia psicológica y social, y asesora ante cualquier procedimiento administrativo derivado del accidente. Participa en las campañas Día Mundial sin Auto y Día Mundial de la Bicicleta.

Asociación Nacional de Familiares de Víctimas de Accidentes de Tráfico (Japón)

Reunión nacional de sobrevivientes o familiares de fallecidos en accidentes de tráfico desde 1991. Es una organización de voluntarios de autoayuda que realiza dos actividades principales: apoyo mutuo entre los afectados y exigencia a las autoridades para eliminar los accidentes de tránsito. Para esta organización solo entre afligidos se pueden apoyar para curar el dolor, pasar el duelo y recuperar los derechos de las víctimas y la familia del fallecido.

Asotránsito (Venezuela)

Es una asociación para la prevención de accidentes de tránsito y apoyo a sus víctimas creada en 2005 en memoria de Leonardo Ortega. Las principales actividades que desarrolla son: asesoría legal *online* gratuita a víctimas y afectados de la violencia vial, auditoría de seguridad vial a consejos comunales o comunidades organizadas, ayuda emocional a víctimas y afectados, cursos de seguridad vial, distribución de indumentaria de alta visibilidad y equipos de seguridad vial para motorizados y conductores, revista virtual, asesoría profesional, investigaciones e información sobre el tema y charlas de seguridad vial gratuitas a escuelas, liceos y universidades.

Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito-AVIACTRAN (Perú)

Es una asociación creada por un grupo de afectados por accidentes de tránsito. Su objetivo es ofrecer información y asesoría gratuita a conductores o peatones, así como a sus familiares, que han sufrido un accidente de tránsito y desconocen los procedimientos que deben realizar con relación al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o cualquier otro detalle legal relacionado.

AVR-Association Nationale des Victimes de la Route (Luxemburgo)

Tiene como objeto mejorar la situación de víctimas de accidentes de tráfico mediante consejos morales, legales y prácticos. Se creó en 1992 para ayudar a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, por iniciativa de un grupo de víctimas de la carretera y algunos expertos. Con el apoyo del Ministerio de la Familia, la asociación proporciona asistencia moral, jurídica y psicológica después de un accidente; guía a los afectados en sus relaciones con el gobierno y empresas de seguro; ayuda a proporcionarles rehabilitación adecuada para su reintegración a familias y trabajo; y coopera en los esfuerzos para reducir los accidentes de tráfico. Tiene un centro de servicios, consejería por teléfono, asistencia legal, consejos prácticos sobre seguros, apoyo psicológico individual y grupal y trabaja en prevención y denuncia sobre los riesgos en las carreteras.

AVAT-Agrupación Víctimas Accidentes del Tránsito (Chile)

Nace en el 2001 como respuesta a la falta de un ente estatal capaz de tutelar los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito; busca proteger a los accidentados informando y defendiendo sus derechos. Informa a peatones, conductores o pasajeros sobre sus derechos y obligaciones en materia de tránsito; instruye sobre la Ley del Tránsito y la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales; asesora a toda víctima para hacer efectivo su seguro obligatorio de accidentes personales, elegir el centro de salud y obtener indemnizaciones en casos de incapacidad y muerte; defiende los intereses de los accidentados frente a las compañías de seguros; representa a las víctimas de accidentes ante las autoridades; propone proyectos de ley para mejorar los derechos de los accidentados. Atiende exclusivamente en sus oficinas, y eventualmente puede ir a domicilio, previo acuerdo entre ambas partes. Realiza charlas formativas y las campañas La Micro más Vieja del Transantiago y La Señal de Tránsito más Mala de Chile.

CAVAT- Fundación Centro de Apoyo a Víctimas de Tránsito Nicole Paredes (Ecuador)

Nicole falleció en 2007 arrollada por un conductor que manejaba a exceso de velocidad mientras ella entrenaba para un triatlón en una vía que no se encontraba habilitada al tránsito vehicular. Es una organización para brindar apoyo moral, psicológico y orientación a víctimas de accidentes de tránsito en la fase inicial de pérdida. Capacita en seguridad vial, realiza campañas de educación vial dirigidas a estudiantes y a la comunidad, tales como Para, Reflexiona y Actúa y Seguros en las Fiestas. Su acción se centra en crear una cultura de cero accidentes educando a la ciudadanía sobre el respeto a la vida y las leyes de tránsito; y en exigir la aplicación de la ley con el máximo rigor por parte de las autoridades.

Compromiso Vial por Úrsula y Carla (Argentina)

En 2005 un siniestro vial se llevó la vida de Úrsula Notz y dejó con secuelas gravísimas a Carla Alfaro. La asociación está integrada por un grupo de personas que buscan reducir los índices de siniestralidad

vial, contribuyendo a la concientización y la educación vial. En 2008 obtiene personalidad jurídica y espacio físico para funcionar. Tiene dos áreas de acción: arte y concientización mediante el proyecto de spots publicitarios y la propuesta lúdica Abrite Camino, así como la iniciativa Memoria y Justicia, mediante la cual presentaron un proyecto de Reforma del Código Penal vinculado con la tipificación de delitos viales. Su campaña Puente Estrella propone pintar una estrella amarilla por cada víctima de la violencia vial. La estrategia Préndete, para encargo de pines, le genera ingresos propios.

Conduciendo a Conciencia (Argentina)

Antes se llamaba Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe. En el año 2006 un grupo de estudiantes volvían desde Chaco de un viaje con fines solidarios, pero 9 de ellos perdieron la vida en un choque con un camión cuyo conductor estaba ebrio. Desde ese día, los padres, familiares y amigos de las víctimas luchan para ayudar a cambiar esta terrible realidad nacional y redactaron un petitorio para reclamar a los gobernantes que la seguridad vial sea política de Estado, a fin de que nadie más muera por hechos de tránsito evitables. Tienen como objetivos: crear conciencia en la sociedad acerca de la situación vial del país y promover que se instale la seguridad vial como política de Estado. Lograron el Convenio Federal de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Licencia Nacional de Conducir y la prohibición de publicidad y venta de alcohol en las rutas. Entre otras acciones están: Cadena de Compromiso, Recital Día del Estudiante Solidario, Toque de Sirenas en Recuerdo a las Víctimas, proyecto Antorcha de Vida en escuelas, Programa de televisión 2 Segundos y La Ruta del Rock.

Corazones Azules. Movimiento 23 de Octubre (Panamá)

Inicialmente surge la Asociación de Usuarios del Transporte Público Terrestre, que luego se convierte en el Movimiento 23 de Octubre, popularmente conocido como Corazones Azules, a raíz del accidente del 23 de octubre de 2006, donde murieron calcinadas 18 personas y 30 resultaron heridas. Sus objetivos son: divulgar las disposiciones legales relacionadas con derechos, deberes y garantías que afectan a los usuarios del transporte terrestre; procurar mejores condiciones de prestación del servicio de transporte terrestre; brindar orientación técnica y legal gratuita a los usuarios del transporte público y participar en foros o debates que se promuevan a nivel nacional. Forma parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial de Panamá y ejecuta la campaña No más Corazones Azules en las Vías. Cada 23 de octubre conmemora el siniestro. Ha logrado el compromiso del gobierno para la modernización del transporte público.

Fundación Thiago de Moraes Gonzaga (Brasil)

Creada en 1996 por los padres del joven Thiago, quien al regresar de un partido se estrelló contra un recipiente colocado en una avenida de Porto Alegre y los padres decidieron que deberían surgir acciones preventivas para que no se repitan estos hechos. Con la fundación nace su programa Vida Urgente. Su misión es preservar y apreciar la vida mediante el desarrollo de programas educativos, culturales y de información dirigidos a niños, adolescentes y adultos jóvenes con el fin de desarrollar la humanización en el tránsito. Vida Urgente es un conjunto de acciones en diferentes espacios como colegios y universidades: El Libro de la Vida, Gente Vida, El Portador de la Vida, en colaboración con el Sindicato de Transporte de Carga y Logística en el estado de Rio Grande do Sul; Vida Urgente en el Escenario, presentaciones teatrales que ofrece en escuelas; Mariposas para la Vida son marcas impresas en el asfalto de calles y avenidas para alertar a la población sobre la gravedad y el alcance de los accidentes de tráfico y un homenaje a aquellos que perdieron sus vidas.

Fundación Alejandra Forlán (Uruguay)

Se inauguró en 2009 para reducir los siniestros de tránsito, apoyar a las personas que los sufren y promover los derechos de las personas con discapacidad. En 1991 Alejandra Forlán tenía 17 años cuando sufrió un siniestro de tránsito que le provocó una lesión medular con secuelas permanentes y la muerte inmediata de su novio. Después de siete meses quedó cuadripléjica y en silla de ruedas, lo que la impulsó a abordar esta problemática desde una organización formal. La fundación está integrada por un grupo de personas que trabajan bajo el liderazgo de Alejandra Forlán y cuenta con el apoyo de su hermano, el futbolista Diego Forlán, y de sus padrinos, Enrique Iglesias y la princesa Laetitia D'Árenberg. Ofrece atención psicológica a víctimas y familiares para ayudarlos a enfrentar el trauma vivido; asesoramiento legal a través de la Universidad de Montevideo para informar sobre derechos y obligaciones e iniciar trámites, gestiones y apoyo para promover la accesibilidad al mercado laboral de víctimas que presentan discapacidad. Realiza diferentes campañas y desarrolla eventos especiales para recaudar fondos. Como objetivo a largo plazo tiene implementar un centro de rehabilitación que pueda brindar una atención integral a las personas con discapacidad.

Fundaprocura (Venezuela)

Creada en 1992 por la madre de un joven víctima de accidente vial, apoya a personas con discapacidad motora, especialmente aquellas de bajos recursos económicos que, por diferentes circunstancias, dependen de una silla de ruedas para poder movilizarse. Presta atención integral a personas con discapacidad motora y a facilitar su proceso de inserción social, educativa y laboral. Entre sus servicios están: donativos de sillas de ruedas, venta de equipos a precios subsidiados (sillas de ruedas, bastones, muletas, andaderas y cojines antiescaras), reparación de sillas de ruedas, orientación psicológica, rehabilitación física, terapia ocupacional, fisioterapia, capacitación ocupacional, apoyo a la creación y fortalecimiento de microempresas, reinserción laboral y fomento de la coral Voces sobre Ruedas.

J.A.I.M.E. Jamás Apoyaré Ir Manejando Ebrio (México)

Es una organización que nace a raíz de la muerte del joven Jaime Orozco en 2004 a causa de un conductor ebrio. Ha sido diseñada para ayudar a toda aquella persona víctima de algún choque automovilístico donde se vea involucrado el alcohol y para detener la conducción en estado de ebriedad. Formaliza esta organización la madre del menor, asesorada por Mothers Against Drunk Driving. Lleva a cabo campañas en contra de la conducción en estado de embriaguez. También ofrece ayuda a víctimas y sobrevivientes de siniestros a manos de conductores ebrios, así como lucha para que se cambien algunas leyes a favor de víctimas de conductores ebrios y en contra de estos últimos.

Kunhadi (Líbano)

Amigos y familiares decidieron establecer una asociación para la sensibilización de jóvenes sobre seguridad vial a raíz de la muerte de un joven.

El objetivo es trabajar en la reducción de accidentes automovilísticos en el Líbano.

Esta asociación trabaja por una mejor comprensión, por parte de la comunidad, sobre la seguridad vial, así como sobre el fomento de una mayor conciencia y comprensión de los factores que contribuyen a las muertes y lesiones.

Considera que la ingestión de bebidas alcohólicas debe ser considerada como socialmente inaceptable, que debe cambiar la actitud de las personas sobre el exceso de velocidad, el conducir en estado de fatiga y el no usar el cinturón de seguridad. Realiza campañas y tiene un programa de captación de donaciones.

Ligue contre la Violence Routière (Francia)

Fundada en 1983 por Geneviève Jurgensen, quien en 1980 perdió a sus dos hijas en un accidente de tráfico. Tiene como objetivo alcanzar cero accidentes en la vía; por ello reclama ante todos los actores de la seguridad vial: ministerios, alcaldías, ensambladores y conductores de vehículos de carga, autos y motos, que el homicidio en accidentes de tránsito sea tratado como un crimen. Participa regularmente en el debate público a través de los medios de comunicación, siendo miembro del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Ha generado cambios: la introducción del nivel de alcohol permitido para penalización y la obligación del asiento del bebé. También ha cambiado el enfoque en los medios desde la perspectiva de las víctimas, más allá de las opiniones de los especialistas. Veinte años después de su creación, se aprobó el proyecto de ley contra la violencia vial. Considera que hablar de seguridad vial no es suficiente, sino de violencia, delincuencia y asesinato.

Luchemos por la Vida (Argentina)

Fue creada en 1990 para ayudar a modificar las actitudes, comportamientos y hábitos de los que hacen el tránsito en las calles y rutas (conductores, peatones, ciclistas), para reducir el número de personas muertas y heridas. Sus acciones: campaña pública de concientización y educación, actividades educativas en colegios e instituciones, propuestas de ley y regulaciones e investigación. Ha logrado el uso obligatorio del cinturón de seguridad y de casco para motos y ciclomotores, la prohibición de llevar niños en los asientos delanteros del vehículo y la regulación de los niveles máximos de tolerancia de alcohol en sangre. Cuenta con un espacio en televisión y radio; la revista *Luchemos por la vida* y libros educativos. Colaboró con el gobierno enseñando educación vial a las personas que quieran sacar o renovar su registro de conducir; mediante sus Equipos Móviles de Educación Vial, enseña gratuitamente a estudiantes de escuelas; su película *Los cazadores de peatones* se distribuye en escuelas; otorga los Premios Luchemos por la Vida y desarrolla jornadas y cursos de capacitación.

MADD - Mothers Against Drunk Driving (Estados Unidos)

Fue fundada en 1980 por Candice Lightner, después de que su hija de 13 años fuera asesinada por un conductor ebrio. Es una organización que busca detener conductores ebrios, apoyar a los afectados, evitar el consumo de alcohol e impulsar una política estricta de consumo de alcohol. Ha contribuido con la realización de leyes de penalización de conductores ebrios, de cambio de edad para que a los jóvenes se les permita tomar alcohol, y de implementación de la medición del nivel de grado de alcohol en la sangre. En 1999 incorpora a la misión la prevención de consumo de alcohol en menores de edad. Tiene una línea telefónica de ayuda, organiza una caminata, realiza campañas públicas, asesora y entrena a padres, apoya a víctimas mediante soporte emocional, legal, acompañamiento y canalización de denuncias. También prepara informes con *ranking* de estadísticas para los distintos estados del país.

NACE-No A Conductores Ebrios (Chile)

Danica Kegevic, víctima de un conductor ebrio, es la fundadora de esta organización, compuesta por un equipo multidisciplinario de voluntarios. Es una organización vinculada al tránsito y la seguridad vial, de ayuda a las víctimas de siniestros de tránsito con principal énfasis en aquellos provocados por conductores ebrios; pretende dar soluciones efectivas al problema de conducir bajo los efectos del alcohol o en estado de ebriedad y al de ingerir bebidas alcohólicas por menores de edad, apoyando al mismo tiempo, tanto jurídica como psicológica y socialmente, a las víctimas de accidentes provocados por el manejo bajo influencia etílica. Servicios gratuitos: asesoría legal, asistencia psicológica, inserción laboral (bolsa de trabajo), estudios e informes, formación vial y sillas infantiles.

NACE-No A Conducir Ebrio (México)

Nació en el 2000 por inquietud de un grupo de padres de familia preocupados por choques y muertes por conducir en estado de ebriedad. Cuenta con el respaldo de Mothers Against Drunk Driving. Promueve la prevención de choques causados por conducir en estado de ebriedad y la promulgación de leyes para evitar que se conduzca ebrio; la penalización severa a las personas que conduzcan en estado de ebriedad y la sanción a los establecimientos que vendan alcohol a menores de edad. Entre sus actividades se cuentan: campañas en escuelas, charlas a alumnos y padres y presencia en operativos antialcohol. Realiza el evento El Altar de Muertos, promueve y exige la Ley Estatal de Alcoholes y tiene en su sitio web un enlace para realizar denuncias.

SER–Asociación Seguridad en las Rutas (Paraguay)

En memoria de Mechi, Carmi y Richi, quienes en el año 2000 volvían de un día de campo y sufrieron un siniestro en la ruta. Los objetivos son: estimular la participación de la población y de las autoridades en acciones de prevención mediante programas de educación vial; generar canales de participación de la ciudadanía en el desarrollo de proyectos de seguridad vial; desarrollar programas de formación de agentes multiplicadores; crear un centro de información y educación vial; participar en redes para el desarrollo de políticas y proyectos de seguridad vial y realizar eventos de concienciación vial.

Stop Accidentes. Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico (España)

Fundada por familiares y amigos de víctimas de accidentes de tráfico en el 2000, con la misión de promover un cambio cultural sobre la seguridad vial y los accidentes de tráfico. Trabaja por los derechos de las víctimas, ayuda a familiares, realiza denuncias y organiza acciones de información y educación vial. Concientiza a las instituciones y a la sociedad para reducir la violencia vial y sus efectos, mediante la prestación de servicios que satisfagan las necesidades no cubiertas e impulsando actuaciones para conseguir una movilidad sostenible y segura. Tiene su sede central en Barcelona y delegaciones en varias ciudades. Gracias a colaboradores y voluntarios, actúa en todo el territorio. Conciencia a la opinión pública, clase política y judicial para luchar contra la delincuencia vial, ofrece ayuda psicosocial y jurídica a víctimas, presta asesoramiento profesionalizado a personas afectadas, forma profesionales que prestan servicio a víctimas y afectados, presta asesoramiento para actuar en la defensa de los intereses de las personas afectadas. Centra su actividad en ayuda psicosocial y asesoramiento jurídico, educación y prevención mediante aulas activas de seguridad vial, así como en concienciación social y política a través de foros y campañas.

VIDA (Argentina)

Es una asociación civil para la educación, prevención de accidentes y atención integral, solidaria y gratuita a personas afectadas por las consecuencias lesivas de los accidentes de tránsito. Colabora en campañas, cuenta con servicio de atención telefónica orientado a canalizar necesidades de orden médico, psicológico o legal, y apoya a la víctima y a su familia en un momento de indefensión al contar con un grupo de médicos especialistas en urgencias, traumatólogos, psicólogos, asesores legales y peritos en accidentología. La Red Nacional Vida ofrece un servicio gratuito y de rápida respuesta ante los accidentes viales y Ciudad Didáctica trabaja en forma conjunta con empresas privadas en educación vial.

VIVIAC - Víctimas de Violencia Vial Asociación Civil (México)

Esta organización fue creada en 2009 por personas socialmente comprometidas en disminuir y frenar los factores de riesgo que provocan lesiones, discapacidad y muerte causadas por percances de tránsito. Utiliza estrategias como: colocar mediáticamente el tema de los accidentes de tránsito en la agenda pública, insistir en la aprobación de propuestas de ley, hacer alianzas con asociaciones civiles, instituciones gubernamentales, escuelas y empresas aseguradoras, monitorear cruces peligrosos y conductas riesgosas en los centros nocturnos, capacitar personas de las regiones escolares, conseguir que las aseguradoras incluyan trípticos de prevención dentro de sus pólizas, llevar pláticas a las escuelas durante semanas culturales, hacer campañas publicitarias que impacten a la sociedad: Por Amor, Abróchalos y Reacciona por la Vida. Apoya a víctimas y familiares con información, orientación, psicología, tanatología, denuncia y canalización.

CONCLUSIONES

En la revisión de estas treinta iniciativas es interesante destacar algunos elementos asociados a sus nombres, origen, inspiración, enfoques y actuación:

La identificación

Los nombres evidencian intenciones: la mayoría muestra lo que hacen, apoyo a víctimas o familiares de víctimas de accidentes viales; otros destacan el rol que juega la víctima en la comunidad vial, conductores, (Ciudadanos Auto-movilizados), peatones (Protección al Peatón) o ciclistas (Deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto); algunos nombres indican resultados finales que esperan (Enmendar, Seguridad en las Rutas, Por la Vida, Conduciendo a Conciencia, Stop Accidentes). También aparecen asociaciones que se identifican con el nombre de la víctima (Nicole Paredes, Thiago de Moraes, Alejandra Forlán) o con fechas en las que se produjeron los hechos (Movimiento 23 de Octubre). Algunas organizaciones se identifican con el factor o causa del siniestro que desean contrarrestar (No A Conducir Ebrio), mientras que otras señalan la consecuencia o lesión que el siniestro deja y a la que se dedican.

El origen

Este se ve expresado en el propio discurso de los fundadores: “no a la resignación y el olvido” o por el “derecho a la vida y contra el crimen vial”. Relatan lo sucedido y explican el porqué lo hacen: “arrollada por un conductor que manejaba a exceso de velocidad”, “choque con un camión cuyo conductor estaba alcoholizado”, “sufrió siniestro que le provocó una lesión medular con secuelas permanentes”, “cuatro accidentados que compartieron internación y rehabilitación”, “perdió a sus dos hijas en un accidente”. Las

propias víctimas sobrevivientes de accidentes de tráfico o familiares de fallecidos se reúnen para ayudarse entre ellas y ayudar a otros a enfrentar el trauma vivido; justificando ese apoyo mutuo entre afectados: “solo entre afligidos se pueden apoyar para curar el dolor y pasar el duelo”, “después de un accidente nadie mejor que aquellos que en el camino han perdido su salud, o los familiares de los que perdieron sus vidas, que pueden ser testigos de la intensidad del dolor de la pérdida para la familia y para la sociedad”. Expresan la necesidad de realizar prevención: “(el) deseo de prevenir situaciones como las que le tocó vivir y ayudar a personas que viven su misma realidad fue lo que la impulsó a abordar esta problemática desde una organización formal”. Algunas se autodefinen como organizaciones de autoayuda para brindar apoyo en la fase inicial de pérdida; otras, como grupo de presión para luchar por la justicia. En algunos casos las asociaciones han surgido por la asesoría de otra organización. Existen asociaciones que reúnen a víctimas y expertos, y otras surgieron entre profesionales y familiares de víctimas. La mayoría expresa que decidieron establecer una organización a raíz de la muerte de un hijo. Algunas precisan un factor de riesgo concreto, por los choques y muertes que se producen al conducir en estado de ebriedad.

La inspiración

La misión de las organizaciones muestra sus cruzadas y las motivaciones que las inspiran. Aquellas de familiares de fallecidos tienen más fuerza y carga simbólica: “detener la guerra civil en las autopistas”; “controlar la epidemia accidentalológica”; “evitar el despilfarro colosal de la vida humana en las carreteras”; “detener la matanza en carreteras y hacer justicia a los sobrevivientes”; “eliminar los accidentes de tránsito de este mundo”; “detener la conducción en estado de ebriedad”; “evitar el goteo diario de víctimas de la violencia vial”; “luchar contra la delincuencia vial”. Otras organizaciones señalan objetivos generales de importancia pero expresados en términos distintos: “aliviar necesidades y cubrir carencias”; “apoyar a la víctima y su familia en un momento de indefensión”; “defender los derechos humanos de los transeúntes”; “proteger a víctimas de delitos viales”; “sacudir los hábitos de mala conducción”; “reducir los índices de siniestralidad vial”; “reducir los traumatismos entre los usuarios vulnerables”; “lograr la reducción sostenible de lesiones”; “alcanzar cero accidentes en la vía”. Varias de estas asociaciones presentan deseos a largo plazo que muestran hacia dónde debe progresar la sociedad: “humanización en el tránsito”; “convivencia pacífica y tolerante entre usuarios de las carreteras”; “una sociedad motorizada segura”; “impulsar actuaciones para conseguir una movilidad sostenible y segura”.

El enfoque

Utilizan términos distintos para identificar el objeto de su actuación: accidentes de tránsito, accidentes viales, percances de tránsito, percances viales, hechos evitables de tránsito, siniestros viales y delitos viales. La idea de violencia vial está arraigada en muchas de las asociaciones de víctimas, quienes buscan que se deje de hablar de “accidentes” para referirse a los “delitos viales”. Reclaman que el homicidio en accidentes de tránsito sea tratado como un crimen. Consideran que hablar de seguridad vial no es suficiente, sino de violencia, delincuencia y asesinato.

Las estrategias

La mayoría trabaja en función de todo tipo de víctimas; otras se focalizan en niños (peatones o pasajeros), en jóvenes, en personas que viven con discapacidad o en usuarios vulnerables de transporte público. Las actuaciones son variadas: unas dirigidas a las víctimas, otras a los conductores y otras a cualquier persona de la comunidad vial. Se diferencian en términos de tres aspectos: atención a las víctimas

y afectados; prevención-educación; e incidencia pública. Numerosas acciones aparecen: consejería por sitio web, por teléfono, línea telefónica exclusiva para ofrecer ayuda, atención presencial en oficinas, atención en hospitales, atención a domicilio, apoyo emocional, apoyo médico, donación de sangre, colaboración para medicamentos, préstamo de elementos ortopédicos, rehabilitación, asistencia legal, mediación penal, evaluación de puntos negros, divulgación (disposiciones legales, derechos, deberes), guías de orientación, celebración de fechas, señalizaciones, campañas, denuncias, comunicados, petitorios, adhesiones, marchas, proposición de políticas, seguimiento de estadísticas, seguimiento de fallos judiciales.

Finalmente, algunos elementos parecen claves:

- La perspectiva de las víctimas es esencial; por lo tanto, la integración con víctimas y afectados también es esencial, donde los profesionales y conocedores del tema ayudan para apoyar en la conducción. Hace falta precisar la cruzada que inspira el camino y que reta a mantenerse trabajando por ella.
- La organización no puede trabajar aislada; por lo tanto, debe articularse junto a otros para lograr fortalecimiento e incidencia. A nivel internacional las rutas han sido expresadas y pueden ser la planeación estratégica de partida.
- La razón de existir va desde ayudarse y ayudar a otros a enfrentar el trauma hasta realizar prevención.
- Brindar apoyo en la fase inicial de pérdida, tanto como convertirse en un grupo de presión para luchar por la justicia son ambos importantes; por eso muchas combinan estos objetivos.
- Identificarse con un discurso y formarse en un enfoque es fundamental, ya que ello determina su dirección y actuación.
- Sin lugar a dudas, las que más han logrado resultados son aquellas que combinaron la atención directa de las víctimas con la denuncia y proposición de políticas a los poderes públicos y a la sociedad.

Referencias bibliográficas

- ASIRT, CDC y IUHPE. *Rostros de Iberoamérica*, 2013. http://www.asirt.org/Portals/0/education/Faces%20LA_Spanish_FinalNewVersion_Final.pdf
- BUITRAGO, Liliana. "Las víctimas y los espacios de la ciudadanía". *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM* [En línea], 24 | 2012, Publicado el 08 febrero 2013, consultado el 04 marzo 2014. URL: <http://alhim.revues.org/4399>
- GARCÍA, Celio. "La víctima, su vez, su voz". *Virtualia*, n° 12, diciembre 2004. <http://virtualia.eol.org.ar/012/default.asp?dossier.html>
- MANSO, Violeta y CASTAÑO, Manuel (coordinadores). *Educación y seguridad vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura* (España, 2008). Capítulo 14: "Las asociaciones ciudadanas en la seguridad vial", elaborado por Manuel Castaño.
- OMS y ALIANZA MUNDIAL DE ONG PARA LA SEGURIDAD VIAL. *Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito. Guía para ONG*. 2012.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. "Declaración de Bruselas". www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/ngo_declaration.pdf
- PICARD, Jeanne. "Fundamentos para crear una Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial". <http://stopaccidentes.org/uploads/file/INTERNACIONAL/Microsoft%20PowerPoint%20-%20CISEV%202010%20FINAL.pdf>
- SÁNDEZ, Fernanda. "Víctimas, las nuevas figuras de la acción política". *La Nación*, 2014. <http://www.lanacion.com.ar/1664257-victimas-las-nuevas-figuras-de-la-accion-politica>.
- ZENOBI, Diego. *La temporalidad del dolor entre las víctimas de Cromañón*. Editorial Antropofagia, agosto 2014. <http://antropofagia.com.ar/blog/?p=64>

UXIA DEL CARMEN PAREDES PAZ uxiadelcparedes@gmail.com

Profesional con interés por las áreas de violencia, seguridad vial, medios de comunicación y planificación.

Educación superior: socióloga, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad Central de Venezuela, 2008; puesto 8 entre 43 de la promoción; tesis final de grado aprobada con mención honorífica (excelente).

Actualmente estudiante, y tesista del Centro de Estudios del Desarrollo de la Universidad Central de Venezuela (Cendes) en la maestría de Planificación del Desarrollo, mención Planificación Global.

SEGURIDAD VIAL PARA LOS USUARIOS VULNERABLES

Uxia Paredes Paz

PALABRAS CLAVES

Seguridad vial, usuarios vulnerables, siniestralidad vial.

RESUMEN

El objetivo de este artículo es abordar el tema de la seguridad vial en Venezuela, enfocado en los usuarios vulnerables del tránsito, desde la perspectiva de diversos expertos y el análisis de investigaciones sobre el tema, para determinar la situación actual percibida, iniciativas llevadas a cabo por diversos institutos u ONG, y recomendaciones para revertir las cifras de siniestralidad vial, con la finalidad de brindar conclusiones que generen conciencia ciudadana y sirvan como referencia para futuras investigaciones u orientar acciones o políticas públicas tendentes a mejorar la situación del tránsito, con especial énfasis en los más vulnerables.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece la valiosa colaboración para el desarrollo del presente artículo a los siguientes profesionales, en orden alfabético: al señor Agar, Kenett, de Avepae; a la señora Couret, Ángela, de la Fundación Paso a Paso; a Rebozo, Eliéser, del Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad (Conapdis); al doctor Sánchez, Carlos, médico del Hospital Universitario de Caracas de la Universidad Central de Venezuela (UCV); y a la Escuela de Transporte del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), por sus observaciones y recomendaciones para mejorar la seguridad vial en el país, sobre todo aquella de los más vulnerables. También merecen reconocimiento los organismos e institutos, tanto públicos como privados, que siguen trabajando en el país para salvaguardar la vida de quienes hacemos uso de las vías.

INTRODUCCIÓN

Para justificar el interés en el tema de la seguridad vial, deberían bastar las cifras reseñadas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en el Plan para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020: "... entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo¹"; y, sumada a esa cifra, la precisión de que la mayoría de los involucrados en accidentes de tránsito suelen ser personas en edades económicamente productivas y cuya calidad de vida se verá afectada si resultan con algún tipo de discapacidad permanente. Asimismo, debe tenerse presente que las lesiones por accidentes de tránsito suelen traer severas consecuencias económicas, sociales y de salud pública que pueden influir también en el desarrollo de un país. Por las diferentes consecuencias que generan los accidentes viales, así como por las crecientes demandas que se dirigen a las autoridades públicas para evitar la siniestralidad vial, se ha reconocido, como un objetivo mundial, el minimizar los riesgos para la prevención de siniestros viales. Analizar sistemáticamente la seguridad vial implica el reconocimiento de los múltiples factores determinantes de los siniestros viales, así como también considerar que los mismos son prevenibles y, más particularmente, que existen usuarios del tránsito cuya vulnerabilidad física o mental necesita mayor atención a los fines de disminuir las consecuencias para este grupo, dadas sus altas probabilidades de fallecer o resultar con lesiones que se conviertan en discapacidades permanentes como resultado de accidentes en las vías.

Tanto la ONU como la Organización Mundial de la Salud (OMS) elaboraron, antes del denominado Decenio, el Informe sobre la Situación Mundial de la Salud 2011-2020, para exponer la gravedad de los accidentes viales y motivar a aquellos países con las mayores cifras de accidentes viales a que adopten normas dirigidas a reducir este problema. En ese primer informe se expuso la necesidad de enfrentar la siniestralidad desde los planos local, nacional y regional, junto con el marco jurídico acorde para aplicar las medidas recomendadas, basadas en los Cinco Pilares para el Decenio de Seguridad Vial, que incluyen: 1) gestión de la seguridad vial; 2) vías de tránsito y movilidad más seguras; 3) vehículos más seguros; 4) usuarios de vías del tránsito más seguros; y 5) respuesta tras los accidentes. En atención a lo planteado en estos cinco pilares, los usuarios vulnerables del tránsito, que constituyen el foco del presente artículo, forman parte tanto del pilar "Usuarios de vías de tránsito más seguros", así como del de "Respuesta tras los accidentes", y también merecen ser considerados dentro de las actuaciones dirigidas a los otros pilares señalados.

Este artículo se propone exponer, tanto a nivel global como en Venezuela, la situación de dichos usuarios en la siniestralidad vial para justificar su necesaria inclusión, tanto en políticas públicas como en acciones y campañas, para mejorar la seguridad vial, a través de diversos medios de comunicación, que logren sensibilizar a la población sobre los riesgos de la circulación, sobre todo para la población más vulnerable, así como sobre la necesidad de pensar inclusivamente en ellos para promover el disfrute seguro de las vías.

1 ONU (s/f): Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, p. 4.

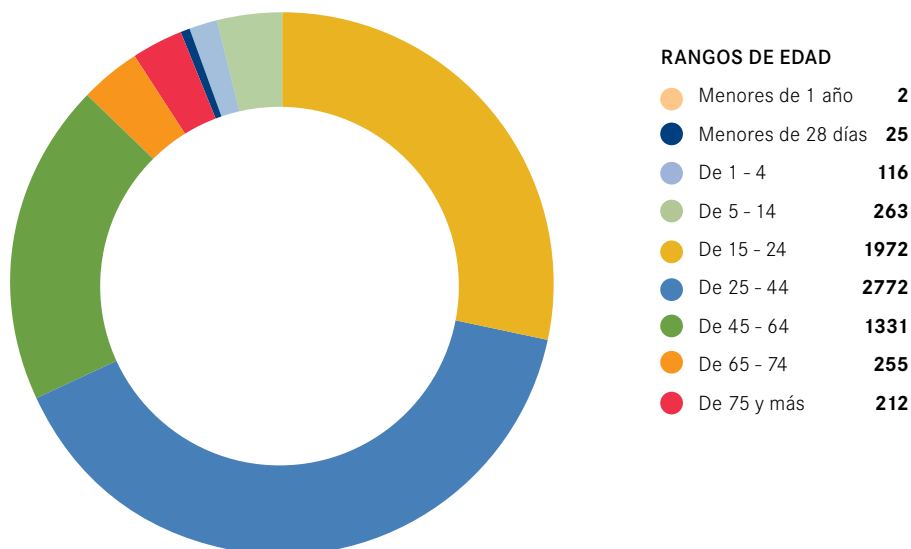
ENTENDIENDO LA SEGURIDAD VIAL PARA LOS MÁS VULNERABLES

La seguridad vial se ha convertido en tema obligatorio a nivel mundial, dadas las estadísticas de fallecidos y lesionados por accidentes viales, reconocidos como un problema de salud pública. Así, paralelamente al desarrollo de la industria automotriz desde finales del siglo XIX y a la adopción del vehículo automotor como uno de los principales medios de transporte, comenzó a hacerse evidente la siniestralidad vial, lo que ha llevado a reconocerla hoy como objetivo de salud pública para proteger la vida de las personas, así como para disminuir los gastos sociales requeridos para atender sus consecuencias.

La cantidad de fallecidos y lesionados que se registra en Venezuela pone en evidencia la gravedad del problema de la seguridad vial, con consecuencias como discapacidades permanentes que desmejoran la calidad de vida de quienes las sufren y por lo cual debe considerarse una obligación de política pública asumir el control de la siniestralidad vial como uno de los objetivos prioritarios. Como lo muestra el gráfico 1, una parte importante de la población entre 15 y 44 años resulta ser la más afectada por la siniestralidad, la cual, a su vez, está también compuesta por aquellos en edades económicamente productivas y socialmente valiosas para el desarrollo de un país.

Gráfico 1

Accidentes de tránsito por vehículo automotor según rango de edades. Año 2012



Fuente: elaboración propia, basada en los datos del Anuario de Mortalidad 2012 del Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPPS).

Aunque existe un amplio grupo de usuarios de las vías, hay un conjunto social más propenso a los riesgos de la siniestralidad, que ha sido denominado “usuarios vulnerables de las vías”, es decir, el grupo de personas que incluye: pasajeros de transporte público y privado, peatones, ciclistas, motociclistas, personas de la tercera edad, infantes o menores de edad y personas con algún tipo de discapacidad, cuyas características comunes son: 1) fragilidad: dadas su menor masa y velocidad de desplazamiento; 2) susceptibilidad a riesgo por ausencia o incumplimiento de distintas formas de protección, tales como: separación física de canales de circulación, barandas peatonales, señalizaciones verticales y horizontales, semáforos

sonoros, así como campañas para sensibilizar tanto a los conductores de vehículos automotores como a los propios usuarios vulnerables acerca de los riesgos relacionados con el tránsito automotor; 3) también se considera usuarios vulnerables a los pasajeros, por no ser agentes de decisión en la circulación, especialmente en los casos de los pasajeros de transporte público o los infantes pasajeros; y 4) personas con algún tipo de discapacidad que los someta a riesgos mayores.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Dirección General de Tráfico de España (DGT) exponen las características respecto a quién se considera un usuario vulnerable como sigue: "... el concepto 'vulnerables' hace referencia a todos aquellos ciudadanos que, por razón del medio de desplazamiento que utilizan —así como, en algunos casos, por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen—, tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico. El concepto incluye, en este sentido, a los peatones —en general, y a los niños, personas mayores y personas con movilidad reducida, en particular— así como a los ciclistas"². Asimismo explica que la vulnerabilidad de ese grupo de usuarios se debe a su interacción en el espacio urbano con medios de transporte de motor, como automóviles privados, vehículos de transporte público y de carga, así como a otros factores vinculados al diseño de las vías públicas y la gestión de la movilidad³. Además, resalta que el reconocimiento de estos elementos permitiría adoptar medidas de protección para hacer de las vías lugares más seguros desde el punto de vista de la accidentalidad vial. Dadas estas características, es válido afirmar que los usuarios vulnerables son aquellos que participan en la circulación vial y cuya fragilidad física o mental aumenta sus probabilidades de fallecer o de resultar lesionados gravemente, con consecuencias tales como discapacidades permanentes que afecten su calidad de vida y la de su entorno familiar y personal.

Los riesgos en la circulación, sobre todo para los más vulnerables, se reflejan en las cifras expuestas por el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que surge motivado por las altas cifras de siniestralidad, sus consecuencias y su importancia en la agenda de políticas públicas. Entre ellos destacan:

- Todos los años, los accidentes de tránsito se cobran casi 1,3 millones de vidas y provocan traumatismos entre 20 y 50 millones de personas más.
- Los accidentes de tránsito se han convertido en la principal causa de defunción entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad.
- Cerca de la mitad (46%) de las víctimas mortales que se cobran las vías de tránsito de todo el mundo se encuentran entre los usuarios más vulnerables de la red viaria: peatones, ciclistas y motociclistas.
- Además del dolor y el sufrimiento que acarrearán, los accidentes de tránsito provocan enormes pérdidas económicas para las víctimas, sus familias y el conjunto de las naciones: en gran parte de los países representan del 1% al 3% del producto nacional bruto.
- Se prevé que, si no se adoptan medidas, para 2020 los accidentes de tránsito anualmente causarán la muerte de cerca de 1,9 millones de personas.
- Solo el 15% de los países tienen una legislación amplia que se ocupe de cinco riesgos fundamentales: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y la no utilización del casco, el cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños⁴.

Como lo exponen las cifras precedentes, los usuarios vulnerables suelen ser los más afectados por la siniestralidad vial, con importantes consecuencias tanto físicas como económicas y sociales. Reconocer

² Dirección General de Tráfico, Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2011): "La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano". España, p. 5.

³ Op. cit.

la situación de estos usuarios para su inclusión en políticas públicas y acciones, además de resguardar su vida, debe considerar también mejorar la situación del tránsito bajo un enfoque integral, donde se incluya a todos los usuarios para que puedan hacer uso de las vías de forma segura y armoniosa. Este conjunto social de usuarios, además, tiene una serie de características diferenciales que se describirán brevemente, para su inclusión bajo un enfoque sistémico, como a continuación se reseña:

- 1. Peatones:** son los principales usuarios del espacio público y suelen ser los más frágiles en relación con otros, como conductores de automóviles de cuatro y dos ruedas (autos, motos y vehículos de transporte colectivo y carga). Como lo señala la DGT y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial "... El grado de vulnerabilidad depende de su condición física y de sus pautas y hábitos de comportamiento a la hora de desplazarse por la calle"⁵. Este segmento social incluye tanto a personas de la tercera edad o con movilidad reducida como a personas con discapacidad, pero también a aquellas tales como los peatones con plenas capacidades, cuyo comportamiento inapropiado viola normas para la seguridad vial y los coloca en situación de peligro en las vías.
- 2. Niños, niñas e infantes:** suelen ser vulnerables por varias razones: a) su actitud ante el tránsito tiende a ser más descuidada, lo que implica disminución de la percepción de peligro, dado que "... su visión y nivel de audición tampoco están desarrollados completamente por lo que su percepción del espacio público y de los vehículos a motor que circulan es distinta a la de los adultos"⁶; b) su estatura más baja y actitud imprevisible (sobre todo cuando están en grupo) hace que sean poco visibles y sorprendidos para los conductores de automóviles; y c) su seguridad depende de terceros, como madres, padres y representantes que velen por ellos (mediante, por ejemplo, el uso de sillas de retención infantil, el uso de cinturones de seguridad y evitando sentar a los menores en los asientos del copiloto o en motos).
- 3. Personas de la tercera edad:** por sus diversas limitaciones físicas o cognitivas. También el consumo de ciertos medicamentos o actitudes imprevistas, propias de la senilidad, como imprudencia o poca atención a las normas del tránsito, hacen de este grupo de usuarios del tránsito individuos vulnerables.
- 4. Personas con discapacidad:** por sus limitaciones de diversa índole (motrices, auditivas, visuales y mentales), necesitan una mejor infraestructura vial, así como señalizaciones y vehículos que les permitan circular con seguridad y comodidad. Incluso las personas de la tercera edad pueden ser parte de este grupo si presentan algún tipo de dificultad para transitar libremente. Como lo señalan la DGT y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, respecto de las personas con discapacidad: "... se ven afectados por su baja altura cuando se desplazan en sillas de ruedas y por sus movimientos más lentos. Numerosas personas con movilidad reducida son, además, personas mayores, lo que las convierte en un subgrupo con un grado de vulnerabilidad todavía mayor"⁷.
- 5. Pasajeros de todo tipo:** se incluye en esta categoría a aquellos pasajeros de transporte colectivo, así como copilotos y otros pasajeros de vehículos de cuatro y dos ruedas, cuya vulnerabilidad radica en que su seguridad como usuarios no depende de ellos mismos, sino de otras personas que deberían prever los riesgos que implica la circulación en las vías.
- 6. Motociclistas:** grupo que comparte la circulación y hace uso de las mismas vías con otros conductores de vehículos automotores de mayor tamaño y masa, lo que aumenta su vulnerabilidad física en un siniestro vial. Es un grupo particularmente riesgoso en nuestro país, por su comportamiento imprudente

4 Organización Mundial de la Salud (2011): Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. "Salvemos millones de vidas", p. 3.

5 Op. cit., 34, p. 6.

6 Op. cit., 36.

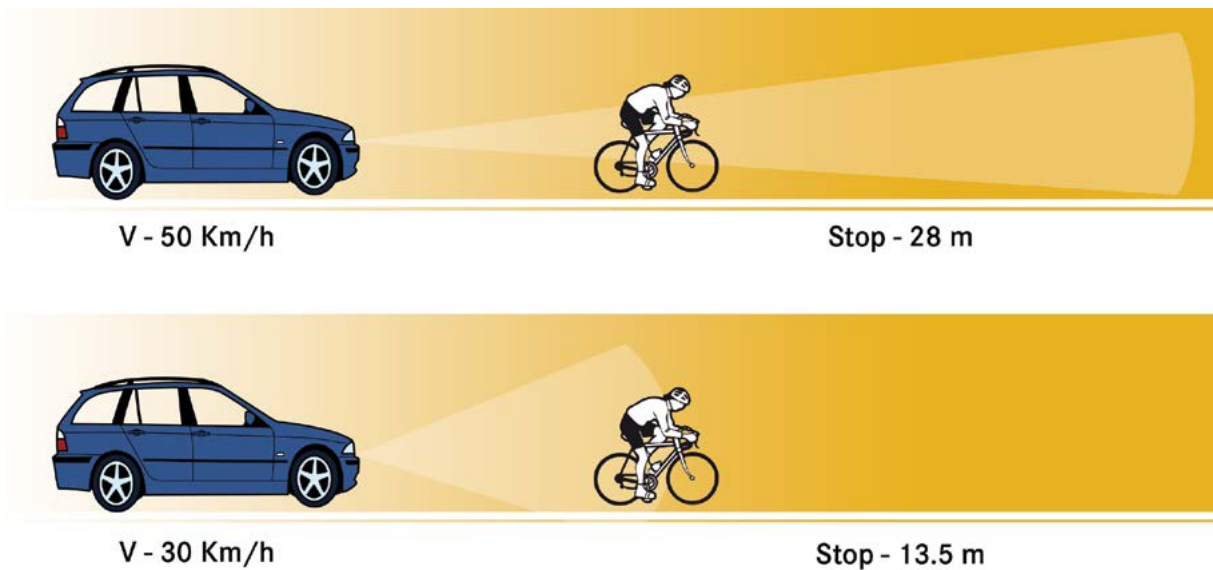
7 Op. cit., 36.

e irrespeto a las normas (no uso y/o sujeción inadecuada del casco protector, maniobras indebidas o irrespeto a semáforos y rayados peatonales), lo que los convierte en víctimas que aumentan las cifras de fallecidos y lesionados del tránsito.

7. Ciclistas: vulnerables, como los motociclistas, al no circular por los canales o ciclorrutas reglamentarios que permitirían advertir su presencia a otros conductores de vehículos, como lo muestra el gráfico 2; y al no usar casco protector u otros implementos de seguridad. Su menor masa y velocidad de circulación inciden en su fragilidad física en caso de accidentes.

Gráfico 2

Campo de visión de un ciclista por un conductor en relación con la velocidad



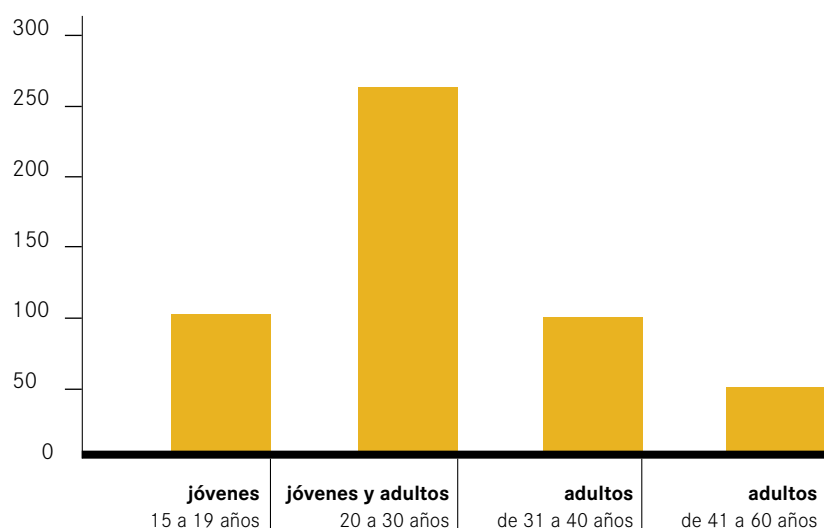
Como en el caso de los peatones, a medida que un vehículo a motor aumenta su velocidad se reduce de forma significativa el campo de visión de los ciclistas por parte de los conductores a corta distancia, al tiempo que se alarga la distancia necesaria para frenar completamente el vehículo.

Fuente:

- Dirección General de Tránsito y Observatorio Nacional de Seguridad vial (2011): “La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano”. España, p. 8.
- Ir en bicicleta. La solución ideal para las ciudades. Naciones Unidas.

Como se pudo apreciar, cada usuario vulnerable cumple un rol en el tránsito y merece una atención adaptada a sus condiciones, lo cual ha incentivado la creación de organizaciones en nuestro país, como la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae) y el Centro de Investigación en Educación y Seguridad Vial (Ciesvial), cuyos estudios enfocados en usuarios vulnerables son un claro ejemplo del esfuerzo para generar conciencia y mejorar la seguridad vial. Merece mencionarse el primer estudio sobre motociclistas, elaborado por las organizaciones mencionadas, donde enfatizan que, entre los grupos etarios más propensos a sufrir accidentes en motos, están los jóvenes entre 15 y 19 años y jóvenes adultos de 20 a 30 años, usuarios quienes por el tipo de vehículo que manejan tienen altas probabilidades de resultar lesionados y sufrir futuras discapacidades, como se expone en el gráfico 3:

Gráfico 3 Fallecidos en motos según rango de edad. Enero-julio 2012



Fuente: Avepae, Ciesvial (2012): "Primer estudio nacional de 'accidentes' de motos en Venezuela". Cuadernos de seguridad vial N° 1, preliminar enero a julio 2012.

Por otro lado, según investigaciones de Avepae, a esas cifras se suman los infantes, para quienes, en Venezuela, la principal causa de muerte entre 0 y 14 años son los accidentes de tránsito, principalmente por no usar adecuadamente sillas de retención infantil ni cinturones de seguridad, siendo los padres y representantes responsables por estas consecuencias. De ese mismo estudio, entre enero y diciembre de 2014, de los 49 niños registrados que fallecieron, por lo menos 27 de ellos pudieron haber sobrevivido si los padres hubiesen usado el sistema de retención infantil.

Respecto a las personas de la tercera edad, Avepae expone que entre enero y octubre de 2014 se registraron, aproximadamente, 175 arrollamientos a adultos mayores y el primer estudio que realizaron sobre estos usuarios, en septiembre de 2014, reveló que 24 casos registrados a nivel nacional tuvieron como resultado arrollamientos fatales por causas de la imprudencia del peatón y el exceso de velocidad de los vehículos involucrados⁸.

⁸ Avepae (s/f): Primer estudio nacional adultos mayores fallecidos y arrollados. <http://avepae.org/llegar-a-adulto-mayor-a-anciano-a-la-tercera-edad-y-el-peligro-de-morir-arrollado-por-avepae-ac/#!prettyPhoto>.

En entrevista con Kenneth Agar, presidente de Avepae, con 40 años de experiencia en el área de seguridad vial, él expone que, para revertir las cifras de siniestralidad vial, hace falta un Plan Nacional de Seguridad Vial para poder ejercer medidas eficaces, así como la recopilación y análisis de estadísticas vitales por parte de entes competentes. Entre los éxitos y fracasos en el aseguramiento de los objetivos de los cinco pilares para la seguridad vial, Agar expone: “... en los últimos dos años se han visto mejoras porque el Estado ha inaugurado vías nuevas, como la ampliación de la vía hacia oriente y la vía centrooccidente. Sin embargo, la atención al lesionado de tránsito es prácticamente deficiente, salvo la brigada de Caracas en el Área Metropolitana y en algunos otros estados, así como ONG que se dedican al tema. Algo que marcha bien es la formación de brigadas escolares, las cuales funcionan desde hace 20 o 30 años y son un programa que lleva Vigilancia de Tránsito. En cada región hay brigadas juveniles de tránsito, niños formados en cada locación de transporte terrestre, en compañía de hasta cinco o más funcionarios dedicados a la formación de las brigadas escolares”.

El mismo especialista destaca las actuaciones a nivel municipal, que se han enfocado hacia la formación en seguridad vial, sobre todo para el grupo de niños y niñas en colegios e instituciones educativas, actuaciones que deberían replicarse con las asociaciones de vecinos para fomentar también la seguridad vial en las comunidades, incluyendo el tema de los grupos vulnerables. Respecto de los motociclistas, Agar señala que: “... además de los equipos de protección personal, lo más importante es cambiar la actitud hacia una mejor conducción, tomando en cuenta que la seguridad de un motorizado depende, un 75% *de su actitud en el manejo de la moto y un 25% restante cuando ocurre un accidente*, lo cual incluye el uso de los sistemas de protección personal y la maniobra para caer. La actitud mejorará con la educación, con la capacitación y con multas a los infractores”.

Las consecuencias de la siniestralidad vial deberían ser percibidas entre los distintos usuarios de las vías, incluyendo a los más vulnerables, ya que de ellos también depende mantener actitudes preventivas para evitar mayores riesgos en la circulación. Por esta razón, desde el punto de vista clínico, la accidentalidad debe ser también materia de reflexión. En entrevista a Carlos Sánchez, cirujano ortopedista del Hospital Universitario de Caracas de la Universidad Central de Venezuela (UCV) y con experiencia en atención a pacientes por accidentes viales, este destacó, en cuanto a la situación de las políticas públicas de seguridad vial para usuarios vulnerables en el país, que aunque han existido campañas como el censo de motorizados, el cual incluía su identificación y uso de equipamiento de protección, así como la política de evitar más de un parrillero por moto (incumpliendo la norma, ya que la moto es un vehículo adaptado para transportar solo dos personas, lo que incluye un conductor y un parrillero), la falta de seguimiento de estas prácticas las vuelve ineficaces, a pesar de los recursos invertidos. Enfatizó como uno de los aspectos más relevantes, en concordancia con uno de los cinco pilares de la seguridad vial, la rápida atención tras los accidentes, lo que incluye tanto la organización de los centros hospitalarios como la formación del personal encargado para la atención a las víctimas. En sus palabras: “... en el tema de políticas públicas, en relación a la atención respecto de quien ya fue lesionado, creo que no hay ninguna, aunque pueda ser muy tajante en ese sentido, pero cualquier persona que llega por lesión o colisión luego de un accidente pasa por las etapas clásicas: se cayó de la moto, lo rodearon 20 o 30 motorizados, vieron si estaba fracturado o no, si se pudo levantar o no, llaman a Defensa Civil o a los bomberos, o la policía que está en el lugar los llama y luego lo traen —al paciente— a los hospitales; pero no hay un hospital fijo de referencia, sino que se lo llevan al más cercano y muchas veces ese defensa civil o ese bombero o policía que hace el traslado no está informado sobre si el hospital está o no colapsado, se pierde tiempo y empieza el recorrido de hospital en hospital”.

Los grupos etarios más afectados por la siniestralidad vial, destaca Sánchez, son aquellos entre los 18 y 35 años de edad, siendo los usuarios más involucrados en colisiones los motociclistas y conductores de vehículos de cuatro ruedas. Por su parte, las principales causas del siniestro son la imprudencia, conducir con pocas horas de sueño o en estado de embriaguez, con consecuencias como “... lesiones generalmente moderadas a graves, que involucran fracturas de los miembros como pelvis, la columna o traumatismos craneoencefálicos que pueden dejar secuelas hasta en un 90% de los casos con períodos de recuperación de hasta tres meses para reintegrarse a su vida normal. Durante esos tres meses no percibió salario porque no pudo trabajar, pero, además, por el tiempo transcurrido sin atenderlo inmediatamente después del accidente, puede quedar con lesiones permanentes y entonces les cuesta reintegrarse al ámbito laboral”.

Otros comentarios del médico entrevistado destacan los casos de motociclistas que ingresan por accidentes causados por exceso de velocidad y mal uso o ausencia del casco protector, quienes sufren traumatismos craneoencefálicos y enfrentan altas probabilidades de fallecer o quedar con secuelas neurológicas graves. En una importante proporción de casos, para las personas accidentadas “... su calidad de vida disminuye, si querían ser peloteros ya no lo van a ser y si iban a ser eficientes en algún tipo de trabajo ya no podrán”.

Frente a esta situación, el especialista expone que es necesario mejorar no solo la educación vial sobre el tema de los riesgos y consecuencias de la siniestralidad —con énfasis en los usuarios más vulnerables— sino también mejorar la infraestructura vial (alumbrado, mantenimiento vial, demarcaciones horizontales y señalización vertical visibles) y mejorar los sistemas para el control del tránsito (sistema de cámaras, pago de multas automatizadas y personalizadas). Concluyó enfatizando que los sectores público y privado deben trabajar conjuntamente para mejorar la situación país, ya que tanto el sistema de salud privado como el público se ven afectados por el ingreso de personas por accidentes de tránsito, además de que por ser el área hospitalaria la más afectada por la poca disponibilidad de recursos para atender adecuadamente a los pacientes, estos últimos son quienes cargan con las peores consecuencias de la siniestralidad vial.

Se deben reconocer no solo las consecuencias de la siniestralidad, sino también emprender acciones para la protección de los grupos más vulnerables, fomentando la conciencia ciudadana para el apoyo de diversas medidas que logren disminuir la accidentalidad. Como parte de esa atención a los usuarios más vulnerables, se sostuvo también una entrevista con Eliéser Rebozo, analista en la unidad de información e investigación, funcionario de la Gerencia de Desarrollo del Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad (Conapdis), respecto de la existencia de un marco legal para la elaboración de políticas públicas específicas para personas con discapacidad, y en su opinión: “... Sí existen, están emanadas en la Ley para las personas con discapacidad, la cual trata de la adecuación de las unidades públicas de transporte, de la identificación de los asientos para las personas con discapacidad, sobre la exoneración del pasaje urbano y el 50% del pasaje extraurbano, aéreo y marítimo a estas personas”. También destacó que: “... desde hace cinco años hasta la fecha hay más propagandas sobre el trato adecuado en campañas de prevención; políticas que están comenzando a abordar el tema de discapacidad”.

Señaló que en Conapdis están conscientes de los riesgos que más afectan a las personas con discapacidad, principalmente porque comparten la infraestructura vial con otros vehículos automotores, algunos de cuyos usuarios pueden tener un comportamiento imprevisto, como el caso de los motociclistas. Frente a este panorama, se está realizando una interesante iniciativa: “Tenemos un convenio de cooperación institucional con el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) para que desde Conapdis los asesoremos sobre el certificado de conducir para las personas con discapacidad, así como la fiscalización

de unidades y líneas de transporte para el cumplimiento de la Ley, en atención a las personas con discapacidad. El convenio va a cumplir un año y nos mantenemos en contacto con la Oficina de Planificación y Educación Vial de ese Instituto”.

En cuanto a iniciativas propias desde Conapdis, se consideran actividades de prevención para procurar más seguridad para personas con discapacidades, tales como: “... una experiencia en Los Teques, en forma de una resolución de la Alcaldía de Guaicaipuro para motociclistas; uno de los artículos era que quienes transportaran niños menores de 12 años en motos iban a ser multados; tenían que bajar de la moto al menor de edad y buscar un representante que pudiese trasladarlo. Otras medidas: la prohibición de más de dos personas en moto, el uso obligatorio del casco y el uso de chaleco de identificación, ya sea para mototaxis de líneas, particulares o funcionarios policiales. Esta es una resolución emanada de la Alcaldía de Guaicaipuro para febrero de este año, donde nosotros en Conapdis participamos y dimos recomendaciones”.

El funcionario también manifestó que, si bien son relevantes estos esfuerzos en materia de discapacidad, todavía queda mucho camino por recorrer, como por ejemplo el acondicionamiento de unidades de transporte público o de señalizaciones de tránsito especiales, tal como lo prevé la ley de esta materia en el capítulo V, artículo 38: “Las unidades de transporte colectivo a que se refiere el artículo 37 de esta Ley deben poseer estribos, escalones y agarraderos, así como rampas o sistemas de elevación y señalizaciones auditivas y visuales, que garanticen plena accesibilidad, seguridad, información y orientación a las personas con discapacidad. Las unidades de transporte colectivo ensambladas en el país e importadas deben contar con los accesorios descritos en este artículo, antes de entrar en circulación”. Aunque ha sido complicado acondicionar todas las unidades de transporte existentes en Venezuela, se han importado algunas que ya cuentan con estas características especiales para usuarios con discapacidad. Por último, Rebozo manifestó que “Estamos esperando que salga el Reglamento de la Ley —para personas con discapacidad— para que se convierta en Ley Orgánica”.

Dadas estas iniciativas, se incluyó, además, una indagación sobre el trabajo que adelanta la Fundación Paso a Paso, enfocada en la atención de niños con discapacidad intelectual, la cual ejecuta diversos programas para la inclusión de niños con discapacidad, brindando información y orientación para que sus familiares y representantes encuentren soluciones apropiadas. Asimismo promueven la *inclusión social* (programa Jugando Juntos; programa Best Buddies); la *inclusión escolar* (programa Respetando las Diferencias, actividad sensibilizadora que se desarrolla en primaria) y la *inclusión laboral* (programa Impulso, de formación complementaria).

En entrevista, la presidenta de esa fundación, señora Ángela Couret, destacó que uno de los aspectos que más preocupan a usuarios con discapacidad y a sus familiares es la *inseguridad generalizada* para transitar por las vías, así como la *falta de señalización* específica para el caso de personas con discapacidad intelectual y/o dificultades motoras, lo que les permitiría ubicarse y hacer uso efectivo de las vías; al igual que el *irrespeto de las normas de tránsito* por conductores de vehículos, lo cual dificulta que los usuarios con discapacidad puedan integrarse normalmente. Así mismo, resalta la necesidad de incluir mejoras en los vehículos para la comodidad de estos usuarios, como por ejemplo: la falta de accesibilidad del transporte público para usuarios en sillas de ruedas y también la generación de conciencia ciudadana sobre la necesidad de incluir a las personas con diferentes tipos de discapacidad en el tránsito.

Respecto a las medidas prioritarias por parte de agentes públicos, privados, sociales y comunidades que deben ser consideradas para hacer el tránsito más seguro para las personas con discapacidades, Couret afirma: “Pienso que la señalización podría ser clave. Asimismo, asegurar la circulación de vehículos públicos adaptados para personas con problemas motores, al igual que la accesibilidad en el entorno urbano (rampas, aceras accesibles, entre otros). No estaría de más procurar un entrenamiento para los conductores de vehículos públicos en torno al trato hacia las personas con discapacidad”.

MEDIDAS A NIVEL NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS VULNERABLES

La amenaza de los problemas de la seguridad en las vías ha impulsado acciones como el Programa de Educación Vial de la Alcaldía del municipio Sucre del estado Miranda, con especial atención a usuarios vulnerables, principalmente motorizados, peatones y pasajeros de vehículos. El objetivo del programa de educación vial Para, Mira y Cruza puede resumirse así: “Esta actividad la desarrollaron personas de la comunidad residentes en las cercanías, jóvenes voluntarios y un grupo actoral compuesto por mimos, payasos y zanqueros; y un personaje denominado *Tránsito*, los cuales llamaron la atención de los peatones para el cumplimiento de las normas de tránsito, mientras que las personas de la tercera edad repartían material educativo y conversaban con los peatones para que se percataran de la importancia de la seguridad vial. Los jóvenes apoyaban esta actividad con manos gigantes que contribuían a organizar e indicar si se cumplía o no con la regulación. También la policía de circulación participó con funcionarios activos y estudiantes ubicados en los sitios de la campaña”⁹.

Dada la aceptación del programa piloto Para, Mira y Cruza, la Alcaldía del municipio Sucre, específicamente el Instituto Municipal Autónomo de Transporte y Estrategia Superficial de Sucre (IMAT), acordó oficializarlo como medida de educación vial entre los peatones, motorizados (principalmente sobre el uso del casco correctamente sujetado) y conductores de automóviles y autobuses (sobre todo en el respeto a las paradas oficiales para la protección de sus pasajeros). Posteriormente, nació la obra teatral *El mimo vial*, a presentarse en los colegios y plazas del municipio.

En el documento de evaluación de dicho programa, para el año 2012 se destaca la realización de talleres para la capacitación de mimos y brigadistas, con el propósito de coordinar un cuerpo de trabajo confiable y preparado para ejecutar correctamente las actividades de dicho programa. Así mismo, del estudio realizado para determinar el comportamiento de los usuarios antes y durante la ejecución del Para, Mira y Cruza (avenida Francisco de Miranda con avenida Santiago de León de Caracas; avenida Rómulo Gallegos con avenida Sucre, en horarios 7:30 a 9:30 a.m.), se observó, entre los principales resultados, una reducción significativa de las infracciones, sobre todo en motociclistas, respecto del uso del casco protector. Por otra parte, las actuaciones en materia de educación en colegios, como la obra *El mimo vial*, obtuvo resultados favorables, expresando los niños y niñas encuestados su agrado hacia la actividad en un 87% y recordando de la obra aspectos claves para la seguridad: 37% de los niños *recordaban reglas y señales de tránsito* y otro 37% de ellos *hicieron mención a alguna de las normas o conductas apropiadas para la circulación vial*¹⁰.

9 Alcaldía de Sucre (2011): *Programa de educación vial. Brigada voluntaria de tránsito de la tercera edad y jóvenes - Programa Para, Mira y Cruza*.

10 Hernández, Omar (2012). *Informe final. Evaluación del Programa Para, Mira y Cruza: Instituto Autónomo de Transporte y Estrategia Superficial de la Alcaldía del Municipio Sucre. Fundación Seguros Caracas*.

Además del último programa mencionado, existen otros esfuerzos en Venezuela, en materia de seguridad vial, necesarios de resaltar, como la creación de la Red Venezolana de Seguridad Vial, como iniciativa de la Escuela de Ciudadanos y otras organizaciones, cuyo origen responde a lo planteado en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU. En el presente, la red está conformada por la Avepae, Ciesval, Asotránsito, la Cruz Roja Venezolana, la Red de Madres, Padres y Representantes, entre otros agentes participantes, y ha logrado fomentar vínculos entre organismos o instituciones con intereses afines, tales como el INTT, para apoyar iniciativas que buscan reducir la siniestralidad vial.

Una de esas iniciativas que merecen mencionarse corresponde a la del INTT para la certificación de instructores de manejo y las escuelas para motociclistas, como proyecto que lleva adelante la Escuela de Transporte, en atención a este grupo de usuarios vulnerables, que suelen ser de los primeros politraumatizados tras un accidente vial y con consecuencias importantes, como se ha abordado en páginas anteriores. Según la entrevista a funcionarios del INTT, el interés en estas certificaciones para los instructores de manejo y en la Escuela de Transporte para motociclistas nace después de realizar sondeos entre la población y de examinar los principales objetivos de las diferentes escuelas de manejo existentes en el país, que revelaron que la instrucción de la enseñanza de manejo ha estado dedicada casi exclusivamente a conductores de vehículos particulares y en un porcentaje menor a vehículos de carga, y prácticamente sin atender a los motociclistas.

Estas y otras medidas que están siendo adoptadas en el país son ejemplos que deben apoyarse para reforzar el interés en temas de seguridad vial, sobre todo atendiendo a la población más vulnerable hacia la búsqueda de un sistema vial que logre integrar armoniosamente a todos los que hacen uso de la circulación.

LA SEGURIDAD VIAL DESDE LAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Existen medidas de seguridad vial aplicadas en otros países, cuyos favorables resultados o sus novedosas aplicaciones merecen destacarse, con la posibilidad de replicación en otras partes del mundo. Una de esas medidas fue la implementada por el exalcalde de Bogotá, Colombia, Antanas Mockus, que inspiró el programa del IMAT de la Alcaldía de Sucre, el cual obtuvo muy buena aceptación sobre la conducta ciudadana en seguridad vial y respeto de normas, gracias al trabajo en conjunto con policías y mimos que dinamizaban el aprendizaje. Algunas actividades más recientes en Colombia son campañas didácticas en épocas de carnavales, con infantes de la Marina vestidos de payasos, magos y *dummies* que reparten volantes y folletos con mensajes de tranquilidad y seguridad vial entre conductores de buses, busetas intermunicipales, camiones, tractomulas, motociclistas, vehículos particulares y pasajeros.

Cabe mencionar que dichos mimos y payasos en las vías invitan a los pasajeros y conductores a comunicarse con líneas gratuitas en caso de algún accidente o emergencia, e instan a denunciar hechos sospechosos o personas con actitudes inadecuadas, para así resguardar la seguridad vial y la calidad del servicio de transporte público¹¹.

Otra experiencia similar se desarrolla en Arequipa, Perú, donde además de los esfuerzos por preservar las señalizaciones viales en perfecto estado, se han realizado campañas educativas en varios colegios, donde se brindan charlas a los alumnos, acompañadas de mimos y payasos, en labor apoyada por funcionarios policiales¹².

11 Herrera, E. (2011): *Seguridad vial de vacaciones será desde tierra, mar y aire*. Cartagena de Indias, 3 de julio. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/seguridad-vial-de-vacaciones-sera-desde-tierra-mar-y-aire-32134>

12 Autor desconocido (2012): *Señalización vial en Arequipa (Perú). Municipalidad tardará dos meses en culminar trabajos en colegios*. <http://larevista.aqpsoluciones.com/2012/03/06/page/2/>

Por otra parte, en dos provincias argentinas se ha aprobado la medida de Tolerancia Cero, la cual no permite ningún grado de consumo de alcohol entre conductores, lo que ha generado controversia sobre si este tipo de medidas genera un cambio de actitud entre los conductores que se refleje directamente en la reducción de accidentes.

En España se han aprobado nuevas normas de seguridad vial, como pruebas de alcohol y drogas para peatones, en caso de que cometan una infracción, es decir, de que se vean involucrados en un accidente de tránsito. Según la mencionada DGT en España, el impulsar campañas sobre estas medidas se debe a las cifras expuestas por el Instituto Nacional de Toxicología, que afirma que, en 2014, el 40% de los peatones fallecidos resultaron positivos a drogas y/o alcohol y/o psicofármacos, lo cual implica: “Menor percepción o errónea de su entorno, pérdida de visión y mayor asunción de riesgos. Son algunas de las consecuencias que se derivan de la ingesta de alcohol, aumentando la posibilidad de sufrir un atropello”¹³.

Estas medidas de seguridad vial buscan generar conciencia, pero también sancionar aquellas conductas inapropiadas que pongan en peligro los principios de ciudadanía de todas las personas. Cabe acotar que, aunque los usuarios vulnerables de las vías son los más propensos a sufrir lesiones graves o de fallecer, no por ello están exentos de cumplir con las normas, como los referidos casos de España y Colombia. Las acciones aplicadas pueden ser sanciones a violaciones del tránsito que requieren la cooperación de funcionarios e instituciones encargadas del control de las vías; campañas publicitarias de seguridad vial y divulgación amplia de principios y prácticas de seguridad vial.

CONCLUSIONES

Las principales conclusiones que se presentan a continuación aspiran a generar tanto temas como base para futuras investigaciones, al igual que acciones o políticas públicas para favorecer la seguridad vial en Venezuela, con énfasis en los usuarios vulnerables de las vías y en atención a lo expuesto por el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, ya citado.

Como parte de la revisión bibliográfica, de la opinión de expertos y de las recomendaciones de investigaciones en materia de seguridad vial y usuarios vulnerables, para este artículo, podemos exponer:

- Enfatizar y otorgar prioridad a la importancia del compromiso de instituciones públicas en aplicar sanciones a infractores, así como en la revisión y actualización de leyes que permitan ejercer acciones favorables para mejorar la seguridad vial.
- Apoyar la divulgación de mejores prácticas para la movilidad segura en las vías.
- Promover políticas como las llevadas a cabo por el INTT, en atención a los grupos más vulnerables, con la finalidad de cambiar comportamientos y ejercer controles efectivos del tránsito.
- Evaluar sistemáticamente la eficacia de las campañas públicas que tengan como propósito mejorar la seguridad vial, evitando, a su vez, la banalización del tema sobre los riesgos y consecuencias de la siniestralidad vial.
- Impulsar la aplicación de la Ley para Personas con Discapacidad y la aprobación de su reglamento.

13 Dirección General de Tráfico (2015): *Drogas y alcohol objetivo de la nueva campaña de vigilancia de Tránsito. España*, 1 de junio de 2015. <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150601-drogas-y-alcohol-objetivo-de-la-nueva-campana-de-vigilancia-de-trafficco.shtml>

- Lograr llevar adelante iniciativas de los sectores público y privado; así como de organizaciones sociales con interés en temas de seguridad vial.
- Impulsar la creación de alianzas entre los sectores públicos y privados que traten el tema de seguridad vial con fines comunes en cuanto a mejorar la calidad de vida de la población, sobre todo de la más vulnerable.
- La atención a los usuarios vulnerables implica también que este conjunto social reconozca y sea consciente de los riesgos y consecuencias de la circulación, al compartir espacio urbano con vehículos de mayor masa y tamaño, pero también que su comportamiento como usuarios vulnerables es igualmente importante para salvaguardar sus vidas, lo cual implica respeto por las normas del tránsito como principio de ciudadanía.
- Mejorar la formación del personal de los organismos encargados de velar por la seguridad en las vías y mejorar la dotación tecnológica para el control del tránsito, como cámaras para registrar conductas de riesgo.
- Considerar acciones para la rápida atención a las víctimas de accidentes de tránsito, como la adquisición de ambulancias aéreas, la capacitación ciudadana para la atención de lesionados —en caso de accidentes en vías riesgosas como autopistas—, poner en funcionamiento centros de información y comunicación para los profesionales implicados en atención a los accidentes de tránsito, como la Policía, la Cruz Roja, Defensa Civil o bomberos, entre otros.
- Estudiar la situación hospitalaria actual para generar prácticas destinadas a planificar la atención de las emergencias y a evitar colapsos de ingreso, especialmente —para los fines de este trabajo— a las víctimas de accidentes de tránsito.

Bibliografía

Las referencias y créditos por los materiales consultados para este artículo se presentan en orden alfabético por bibliografía y páginas web, gráficos, cuadros y leyes citadas.

Bibliografía y páginas web

- Alcaldía de Sucre (2011): *Programa de educación vial brigada voluntaria de tránsito de la tercera edad y jóvenes. Programa Para, Mira y Cruza*.
- Autor desconocido (s/f): “Señalización vial en Arequipa (Perú). Municipalidad tardará dos meses en culminar trabajos en colegios”. <http://larevista.aqpsoluciones.com/2012/03/06/page/2/>
- Avepae (s/f): “Primer estudio nacional adultos mayores fallecidos y arrollados”. <http://avepae.org/llegar-a-adulto-mayor-a-anciano-a-la-tercera-edad-y-el-peligro-de-morir-arrollado-por-avepae-ac/#!prettyPhoto>
- DGT (2015): *Drogas y alcohol objetivo de la nueva campaña de vigilancia de Tránsito*. España, 1 de junio de 2015.
- Dirección General de Tránsito y Observatorio Nacional de Seguridad vial (2011): “La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano”. España. <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150601-drogas-y-alcohol-objetivo-de-la-nueva-campania-de-vigilancia-de-traffic.shtml>
- Hernández, Omar (2012). “Informe final. Evaluación del Programa Para, Mira y Cruza: Instituto Autónomo de Transporte y Estrategia Superficial de la Alcaldía del Municipio Sucre”. Fundación Seguros Caracas.
- Herrera, E. (2011): “Seguridad vial de vacaciones será desde tierra, mar y aire”, Cartagena de Indias, 3 de julio. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/seguridad-vial-de-vacaciones-sera-desde-tierra-mar-y-aire-32134>
- Organización de las Naciones Unidas (s/f): *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*.
- Organización Mundial de la Salud (2011): *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Salvemos Millones de Vidas*.

Gráficos y cuadros

- Anuario de mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPPS). Año 2012.
- Avepae, Cesvial (2012): “Primer estudio nacional de ‘accidentes’ de motos en Venezuela”. *Cuadernos de seguridad vial N° 1*, preliminar enero a julio de 2012.
- Dirección General de Tránsito y Observatorio Nacional de Seguridad vial (2011): *La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano*. España.

Leyes citadas

- Ley para Personas con Discapacidad. Año 2007.

GONZALO TOVAR ORDAZ *gtovar@indracompany.com*

Urbanista (Universidad Simón Bolívar, Caracas, 1990), con estudios de postgrado en Planificación y Gestión Urbanística (INAP, Alcalá de Henares, 1991) y en Gestión de Sistemas de Información (Universidad Simón Bolívar, Caracas, 1996). Ha sido profesor universitario en diversas instituciones, consultor e investigador en temas relacionados con la planificación regional y urbana, el transporte y el tránsito, entre otros aspectos.

Durante una década, fue coordinador de proyectos en el Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar. Ha participado como consultor en estudios y proyectos en Venezuela, Colombia, Perú, Chile, Bolivia, Uruguay, Brasil, Panamá, Nicaragua, El Salvador, Honduras, México, Belice, Bangladesh, Vietnam, entre otros países. Actualmente es el gerente del Mercado de Transportes de la empresa Indra Perú, filial en dicho país de Indra Sistemas.

LA SEGURIDAD VIAL DESDE LA PERSPECTIVA DE LA EMPRESA

Gonzalo Tovar Ordaz

PALABRAS CLAVES

Seguridad vial, empresa, normas, planes de gestión, ISO 39001.

RESUMEN

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte en el mundo. Ante esa realidad, la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) declaró el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En tal sentido, la Organización de las Naciones Unidas señaló la necesidad de elaborar estrategias nacionales coordinadas, mediante, entre otros aspectos, “la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial”. En el contexto de esta norma se propone la elaboración, por parte de las empresas e instituciones, de planes internos orientados a incidir en la disminución de accidentes de tránsito.

La norma ISO 39001, Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial RTS (*Road Traffic Safety*), de aplicación para entidades públicas y privadas que interactúan con el sistema vial, es una herramienta que permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de estos accidentes. Desde la perspectiva de las empresas y las instituciones, la aplicación de la norma en cuestión permitiría reducir importantes costes económicos y mejorar el impacto medioambiental de las distintas actividades económicas y de gobierno.

LA SEGURIDAD VIAL DESDE LA PERSPECTIVA DE LA EMPRESA

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS)¹, cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad

¹ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Declaratoria del Decenio de la Seguridad Vial. Marzo de 2010.

de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 y 50 millones de personas adicionales a los fallecidos sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Según la OMS, entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos a motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos a motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de 500 000 millones de dólares de los Estados Unidos de América. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

Para contrarrestar la situación anterior se han adelantado y se adelantan diversas iniciativas en distintos campos del conocimiento. Entre las intervenciones que han demostrado ser eficaces, al menos en algunas realidades, figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad, a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito. Asimismo, la introducción de tecnología de control y gestión de tránsito y el diseño e implementación de campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.

En ese contexto, en marzo de 2010, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Como parte de dicha iniciativa, los Estados miembros elaborarían planes de seguridad vial y promoverían la aplicación de normas orientadas a fomentar la seguridad vial desde diferentes perspectivas. Una de ellas es la de las empresas y las instituciones.

En la presentación de dicha declaratoria, el secretario general de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, señaló: “Exhorto a los Estados miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas. Para dar un paso en esta dirección, los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para el Decenio”. En tal sentido, se señaló la necesidad de elaborar estrategias nacionales coordinadas mediante, entre otros aspectos, “la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial”².

2 ONU, op. cit.

La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Si bien apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el Decenio, señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada Estado Miembro. La resolución pide que la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparen un Plan Mundial para el Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

Dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se establecen 5 pilares sobre los que desempeñar actividades nacionales.

- Pilar 1: gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Pilar 3: vehículos más seguros.
- Pilar 4: usuarios de vías de tránsito más seguros.
- Pilar 5: respuesta tras los accidentes.

A los fines del presente documento, se hará énfasis en el primero de los pilares mencionados: la gestión de la seguridad vial como marco para la formulación de planes de seguridad vial dentro de las empresas y las instituciones públicas.

PILAR 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

En el marco del denominado pilar 1, se plantea como objetivo “Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia”.

Para lo anterior, la Organización de las Naciones Unidas propone llevar adelante las siguientes actividades:

Actividad 1: establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores, mediante:

- la designación de un organismo coordinador y el establecimiento de una secretaría conexas;
- el fomento del establecimiento de grupos de coordinación;
- la elaboración de programas de trabajo básicos.

Actividad 2: elaborar una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo principal, mediante:

- la confirmación de las prioridades de inversión a largo plazo;

- la especificación de responsabilidades y de rendición de cuentas del organismo con respecto a la elaboración y ejecución de programas de trabajo básicos;
- la identificación de los proyectos de aplicación;
- la creación de alianzas;
- la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001, relativa a la gestión de la seguridad vial;
- el establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar información de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito y otros indicadores importantes tales como los costos, etc.

Actividad 3: fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito, mediante:

- la identificación de áreas para mejorar el desempeño;
- la estimación de las posibles mejoras del desempeño.

Actividad 4: trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, mediante:

- la presentación de argumentos para justificar la financiación sostenida basada en los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones;
- la recomendación de metas presupuestarias básicas anuales y a medio plazo;
- el fomento del establecimiento de procedimientos para la asignación eficiente y eficaz de recursos en todos los programas de seguridad;
- la utilización del 10% de las inversiones en infraestructuras para la seguridad vial;
- la determinación y aplicación de mecanismos de financiación innovadores.

Actividad 5: establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuos, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales para medir y seguir de cerca:

- los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos;
- los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.;
- los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial;
- el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito;
- la exposición a los traumatismos causados por el tránsito.

En el contexto de la actividad 2, “Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal, mediante: la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001, relativa a la gestión de la seguridad vial”, se inscribe la formulación de planes de seguridad vial al interior de las empresas y las instituciones del sector público.

La seguridad vial tiene una importancia por demás relevante en el contexto de la empresa y las instituciones, tanto del lado del problema como de la búsqueda de las soluciones; de allí que la sinergia entre la Administración y el sector privado, la corresponsabilidad y la colaboración sean fundamentales para la seguridad vial.

En Europa el 40% de los accidentes de tráfico son laborales y el 60% de los fallecidos en accidentes lo son en accidentes laborales. En España, de todos los accidentes laborales con baja, el 11% son accidentes viales; y de los accidentes laborales mortales, más del 30% son accidentes viales³.

Visto lo anterior, desde el punto de vista de la Responsabilidad Corporativa o, como comúnmente se le llama, de la responsabilidad social empresarial (RSE), las empresas tienen una responsabilidad compartida en materia de seguridad vial, como uno de los actores del sistema vial, y pueden desempeñar una importante labor desde la prevención de riesgos laborales, la formación y la concienciación de sus trabajadores. También pueden contribuir en la búsqueda de una movilidad más eficiente y sostenible, contribuyendo a reducir el consumo energético y las emisiones contaminantes, lo cual también tiene un importante impacto sobre la salud.

Como señala la especialista en seguridad vial Amparo López Antelo: “La labor de las empresas a la hora de formar y concienciar a sus profesionales sobre la importancia de llevar a cabo buenas prácticas en materia de seguridad vial es un factor ‘multiplicador’, al extenderse a la propia familia, entorno personal y social, favoreciendo el necesario cambio cultural preventivo”⁴.

Desde la perspectiva de las empresas y las instituciones, son muchas las líneas de actuación que pueden seguirse con objeto de prevenir los riesgos de tráfico en el entorno laboral. Dichas líneas incluyen:

GESTIÓN DE DESPLAZAMIENTOS EN JORNADA LABORAL⁵

Dentro de la gestión cotidiana de las actividades de la empresa o institución, pueden adelantarse iniciativas como:

- Elaboración de *mapas de rutas seguras*, con sugerencias o definición de rutas para los trabajadores de la empresa en el desempeño de sus funciones. Dicha definición de rutas seguras deberá tomar en consideración características de las vías y puntos conflictivos, información sobre los lugares de descanso, entre otros aspectos.
- *Gestión del trabajo* mediante la toma en consideración de la incidencia de la carga de trabajo en las condiciones de seguridad vial de los trabajadores. Dentro de dicho análisis de la carga de trabajo deben considerarse los tiempos de conducción y descanso, el estado de la circulación en las vías por las cuales se transita, los tiempos de espera entre actividades, entre otras variables.
- Definición de una *normativa interna* de la empresa o institución en materia de seguridad vial, incluyendo definiciones en relación con temas como, por ejemplo, el uso del teléfono celular, la obligación de usar el cinturón de seguridad, el uso del casco, la forma de colocación y aseguramiento de la carga en los vehículos y la configuración de los sistemas de ayuda al manejo; por ejemplo, sistemas GPS. Dentro de dicha normativa también se deberían establecer pautas sobre los modos de transporte (avión, tren,

³ Indra Sistemas. Documento de presentación Jornadas de Seguridad Vial. Madrid, septiembre de 2014.

⁴ Indra Sistemas. Op. cit.

⁵ Bonet, Eduardo. Láminas de presentación Jornadas de Seguridad Vial Indra Sistemas, 2014.

bus, vehículo particular) a utilizar en los desplazamientos de trabajo, características de los vehículos de alquiler que la empresa arrendará para sus trabajadores, condiciones que justifican pernoctar fuera del lugar de residencia, etc. Esta normativa también debe considerar las características intrínsecas de cada tipo de transporte (desplazamiento general en carretera, transporte de carga, transporte escolar o de pasajeros).

- Definición de criterios técnicos para la adquisición de vehículos por parte de la empresa (por ejemplo, que dispongan de equipamientos como freno ABS o no, que dispongan de bolsas de aire para impactos o no, etc.). Asimismo, deberán definirse normas internas de mantenimiento y uso de los vehículos.
- Fomentar medidas que limiten la necesidad de desplazamientos, como por ejemplo el teletrabajo. También se puede fomentar el uso de vehículos compartidos, transporte público y vehículos de transporte privado para los trabajadores.
- Políticas de horario que permitan, por ejemplo, la posibilidad de que el trabajador adapte su horario de entrada y salida a necesidades personales o evite los horarios de mayor conflictividad en el tránsito.

FORMACIÓN E INFORMACIÓN

Las acciones normativas o de política de la empresa deben acompañarse de otras dirigidas a la concienciación, formación e información de los trabajadores. Mediante diferentes herramientas de comunicación se puede sensibilizar a los trabajadores respecto de la seguridad vial, a la vez que se tocan aspectos como manejo de la salud, manejo de las emociones, manejo de la fatiga, conceptos de seguridad activa y pasiva, posición adecuada al volante, etc.

Todo lo anterior puede sistematizarse mediante la aplicación de un sistema de gestión de la seguridad vial en la empresa o la institución, al amparo de la norma ISO 39001.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA O LA INSTITUCIÓN

Los sistemas de gestión de la seguridad vial en la empresa suelen tener por objetivo:

- Lograr *compromiso* con la reducción de la siniestralidad.
- Fomentar *buenas prácticas* destinadas a reducir las muertes y heridas graves provocadas por los accidentes de tráfico.
- *Salvar vidas y reducir* las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico.
- Mejorar la *productividad* de los empleados debido a una mayor garantía de seguridad.
- Disminuir las *repercusiones sociales*: pérdida de calidad de vida por discapacidad, etc.
- *Reducir* los costes para las organizaciones: seguros, bajas, afectación de la reputación, etc.
- Mejorar la *posición pública de la empresa* en términos de *responsabilidad social empresarial*.

La implantación de un sistema de gestión vial se dirige a cualquier organismo, bien sea público o privado, que guarde relación o interactúe con el sistema vial, aunque los primeros casos estuvieron asociados a empresas de transporte de pasajeros (por ejemplo, empresas de transporte interurbano), empresas de transporte de carga, por ejemplo, empresas de paquetería o *courrier*.

La implantación del sistema de gestión de la seguridad vial en la empresa o la institución se lleva adelante por etapas, incluyendo una secuencia de actividades que contemple el diagnóstico, la documentación, la implantación y la auditoría o seguimiento, tal y como se refleja en la figura 1.

Figura 1 Fases de implantación de un sistema de gestión



Fuente: Indra Sistemas. Presentación PPT sobre seguridad vial en la empresa. Lima, julio de 2014.

El diseño e implantación de un sistema de seguridad vial en la empresa, además de ayudar a salvar vidas, puede permitir el logro de los siguientes beneficios:

- Mejora en la visibilidad de la marca de la empresa ante instituciones públicas.
- Mejora del ambiente laboral.
- Apoyo a las políticas de responsabilidad social.
- Ahorro de costos en la empresa.

ALEXANDER COELLO ARRIETA

Licenciado en Ciencias Actariales de la Universidad Central de Venezuela y magíster en Administración, mención Gerencia de Finanzas, en Universidad Metropolitana. Ha desarrollado su carrera profesional en empresas de seguros, con especialidad en la construcción de modelos de riesgos, con énfasis en los seguros de daños, en el desarrollo de diversos productos de seguro de daños, así como en el tema de optimización de precios en el portafolio de riesgos. Ha recibido las siguientes distinciones:

Premio al Mérito Estudiantil 2003-2005.UCV. Mención rendimiento académico.
Premio Ernesto Rivas González. 2003-2004.UCV-FACES. Mención rendimiento académico.
Distinción magna kum laude, UCV, 2005.

IMPORTANCIA DE LA SEGMENTACIÓN DE LOS RIESGOS DE LAS PRIMAS DEL SEGURO DE AUTOMÓVILES, AVERSIÓN AL RIESGO Y SUGERENCIAS AL ENFOQUE TRADICIONAL

Alexander Coello

Si se entiende la seguridad vial como un tema de salud pública, merece destacarse el rol que las empresas de seguros desempeñan, ya que, mediante una promesa comercial a sus clientes de asumir —parcial o totalmente— las consecuencias de un accidente en las vías, les proporciona un sentido de seguridad y de paz mental, a la vez que, al contribuir a crear mayor conciencia de la realidad de los riesgos y sus consecuencias, también inciden en el comportamiento de las personas y en su aversión al riesgo, factores que se inscriben comúnmente en campañas de salud pública. Por esta razón, el conocimiento y tratamiento actuarial de los datos proporcionan una visión objetiva del riesgo asumido por las empresas de seguros que no solo hace sustentable un negocio de naturaleza aleatoria, sino que además incide en la forma como los clientes son percibidos en torno a su valor esperado y, en consecuencia, una deficiente segmentación puede derivar en un perjuicio a la mutualidad que actúa de forma consciente. A continuación, hacemos aportes a la segmentación de las primas del seguro de automóvil de daños que pueden tener incidencia en la forma tradicional como se hace en el mercado venezolano, derivado de la experiencia de los clientes de una empresa de seguros.

EL VALOR SOCIAL DEL SEGURO

El valor del seguro como mecanismo social de protección, mediante la mitigación de efectos exógenos sobre los cuales la persona tiene poco o ningún control —enfermedades, accidentes, muerte o desastres naturales— permite a los individuos recuperarse del infortunio o al menos aliviar, en alguna medida, la carga financiera causada por estos eventos. Más aún: el seguro, desde el punto de vista empresarial, en ocasiones es un condicionante *a priori* para la diversificación de actividades productivas e incluso la expansión de negocios y, por otra parte, a nivel de las personas, facilita la transición luego de la ocurrencia de un hecho imprevisto, traducido en recuperarse en la misma actividad o, por ejemplo, el comenzar un nuevo emprendimiento.

Estemos o no conscientes, el riesgo modela nuestras vidas, ya que todos los días estamos expuestos a la posible ocurrencia de eventos con impactos humanos y/o sociales, con las consecuencias financieras normalmente asociadas y, por lo tanto, nos vemos obligados a procurar, lo mejor que podamos,

la mitigación de las consecuencias para así, de alguna forma, aliviar el temor a la ocurrencia de estos eventos.

En términos muy básicos, el seguro es un mecanismo que comprende varios entes: por un lado, los denominados *asegurados*, quienes –mediante una contraprestación monetaria pagadera en intervalos regulares de tiempo, denominada *prima*– pagan a la empresa de seguros por cubrir los riesgos asumidos. La acumulación de las primas formará parte del fondo empleado para compensar a los asegurados que han sido víctimas de un evento predefinido bajo circunstancias específicas, denominado alcance de la *cobertura*.

El término clave en el seguro es *riesgo* o más bien *riesgo mutuo*, ya que tanto los asegurados como las empresas de seguros están afectados por la posibilidad de ocurrencia de un evento y por sus consecuencias, aunque no de la misma manera. Adicionalmente, los riesgos inherentes en un evento suponen muchos factores por considerar, más allá de la simple posibilidad de ocurrencia del evento. Por ejemplo, en relación con accidentes, la edad, el entorno, la actitud o aversión al riesgo y el estilo de vida son algunos aspectos que no solo discriminan la posibilidad de ocurrencia de un evento, sino también la magnitud de la eventual pérdida.

Luego, la ecuación de balance para ambas partes, empresa y asegurado, es que la correspondiente prima pagada por el asegurado sea el reflejo del riesgo asumido, siendo necesario que todos los aspectos que valoran el riesgo asegurado deban ser calculados actuarialmente, tomando en cuenta el alcance, características y la naturaleza específica del riesgo, la cobertura, así como el número de unidades que estarán expuestas de forma simultánea al mismo riesgo.

La noción de *riesgo mutuo* entre individuos y aseguradoras es importante, ya que las ideas de solidaridad y responsabilidad individual son la fuente de compensación de riesgos en el seguro. De hecho, el principio de solidaridad o buena fe solamente es sostenible si cada individuo actúa de forma responsable en la prevención y mitigación del riesgo en la medida de sus propias posibilidades.

La eficiencia del seguro parte del principio llamado *Ley de los grandes números*¹, la cual indica que, dentro de una cartera de asegurados con riesgos independientes con una masa crítica de expuestos, resulta válido hacer predicciones acerca de las pérdidas esperadas con cierto nivel de exactitud y estabilidad estadística; y, sobre esta base, las empresas de seguros están en capacidad de ofrecer primas más bajas y estables en la medida en que el número de riesgos sea mayor.

La *Ley de los grandes números* también permite establecer que la probabilidad de que cualquier evento posible ocurra al menos una vez se incrementa con el número de eventos. Quizás la mejor forma de ilustrarlo es con el riesgo del vehículo, donde la posibilidad de que un vehículo sufra cierto daño en ciertas circunstancias puede ser baja, pero la posibilidad de que algún vehículo sufra cierto daño puede ser bastante alta, siempre y cuando suficientes vehículos estuviesen asegurados. Un elevado número de vehículos que, a nivel agregado, presentan una gran variedad de riesgos expuestos, en términos de las características de los vehículos (antigüedad, tipo de vehículo, modelo y otros rasgos) y de los conductores de los vehículos (edad, años con seguros, sexo, recorridos típicos), permite crear estadísticas relativamente confiables para cuantificar la frecuencia y severidad de la ocurrencia de determinados eventos.

1. Si X_1, X_2 y $X_3 \dots$ es una sucesión infinita de variables aleatorias independientes que tienen el mismo valor esperado μ y varianza a^2 , entonces el promedio de cualquier muestra de tamaño n converge en probabilidad a μ . En otras palabras, para cualquier número positivo c se tiene $\lim P(|\bar{X}_n - \mu| < c) = 1$.

Aunque el espíritu del seguro es inducir a las personas para que actúen más serena y positivamente ante un potencial infortunio, también puede percibirse entre los asegurados como un medio que afecta las conductas de riesgo, si disminuye su aversión a las consecuencias de sus acciones. Al reconocer esta situación donde, en ocasiones, el riesgo moral es un problema que enfrentan la responsabilidad individual y el bienestar social, las compañías direccionan las acciones para mitigar el riesgo moral, mediante medidas como la rectificación de las primas o restricciones de coberturas, e incluso exclusiones explícitas de situaciones en las que el riesgo no queda amparado bajo las condiciones contractuales.

En consecuencia, la selección de riesgo no es tan expedita para lograr disminuir la posibilidad de conformar un portafolio con individuos o entes de alto riesgo, en comparación con el promedio de los entes o individuos, ya que es bastante común que los potenciales asegurados con alto perfil de riesgo busquen una cobertura de seguro que se refleje en una prima más barata. En resumen: este factor de diversificación dificulta el balance entre la tendencia de primas y los riesgos expuestos.

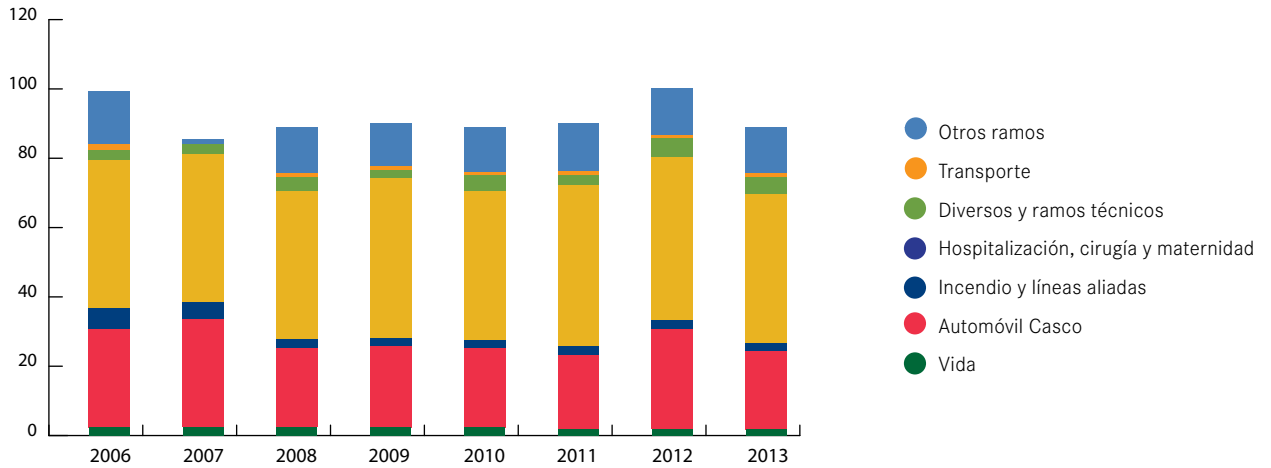
Las compañías de seguros minimizan la exposición a la mala selección de riesgos mediante la incorporación de requisitos adicionales o mediante los ajustes de las primas acordes con la valuación del riesgo característico, haciendo uso de técnicas actuariales que permiten valorar perfiles de riesgo que permitan asumir adecuadamente los resultados esperados, mediante el análisis sistemático de datos.

EL SEGURO DE VEHÍCULOS EN VENEZUELA

El seguro de automóvil en Venezuela, ante la dificultad que tienen las personas de contar con instrumentos de ahorro real, en relación con el valor del dinero en el tiempo, tiene un significado particular. La razón de ser del seguro de daños de vehículos para las personas, además de la noción de sentirse protegido, es concebida como el costo asociado al mantener la inversión en condiciones transables equivalentes en términos económicos, con lo cual la penetración del seguro es bastante alta en comparación con muchos países del mundo. A manera de referencia, según la nota del boletín estadístico *Seguro en cifras* del año 2013: “La actividad aseguradora como parte del entramado económico de la República Bolivariana de Venezuela para el año 2013 representó aproximadamente el 3,13% del PIB (primas netas cobradas/ PIB), colocándose entre los tres primeros países de América Latina. Las primas per cápita en Venezuela en 2013 fueron Bs. 2.859 (USD 459), siendo sólo superado por 2 países de la región”.

En particular el ramo de automóvil casco representó para 2013 el 32,45% (gráfica 1) de la primas del mercado, mostrándose como el ramo con mayor crecimiento en los últimos años y que, por las inflaciones experimentadas en tales años, el sentido de protección ha tenido más arraigo en las personas, y por tanto lideran prácticamente el destino del sector asegurador, por la significación de los volúmenes de primas involucradas.

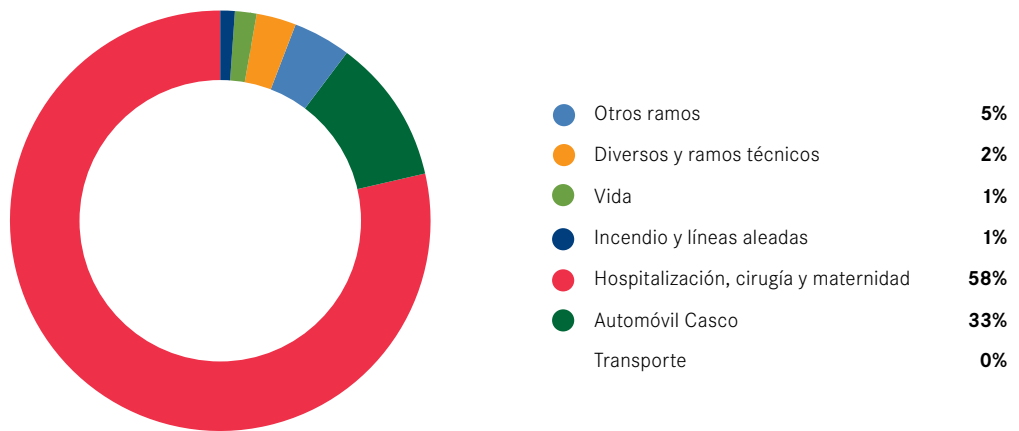
Gráfica 1 Composición de las primas cobradas durante los años 2006-2013



Fuente: Seguro en cifras 2013.

En este sentido, el ramo de autos para el sector asegurador ha constituido el motor de cualquier emprendimiento sostenible en la mayoría de las empresas del sector asegurador (por ejemplo, responsabilidad social), pues no solo ha sido un negocio sustentable en el tiempo, sino que ha sido de alguna forma el pilar fundamental para que se haya podido diversificar el portafolio con productos de alto riesgo (gráfica 2); ha sido posible expandir nichos de mercado con otros productos relacionados y, adicionalmente, para la gestión del ramo de autos es necesaria la concurrencia de diversas áreas del sector económico. Por esto, y sin lugar a dudas, consideramos que, como vaya el mercado de seguros de automóviles, así andará el mercado asegurador, lo que, a su vez, tiene una repercusión importante en el desarrollo económico del país en general.

Gráfica 2 Composición de siniestros directos pagados del sector asegurador en el año 2013



Fuente: Seguro en cifras 2013.

SEGMENTACIÓN DE LOS RIESGOS

Hasta este punto, solo se han mencionado las palabras *riesgo* y *primas* para describir el mecanismo del seguro, sin hacer referencia al manejo de los datos necesarios para valorar económicamente el impacto de la potencial materialización de eventos cubiertos según un esquema de seguro.

Por *manejo de datos* se entiende básicamente la recolección y el tratamiento estadístico para valorar el riesgo, suponiendo que las fuentes son estables, confiables y que provienen de un negocio maduro, cuya credibilidad sea suficiente para la validez de los modelos que, en una abstracción, puedan describir la naturaleza del riesgo, variables y medidas relativas para tasar un costo de seguro.

Si bien existen técnicas de desarrollo estadístico para valorar el riesgo, baste para este artículo suponer que las conclusiones y recomendaciones provienen del conocimiento de una cartera de riesgos lo suficientemente grande y estable para sustentarlas.

Como ejemplo de la importancia del tratamiento riguroso de la data estadística en la valoración del riesgo por su posible incidencia en la seguridad vial, partiremos de una hipótesis plausible según la cual el seguro puede considerarse un factor que disminuye el nivel de aversión de algunas personas, puesto que se sienten protegidas y, por tanto, toman menos precauciones al conducir. A pesar de lo complejo de validar este supuesto, es útil examinar dos pruebas empíricas provenientes de la data real de una cartera de riesgos. La primera prueba surge de reconstruir, a partir de las ventas de vehículos disponibles en el país (sin incluir motos, tractores), los vehículos en circulación desde el 2001 hasta el 2011, haciendo un ajuste medio del 2% interanual que se suponen como vehículos que salen del mercado por diferentes causas, como por ejemplo, pérdidas totales; adicionando los accidentes de tránsito reportados por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) en los mismos años, para luego estimar la tasa media de accidentes del país, y la tasa media de accidentes de una cartera de vehículos (suponiendo que los accidentes son todas las pérdidas totales por daños ocurridas + las pérdidas parciales severas durante el período estudiado), para comparar cómo varía la incidencia media de los 11 años para el país completo y un subconjunto (la cartera de riesgo asegurados). Ver cuadro 1.

Cuadro 1 Ventas de vehículos 0 km en el mercado venezolano y accidentes de tránsito reportados

Tasas de accidente			
Año	Ventas Insc	Ventas Totales	Vehículo Netos Depr
<=1980	2.216.292	2.389.994	402.110
1981	186.722	202.959	59.291
1982	183.856	199.843	62.155
1983	142.320	154.696	51.224
1984	120.379	133.754	47.154
1985	142.105	157.894	59.263
1986	173.415	192.683	76.996
1987	128.736	143.040	60.854
1988	141.957	161.315	73.066
1989	29.888	33.964	16.378
1990	47.564	54.050	27.750
1991	71.121	80.819	43.204
1992	106.664	121.209	67.467
1993	105.112	119.445	69.227
1994	65.505	74.436	44.920
1995	80.391	91.353	57.402
1996	61.602	70.002	45.799
1997	177.872	177.872	121.172
1998	175.750	175.750	124.663
1999	104.339	104.339	77.062
2000	145.306	145.306	111.744
2001	216.977	216.977	173.740
2002	128.623	128.623	105.094
2003	63.726	63.726	53.131
2004	134.357	134.357	114.306
2005	228.378	228.378	198.261
2006	343.351	343.351	304.155
2007	491.956	491.956	444.689
2008	271.622	271.622	250.535
2009	136.517	136.517	128.489
2010	125.201	125.201	120.243
2011	120.689	120.689	118.275

TASAS DE ACCIDENTE

Venezuela				Cartera de vehículos			
Vehículo en Circulación	Vehículo Circulación Media	Accidentes de Tránsito	Tasa de Accidente %	Cartera de Vehículos	Cartera de Vehículos Media	Casos de Accidentes	Tasa de Accidente %
1.698.901				124.447			
1.872.641	1.785.771	89.955	5,0	225.791	175.119	2.423	1,4
1.977.735	1.925.188	86.634	4,5	230.453	228.122	3.937	1,7
2.030.866	2.044.301	81.079	4,0	232.191	231.322	3.784	1,6
2.145.172	2.088.019	84.010	4,0	262.947	247.569	3.969	1,6
2.343.433	2.244.303	111.912	5,0	266.644	264.796	4.614	1,7
2.647.588	2.495.511	128.763	5,2	306.788	286.716	5.852	2,0
3.092.277	2.869.933	156.008	5,4	342.281	324.535	7.584	2,3
3.342.812	3.217.545	159.058	4,9	343.236	342.759	8.166	2,4
3.471.301	3.407.057	117.800	3,5	313.784	328.510	7.171	2,2
3.591.544	3.531.423	91.996	2,6	295.781	304.783	6.215	2,0
3.709.819	3.650.682	64.934	1,8	289.534	292.658	5.901	2,0

Medio 4,2

Medio 1,9

De la información anterior se observa que hay una importante diferencia (4,2% vs. 1,9%) entre ambos grupos, lo que permitiría concluir que si se trabaja con una mala segmentación del seguro ello traería dos importantes consecuencias: primera, que algunos malos riesgos formen parte de la población asegurada en detrimento de la mutualidad; y segunda, que el estar asegurados agrave su comportamiento al manejar. De hecho, puesto que la diferencia es tan marcada, si la segmentación fuese lo suficientemente adversa, difícilmente se asegurarían. Las cifras examinadas revelan que a este segmento de personas corresponde parte de la población de vehículos que circulan diariamente a lo largo del país.

Otra prueba empírica por validar se refiere a que es posible que algunos clientes asegurados alteren su comportamiento de manejo, lo cual podría establecerse con el análisis de la información de una de las variables de la cartera de riesgo de seguros, relativa al financiamiento de las pólizas, como se tratará más adelante. Otra prueba proviene de un estudio realizado donde se encontró evidencia estadística de que el seguro de automóviles puede tener un costo de riesgo moral asociado a normativas que atenúan la falta de responsabilidad (como la póliza de seguro) y afectan como una incidencia en el aumento de las fatalidades².

Ante las complejidades de la valoración de los riesgos en el producto automóviles es razonable concluir que la metodología usada en el mercado de automóviles puede mejorarse con un análisis estadístico exhaustivo, esencial para la toma de decisiones de precio. En efecto, los nuevos paquetes estadísticos hacen posible este nivel de análisis si se cuenta con la cantidad de data necesaria que permita utilizar técnicas de modelaje estadístico para examinar tendencias y patrones, a la vez que permite proveer información para los suscriptores en cuanto a los factores relevantes para evaluar el costo del riesgo en forma relativamente sencilla.

Un enfoque metodológico para valorar el riesgo consiste en la construcción de modelos predictivos bajo la técnica denominada, por su abreviatura en inglés, GLM: *generalized linear models* o modelos lineales generalizados, que será la que usaremos para construir las gráficas de valores esperados que mostraremos más adelante.

Baste señalar que un modelo predictivo es un modelo estadístico usado para predecir una o varias variables mediante el uso de una serie de variables explicativas, con el objetivo de producir un modelo sensible que pueda describir la experiencia histórica y tenga capacidad probabilística predictiva. Una ventaja de los modelos predictivos es que permiten separar la variable respuesta, las componentes sistemáticas (en función de los factores de segmentación) y las componentes no sistemáticas (asociadas al llamado *ruído estocástico*). En este sentido, la técnica de GLM es una técnica flexible y sofisticada de modelaje predictivo que puede ayudar a separar las dos componentes mencionadas anteriormente, así como a valorar el riesgo mediante una adecuada segmentación predictiva.

Hay al menos dos aspectos fundamentales cuando se segmentan las primas según este enfoque metodológico: uno es que el nivel relativo de la prima es necesario determinarlo. Por ejemplo, es importante precisar la correcta prima para pasajeros jóvenes respecto a los mayores, así como para los nuevos vehículos respecto a los viejos. En segundo lugar, el valor de la prima general debe ser adecuado con la finalidad de obtener una rentabilidad objetivo.

Siendo el mercado de automóviles altamente competitivo, es, por lo tanto, necesario el uso extensivo de segmentación de los precios, para evitar que la competencia capte los mejores riesgos esperados, por una parte y, por otra, es posible explotar nichos de mercado en zonas específicas. Es esencial que la

2. The effects of automobile insurance and accident liability laws on traffic fatalities, documento en línea: <http://www.nber.org/papers/w9602>.

compañía minimice la posibilidad de selección adversa para evitar la creación de una espiral de acciones de precios inestables en el tiempo. Por ejemplo, si una compañía recarga muy poco a los vehículos viejos y mucho a los vehículos nuevos, entonces, a pesar de que las primas estén compensadas, la empresa tenderá a cubrir más carros viejos en detrimento de los más nuevos, con lo cual, en el mediano plazo la rentabilidad del portafolio se deteriorará. Ahora bien, si en el futuro un incremento es aplicado para compensar el deterioro, la situación se agravará y continuará agravándose, a menos que la causa sea corregida. Si una segmentación de riesgos es adecuada, un ajuste general puede ser aplicado con mucha más confianza y solo serán suficientes incrementos en patrones primarios más estables para corregir la situación. Ejemplos de la segmentación podrían ser la edad del vehículo, la antigüedad de la póliza, la edad del conductor y el uso del vehículo, factores que el modelo reconoce muy acertadamente.

La experiencia histórica de los reclamos es analizada mediante factores de entradas múltiples; de esta manera, para cada posible combinación de factores de clasificación, la experiencia histórica se usa para calcular la frecuencia y la severidad³. Se ajustan modelos estadísticos hasta un detalle granular de la data de frecuencia y severidad, y los resultados permiten calcular frecuencia y severidad esperadas para cada reclamo/celda de la data. Los modelos son separados por cada tipo de reclamo y tipo de vehículo (carga y no carga): pérdidas parciales, pérdidas totales por daño, pérdidas totales por robo/hurto, daños parciales por robo, rotura de cristales, entre otros. En este artículo solo se tratará con algunas variables provenientes de los resultados de los modelos de frecuencia y severidad para daños parciales para los vehículos de no carga.

1. Edad del asegurado

Cuando se valora el riesgo de automóviles de un seguro contra daños, existen elementos asociados a las características del cliente (relativas al uso del vehículo y a su nivel de incidencia en gran parte de los casos); otros asociados a las características de los vehículos (que se refieren al costo del vehículo y a su nivel de severidad, en la mayoría de los casos). Hay otras variables de mayor complejidad asociadas con la ubicación geográfica del vehículo, la experiencia del cliente en función de su historial de reclamos y su experiencia crediticia.

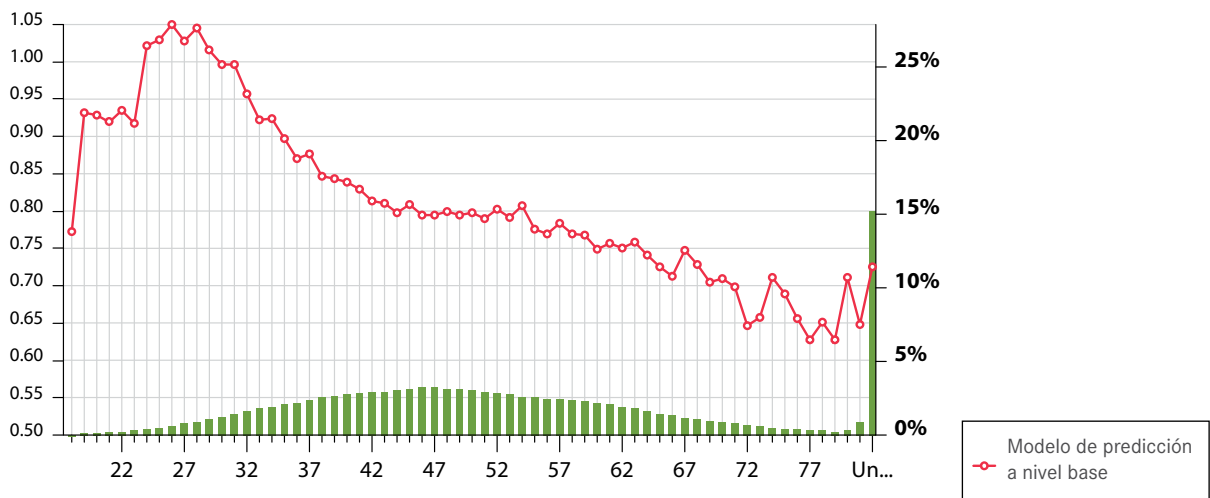
Dentro de las características asociadas al cliente, la edad del asegurado es una de las variables de mayor poder predictivo en el modelo, donde el nivel de incidencia de reclamos tiende a disminuir con el paso del tiempo, y la explicación de este comportamiento está asociada al nivel de exposición de los clientes (kilómetros recorridos o uso del vehículo), ya que se espera un menor uso del vehículo conforme se avanza en la edad. Una advertencia técnica: desde el punto de vista estadístico, cuando se está modelando (variable dependiente), normalmente se comete el error de no definir cuantitativamente la variable tal que sea una abstracción de lo que significa la edad, y en el caso de que no se tenga ninguna variable asociada al uso (por ejemplo, kilómetros recorridos), simplemente debe pensarse en una medida ajustada que resume los riesgos. Muchas veces, por efectos prácticos, se resume la edad a un rango de edad que normalmente no tiene la misma significancia desde el punto de vista estadístico. Una solución que se recomienda podría ser asociar la edad a una variable acerca de lo que representa la edad; por ejemplo, en vez de los clientes con 40 años, podría escogerse a los clientes con una esperanza de vida de 23 años o que tengan —en promedio— 20 años conduciendo o 15 años con licencia para conducir.

3. La frecuencia está referida al cociente de número de reclamos dividido por el número de unidades expuestas anuales, y la severidad está referida al cociente del costo medio de los reclamos dividido entre la suma asegurada media ponderada por el expuesto.

Un error común en el método empleado para segmentar la prima en el mercado es obviar la información asociada al conductor habitual (la segmentación por edad en términos de precios está asociada a la edad del cliente/dueño del vehículo), de quien en ocasiones se tiene poca información, a pesar de su significancia para la diferenciación de las primas según la edad del cliente. Normalmente la información de los riesgos de vehículos sin significancia en el precio carece de integridad, ya que, al no validarse en la selección del riesgo, prácticamente posee poca credibilidad para asociarse a variables como la edad del cliente. Una solución que se recomienda consiste en incluir la información del conductor más joven del vehículo, o indagar acerca de la estructura familiar de los perfiles de los potenciales conductores de los vehículos. Por ejemplo, edad del conductor más joven o la edad promedio de los posibles conductores o indicadores no numéricos como, por ejemplo, conductor menor de 25 años. A manera de ejemplo, en la gráfica de frecuencia esperada de pérdida parcial según edad del asegurado que se muestra seguidamente (gráfica 3), se puede observar cómo los grupos de edad entre 50-56 años tienen un leve aumento, lo que en parte está asociado a los conductores distintos al asegurado titular:

Gráfica 3

Frecuencia de pérdida parcial esperada según edad del cliente



Esta interpretación tiene como fundamento el conocimiento derivado de la data recopilada que señala que, en promedio, en el 31% de los reclamos parciales están involucrados conductores distintos al conductor titular (con la salvedad de que este hecho no siempre es demostrable) y, si se considera que, en promedio, el 66% de la población se encuentra en edades entre 16 y 65 años, entonces hay una diferencia de edad de 25 años entre padres e hijos que permite inferir que hay una diferencia de precio de 5 años entre lo que se tasa y lo que debería tasarse. Este ajuste podría significar un cambio medio de un 16% en el precio que deberían cargar las empresas de seguros, con un mejor análisis de la segmentación de riesgos sobre la base de algún indicador de la estructura familiar, como el comentado.

2. Historial del vehículo/cliente

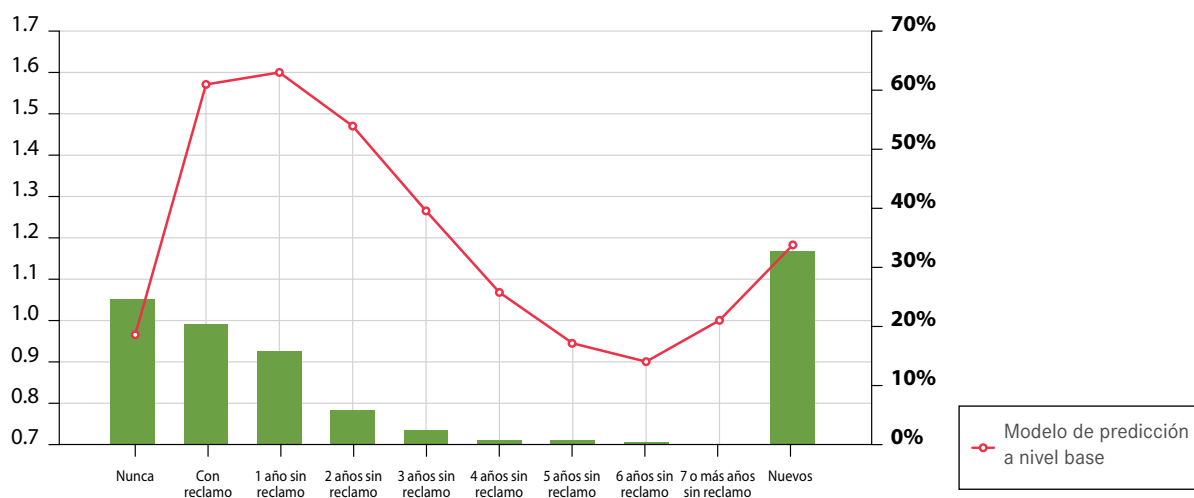
Una limitante en la determinación del costo del seguro para los clientes nuevos es no disponer, en el mercado, del historial de accidentes del vehículo, o bien del historial de reclamos con otras empresas de seguros, lo que limita la precisión para tasar adecuadamente el riesgo, a pesar de contarse con una lista compartida entre

empresas de seguros de los vehículos declarados como pérdida total en otras empresas de seguros para restringir la suscripción de pólizas en otras empresas; no obstante, estos datos son tratados como casos excepcionales que ayudan en la selección del riesgo, pero poco aportan sobre la experiencia del cliente.

De no poseer historial para los clientes nuevos, se recomienda analizar el historial del cliente con otros vehículos asegurados, o en otro momento con la propia empresa, o analizar el registro (*score*) de crédito (aunque dependerá de las variables que se escojan para determinar el valor del riesgo, puesto que, por ejemplo, para la data de la cartera de estudio, la componente del *score* de crédito no es una variable sistemática del modelo) o analizar el *life time value*⁴. Una pregunta pertinente que podría incluirse para la posterior valoración del riesgo sería, por ejemplo, en el momento de la suscripción, solicitar información relacionada con la historia del vehículo/cliente; es decir, los años consecutivos con seguro (dado que la mayoría de las empresas de seguros tienen condiciones de precio que premian la permanencia del cliente). También se sugiere preguntar (o analizar si está disponible la data) los kilómetros recorridos al momento de la suscripción (una muestra empírica de la cartera con reclamos mostró que un diferencial de 5000 km incide en el puntaje de frecuencia). También conviene preguntar por una variable muy útil para estimar el costo del seguro, como es el número de traspasos que ha tenido el vehículo al momento de la suscripción, porque estos datos guardan relación con el kilometraje recorrido y las condiciones del bien asegurado.

Un punto de valor y diferenciador en el uso del historial del vehículo es separar los niveles de las variables entre aquellos clientes que han tenido reclamo (número de años con reclamo) y los que no han tenido reclamo (los que no tuvieron en el último año, pero han tenido, y aquellos que nunca han tenido reclamo). No obstante, es recomendable incluir una variable asociada a la antigüedad de la póliza, ya que para el caso de los nuevos (por no disponerse), esta falta de información debe ser compensada con otras variables.

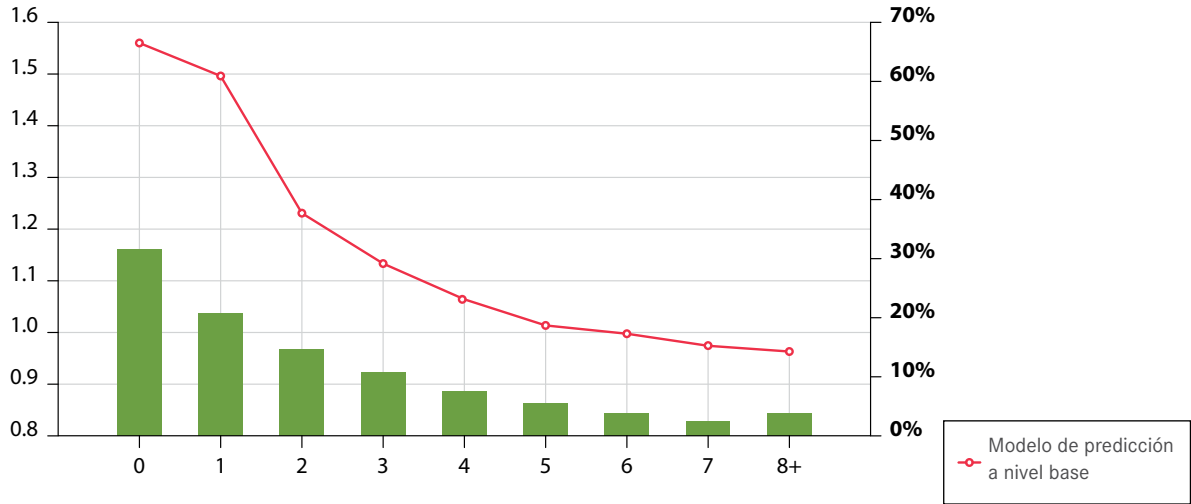
Gráfica 4 Frecuencia de pérdida parcial esperada según años sin reclamo



4. *Life time value* consiste en la valuación integral del cliente sobre la base de la rentabilidad futura, donde el pasado determina las condiciones de asegurabilidad futura.

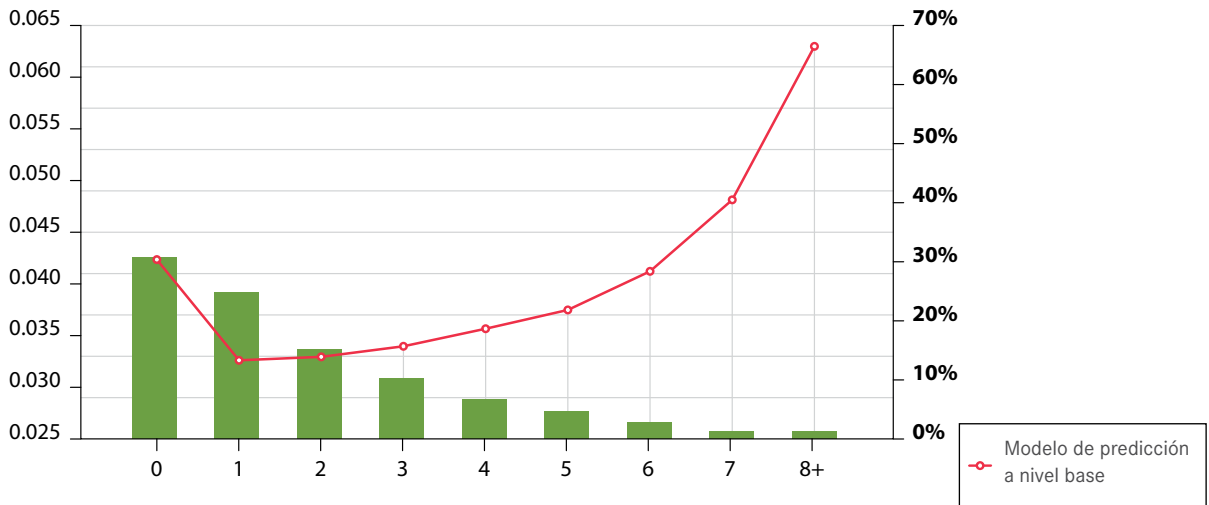
Gráfica 5

Frecuencia de pérdida parcial esperada según antigüedad de la póliza



Gráfica 6

Severidad relativa de pérdida parcial esperada según antigüedad de la póliza



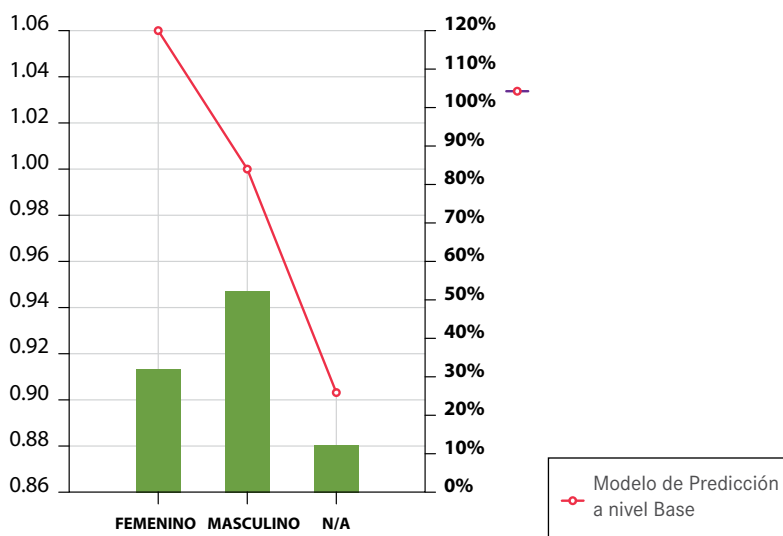
En el caso de la data de la cartera de vehículos, puede observarse que, para los clientes de renovación después del séptimo año sin reclamo (gráfica 4), se hace constante el valor de la frecuencia esperada, y la reducción media de incidencia puede estimarse en unos 20 puntos conforme aumentan los años sin presentar ningún reclamo (gráfica 5), aunque debe mantenerse en mente que la severidad relativa aumenta (gráfica 6).

Luego, al observar la antigüedad de la póliza, se ve cómo se compensa la disminución de frecuencia respecto de otros grupos; por eso es importante saber —al menos para vehículos asegurados— los años consecutivos con seguro, que es un dato que puede validarse de forma eficiente y que daría un valor diferenciador en el precio. Desde el punto de la antigüedad estrictamente, las condiciones diferenciadoras de precio (premios por antigüedad) filtran de alguna forma la masa de clientes con mala experiencia en cuanto a siniestros y, por lo general, se esperaría que fuesen mejores en el futuro, con lo cual la rentabilidad esperada del cliente se nivela, lo que significa que con el pasar del tiempo los clientes tienden a parecerse entre sí y, por tanto, la segmentación se simplifica. Sin embargo esta no es una práctica de mercado, pero podría dar valor diferenciador en caso de aplicarse.

3. Clientes jurídicos

Una falla interesante en la segmentación es obviar un factor de segmentación distintivo para los clientes jurídicos, para quienes resulta difícil establecer un perfil del conductor habitual, aunque en ocasiones son vehículos asignados a personas específicas, factor que se reflejaría significativamente en el costo del seguro. Un ejemplo: para el caso de los riesgos de la cartera que se ha usado como ejemplo, se observa que la frecuencia de pérdida parcial esperada para las mujeres (femenino) es 10% inferior que la frecuencia esperada para los hombres (*masculino*) (gráfica 7). El uso del factor sexo no es el mejor ejemplo, ya que si los conductores habituales pueden ser de diferente sexo, entonces la selección práctica será quedarse con el más alto de los riesgos. Otro punto importante es que una posible razón por la que el riesgo de los clientes jurídicos sea menor que el resto puede estar asociada a que los riesgos jurídicos puros (vehículos que son usados estrictamente para ejercer alguna actividad económica) por lo general no formulan reclamos por daños leves para evitar interferir en el programa de trabajo. Otra razón es que la clase media de vehículos jurídicos son vehículos de alta gama, y se esperaría que el mantenimiento del vehículo sea estricto, lo cual incide en la disminución de accidentes ocasionados por falta de mantenimiento.

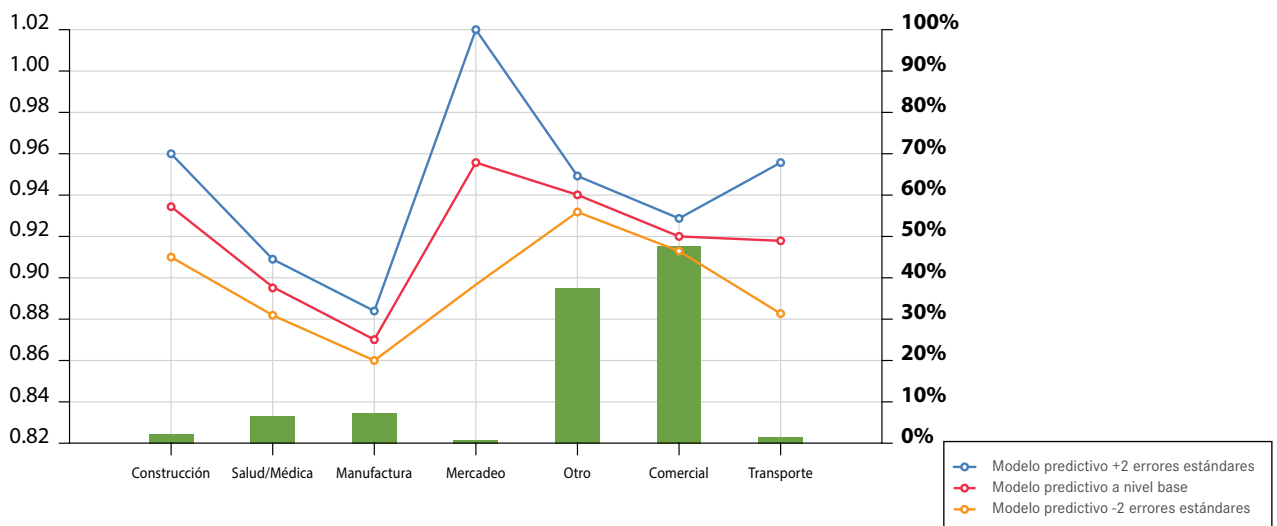
Gráfica 7 Relatividades de pérdida parcial esperada según género



Aun cuando los vehículos de clientes jurídicos pueden considerarse un muy buen riesgo desde el punto de vista de grupos de segmentación, debe tenerse presente que esto no es cierto cuando se trabaja con una aproximación en función de variables asociadas al uso del vehículo (kilómetros recorridos, uso, horario), ya que estos segmentos por lo general son los que recorren mayor cantidad de kilómetros.

En este mismo sentido, una pregunta acerca de la actividad económica o uso del vehículo puede mejorar significativamente la selección del riesgo, aunque, si bien es una variable significativa, resulta difícil validarla desde el punto de vista de la suscripción, puesto que si una pregunta o variable no tiene significancia en la diferencia del precio del seguro, no hay mucha confianza en la integridad de la información; sin embargo, no podemos suponer que toda la información sea incorrecta. En el caso de la cartera de riesgos, a pesar del problema de credibilidad, que se podría mejorar usando muestreo, se puede observar alguna evidencia de que hay una diferenciación entre los distintos grupos (gráfica 8).

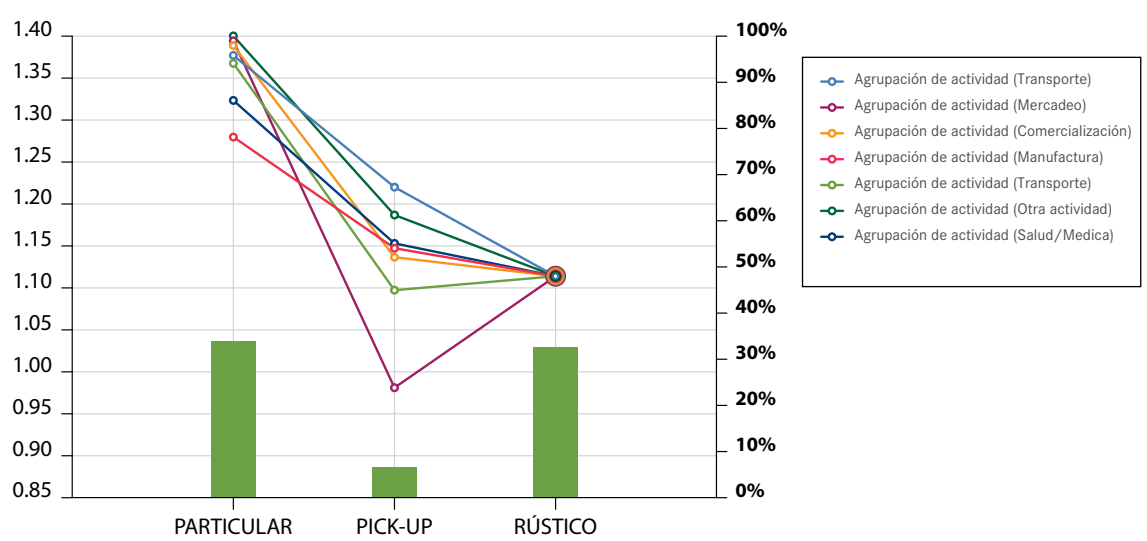
Gráfica 8 Frecuencia de pérdida parcial esperada según actividad económica



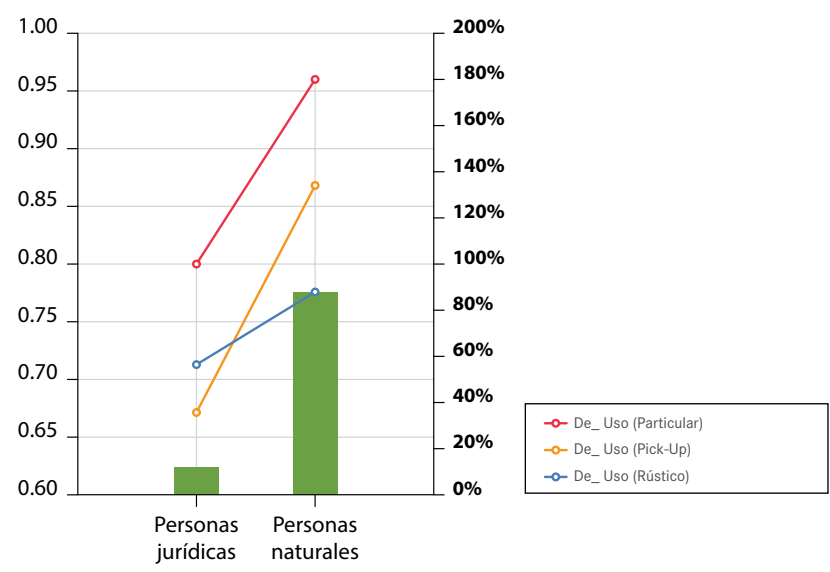
4. Vehículos *pick-up* y de carga

Debido a que recientemente ha cambiado el perfil de estos vehículos, al dejar de estar destinados únicamente a usos relacionados con actividades productivas para convertirse en un vehículo de alta gama o utilitarios, el introducir una forma de segmentación eficiente para estos vehículos *pick-up* es, por una parte, incluir segmentación del conductor habitual y, por la otra, podría usarse la actividad económica, ya que, como puede verse a continuación (sin entrar en el tema de falta de credibilidad para algunas actividades), las relaciones para los distintos niveles de la variable se mantienen según varíe el uso (gráfica 9).

Gráfica 9 Frecuencia de pérdida parcial esperada según uso y actividad económica

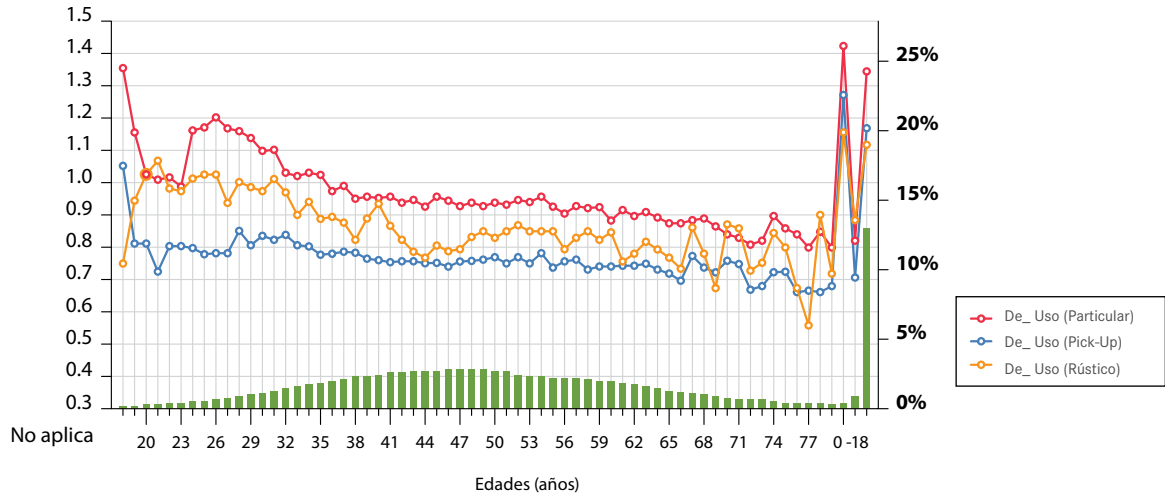


Gráfica 10 Frecuencia de pérdida parcial esperada según uso y tipo de cliente



En la gráfica anterior (gráfica 10) vemos que se mantiene el efecto del tipo de cliente para otros segmentos rústicos y particulares, lo cual justificaría considerar la segmentación por edad y sexo en los vehículos *pick-up*.

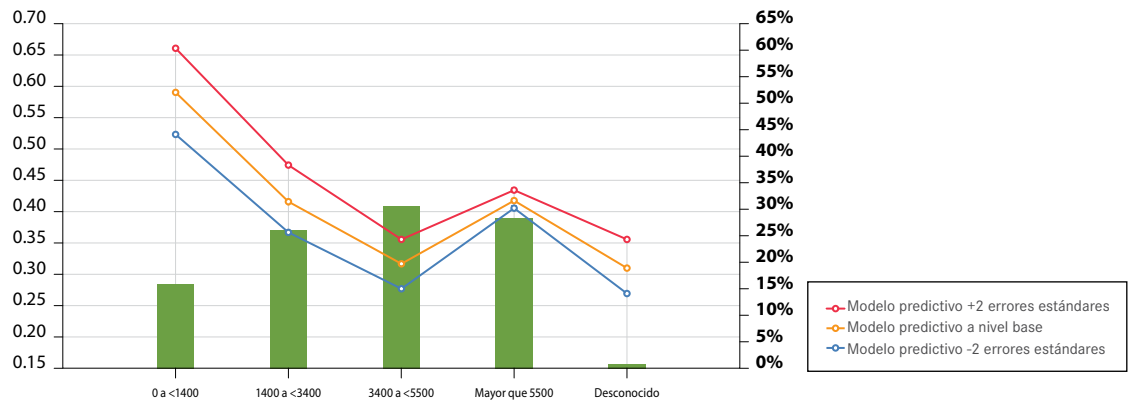
Gráfica 11 Frecuencia de pérdida parcial esperada según uso y edad del cliente



La gráfica anterior (gráfica 11) muestra que la lógica decreciente de la frecuencia con respecto a la edad se mantiene, lo cual evidencia que la distribución de los clientes tiene un comportamiento similar para los vehículos utilitarios (rústicos) y particulares (privados). El eje vertical derecho describe la porción de la cartera de seguro según edad del cliente.

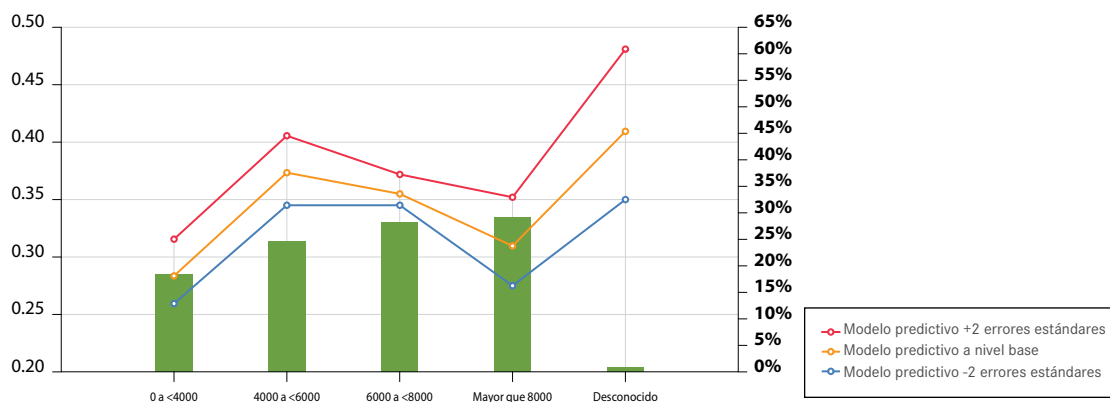
Si bien para el caso de los vehículos de carga la segmentación del cliente no aplica, se ha obviado, en la segmentación del mercado de vehículos para tasar este tipo de riesgos, la conveniencia de ponderar los modelos como factor de segmentación (grupos de marca-modelo de vehículos), sin limitarse a la capacidad de carga o al peso del vehículo. En las gráficas siguientes puede observarse cómo la capacidad de carga (gráfica 12) y el peso del vehículo (gráfica 13) son factores determinantes que inciden en la frecuencia esperada y, por tanto, en el costo del riesgo.

Gráfica 12 Frecuencia de pérdida parcial esperada según capacidad de carga



Gráfica 13

Frecuencia de pérdida parcial esperada según peso de los vehículos de carga

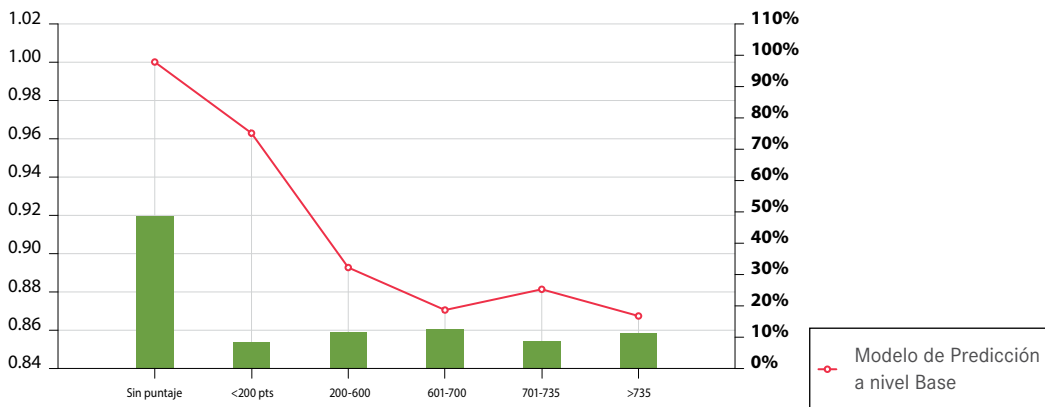


5. Información acerca del score crediticio

Ante el desconocimiento de historiales del cliente, se hace necesario introducir variables exógenas descriptivas del perfil de tales clientes, que en buena parte de los casos han estado asegurados antes. Una variable exógena al conocimiento del bien asegurado es la historia crediticia del cliente, disponible hoy en instituciones que se encargan de suministrar esta información para los clientes que se encuentran en la banca. Una variable asociada que resume el perfil del cliente es el *score* de crédito bancario que, de alguna forma, ayuda a inferir qué tan buen padre de familia puede ser ese cliente potencial. De la data de seguro estudiada puede verse cómo hay una incidencia en la severidad del riesgo, es decir, que a mejor *score* crediticio, mejor riesgo esperado (gráfica 14). Idealmente, deberían construirse scores asociados a variables genéricas, pero, a falta de mejor información, la apreciación ofrecida (*score* de crédito) por tales instituciones constituye un buen comienzo.

Gráfica 14

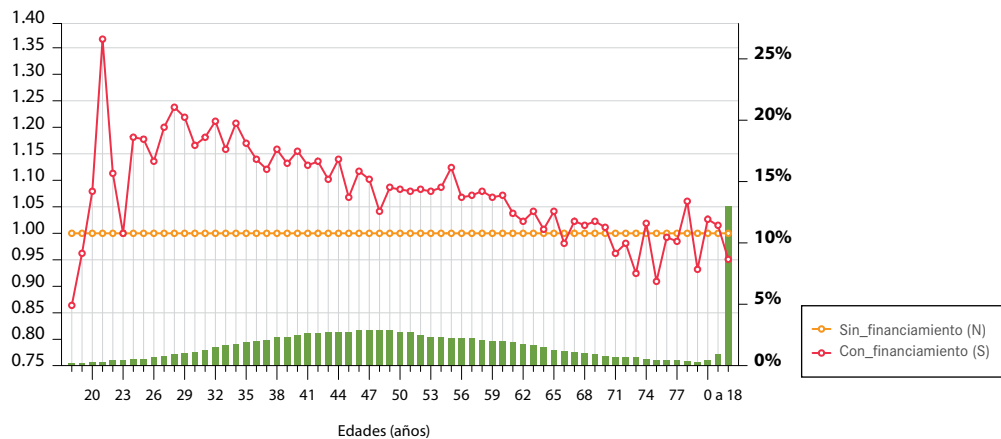
Relatividad de la severidad relativa de pérdida parcial esperada según puntaje crediticio



6. Financiamiento

Entre las medidas más avanzadas para segmentar se pueden señalar: la estructura familiar y la capacidad de pago. La capacidad de pago está asociada al método de pago escogido por el cliente, es decir, si el cliente escoge financiar, o no, la prima. La data estadística muestra que los clientes que no escogen el financiamiento tienen una mayor propensión a ser peores clientes esperados; por tanto, se recomienda, para mejorar la selección de riesgo, incluir como variable asociada si el cliente va a financiar o no. Para resolver el problema de que el plan de financiamiento se decide cuando ya se ha definido la prima, conviene incluir, en la fase de selección, una o más preguntas con importante incidencia en el precio de la prima, lo que permitiría: primero, mejorar la selección del riesgo y, segundo, atraer mayor cantidad de clientes a usar el financiamiento, lo cual se traduce en mejor utilidad de negocio.

Gráfica 15 Relatividades de la frecuencia de pérdida parcial esperada según edad y modo de pago



En la gráfica anterior (gráfica 15) se evidencia que la frecuencia de las personas que no financian disminuye con la edad, pero se mantiene que las pólizas que no son financiadas corresponden a peores riesgos esperados de pérdida parcial en comparación con las que sí se financian.

Otro punto de relevancia respecto al financiamiento, y que de alguna forma es otra prueba empírica que hace honor al supuesto inicial que hicimos acerca de que el nivel de aversión al riesgo se afecta por el uso del seguro, es el hecho de que la data demuestra que la posibilidad de que ocurra una pérdida total por daño es doblemente más probable en clientes que no han financiado la póliza, en comparación con aquellos que la han financiado.

El supuesto subyacente es que los clientes que no usan el financiamiento tienen mayor capacidad económica y, por tanto, el valor del vehículo no representa lo mismo para aquellos clientes de menor capacidad económica y, por tanto, asumen mayor riesgo, porque el valor que estos le otorgan estaría garantizado por la cobertura de seguro, que no es lo que usualmente se esperaría para los clientes que se protegen por una cobertura de seguro.

OTROS ASPECTOS QUE HAN INCIDIDO EN EL DETERIORO DEL RIESGO ADEMÁS DE LA SEGMENTACIÓN

Es válido afirmar que algunos de los componentes con que se segmenta el riesgo y que han incidido en el deterioro del mismo resultan de la alta competitividad del mercado, con un importante descenso del mercado de los vehículos 0 km en los últimos 2 años, lo que ha llevado a las empresas de seguros a buscar estabilizar su crecimiento en el número de unidades a través de explorar el mercado de los segmentos de vehículos usados. Sin embargo, este curso de acción inevitablemente ha significado un costo en reclamos, derivado de la simplificación de los procesos de inspección, con lo cual los riesgos que se suscriben no serían necesariamente 100% asegurable en condiciones normales de mercado, incluyendo, por ejemplo, efectuar convenios de traspasos de cartera y simplificación de pasos para la tramitación de reclamos, todo lo cual ha incidido en el deterioro en los resultados del negocio, aunado al proceso inflacionario en el costo de los repuestos, entre otros factores.

En esa misma línea comercial y por cuanto los resultados agregados —de alguna forma— eran manejables en un entorno de volatilidad esperada, se introdujeron mejoras en las condiciones del producto (condiciones de pólizas), las cuales hoy en día, con los efectos de desproporcionalidad asociados a una alta inflación, han limitado el rango de acción en el manejo de los reclamos. Merece señalarse, por ejemplo, la eliminación de la cláusula de depreciación, por la cual, básicamente, se aplica una reducción en el costo del reclamo derivado del uso y desgaste de piezas no mecánicas, la cual —en buena medida— constituiría un cierto nivel de persuasión para evitar el abuso y el fraude intrínsecos al seguro y esa promesa de pago. Otra medida que ha significado un efecto similar ha sido la eliminación de la cláusula de penalidad que aplicaba la empresa de seguro en la indemnización cuando el asegurado hubiera cometido infracciones de tránsito.

APORTES DE SEGMENTACIÓN

En cuanto al manejo de la segmentación y su incidencia en la forma como se tasan los riesgos, hay recomendaciones, desde lo interno, con el uso de variables que permitan un mejor ajuste a los patrones del universo de clientes, así como también desde lo externo, mediante el procesamiento de información que puede ayudar a tener mejor conocimiento del riesgo que se asume, a la vez que contribuir a promover la seguridad vial desde una perspectiva del valor social del seguro.

Desde lo interno se podría aumentar el conocimiento del cliente agregando preguntas en los siguientes campos:

- 1) La composición del hogar: cantidad de adultos, cantidad de jóvenes, edades mínima y máxima.
- 2) Método de pago: contado, crédito, financiamiento.
- 3) Condiciones de seguro previas: cobertura, deducible, suma asegurada, financiamiento.
- 4) Pronto pago: paga a tiempo o no.
- 5) Años en la residencia actual.
- 6) Tipo de propiedad: arrendada, propia, etc.
- 7) Ocupación u oficio.
- 8) Profesión/nivel de instrucción.

- 9) Kilometraje anual esperado.
- 10) Número de traspasos de propiedad que ha tenido el vehículo.
- 11) Años con licencia de conducir.
- 12) Años como propietario del vehículo.

Adicionalmente, podría ser de gran valor para la tasación de los riesgos ofrecer premios de educación vial, con lo cual se crean condiciones para la retroalimentación continua entre clientes y la empresa aseguradora.

Desde lo externo, algunas preguntas adicionales que podrían mejorar el conocimiento del cliente son las siguientes:

- 1) Número de violaciones de tránsito.
- 2) Tipo de violaciones.
- 3) Tipo de reclamos previos (cantidad y monto).
- 4) Tiempo transcurrido desde el accidente o violación más reciente.

UNA VISIÓN DE FUTURO: MODELOS NO TRADICIONALES DE CREACIÓN DE VALOR EN EL SEGURO DE VEHÍCULOS

Finalmente, un punto por considerar se refiere a las ideas paramétricas de grupo de riesgo que determinan el valor de la prima individual, bajo el principio de la teoría colectiva (la contribución de la mutualidad esperada es la prima suficiente) donde, independientemente del uso individual del vehículo (y condiciones en las cuales se hace uso del vehículo: distancia/tiempo/horario, propósitos principales, entre otras), dos personas con un mismo perfil son tasadas de forma equivalente. En efecto, este principio está cambiando a escala global en favor de un esquema de creación de valor basado en la comprensión del impacto de los accidentes en el uso del vehículo para determinar patrones individuales que pueden beneficiar la manera de operar de las empresas de seguros, desde un punto de vista tanto estratégico como operacional, dado que la conducta de manejo de los individuos está vinculada tanto al impacto de los accidentes⁵ como al uso justo del vehículo, con lo cual se podría reducir el nivel de exposición⁶, es decir, el valor de la prima individual.

Sin adentrarnos en la disertación de esta forma distinta del entender el riesgo del vehículo, simplemente vamos a caracterizar el sentido amplio de lo que según nuestro punto de vista pudiera ser el futuro del negocio de automóviles en nuestro país (que es realidad el de muchos países del mundo). Para entender de forma muy genérica en qué consiste el seguro en los términos que hoy conocemos bajo un concepto telemétrico, simplemente resumiremos en qué consiste la telemetría o *telematics*, por su nombre en inglés. *Telematics* es una tecnología que usa dispositivos de vehículos para monitorear la conducta de manejo, así como información acerca del vehículo, con potenciales usos para la segmentación en la industria de seguro, relevantes en reclamos, mercadeo y en otros valores de servicio, a través de dispositivos personalizados y aplicaciones que capturan información con mucha pertinencia para la industria del seguro, tales como:

5. Para mayor información puede investigarse el planteamiento teórico de "The Principal-Agent Theory", que examina la fundamentación teórica acerca del rol general de la información y asimetría informativa en el mercado de seguros. Como referencia puede verse la tesis doctoral de Tobias Ippish de University of St. Gallen, "Telematic Data in Motor Insurance".

6. Para mayor información puede investigarse el planteamiento teórico de "The Theory of Planned Behaviour", donde se analiza el desenvolvimiento conductual postaccidente y conducta de manejo. Como referencia puede verse la tesis doctoral de Tobias Ippish de University of St. Gallen, "Telematic Data in Motor Insurance".

- 1) Reemplazar el uso de variables aproximadas para estimar segmentos de riesgo por datos que revelan la experiencia efectiva de manejo, lo que permitiría redefinir la conceptualización de ciertas medidas o indicadores, como frecuencia, territorio, recorridos, entre otras.
- 2) Proveer información útil para el manejo de los reclamos: reconstrucción de accidentes, estimación del daño, lugar de robo/hurto, y notificación inmediata, entre otras incidencias que afectan los valores correspondientes.
- 3) Proveer servicios añadidos como: información en línea del conductor en tiempo real, prestación de servicios de emergencia, recuperación del vehículo en caso de robo/ hurto, entre otros incidentes.
- 4) Hacer seguimiento a las flotas de vehículos.

En general, los términos y tipos de usos del *telematics* convergen en tres tipos:

- 1. UBI, por sus siglas en inglés, que traducen Usage-Based Insurance:** “seguro basado en el uso”. Es un tipo de seguro en el que las primas son calculadas con base en el nivel de uso del vehículo y no necesariamente se requiere una unidad de telemetría en el vehículo.
- 2. PAYD, por sus siglas en inglés, que traducen Pay As You Drive:** “paga según manejes”. Es un tipo de seguro en el que un dispositivo dentro del vehículo transmite data de uso (al menos, distancia de manejo recorrida) a la empresa de seguros para calcular la prima.
- 3. PHYD, por sus siglas en inglés, que traducen Pay How You Drive:** “paga según como manejas”. Con este tipo de seguro, un dispositivo dentro del vehículo transmite la data de uso y otros parámetros (frenados, aceleración, agresividad en las curvas) a la empresa de seguros para basar el cálculo de la prima de forma más exacta asociada al riesgo de cada individuo.

En cuanto a la transmisión de la data, las opciones son muy variadas, ya sea con dispositivos dentro del vehículo, GPS y aplicaciones para teléfonos inteligentes, asociadas a los precios de escala razonables de los dispositivos y otros retos prácticos. Los programas de *telematics* que se utilizan mundialmente han identificado prácticas emergentes, desde un simple descuento de primas a un juego de productos de seguro más sofisticados, los cuales proveen no solamente información relacionada a la conducta telemétrica, sino también información adicional acerca de patrones de los consumidores (puede identificarse, por ejemplo, el posible interés en productos relacionados), que trascienden las operaciones típicas del negocio tradicional del seguro, por lo que, en el largo plazo, los que primero adopten esta ruta incrementarán la rentabilidad del negocio hasta que se convierta en práctica de negocio de mercado, y experimentarán una reducción significativa en el costo de información y manejo de los reclamos, así como un manejo expedito para la reducción de los fraudes, a pesar de enfrentar un incremento sustancial en los gastos asociados, además de permitir identificar oportunidades de diversificar el portafolio con opciones que estandaricen y estabilicen el precio.

Los programas de *telematics*, en general, tienen impactos indirectos que mejoran aún más el riesgo, como son los programas de telemetría de forma voluntaria, los cuales atraerían a mejores conductores que el promedio por el beneficio asociado a la reducción de la prima (principalmente para quienes conducen poco y los buenos padres de familia). Adicionalmente se esperaría mayor confiabilidad en el manejo de las variables de segmentación, al contar con la retroalimentación precisa de la conducta de manejo.

En general, algunos beneficios del uso de *telematics* se pueden resumir como sigue:

Para la empresa de seguros

- Corrige la incorrecta segmentación del riesgo.
- Mejora la precisión del cálculo de la prima.
- Atrae riesgos favorables (clientes).
- Atenúa el fraude.
- Reduce el costo de los reclamos.
- Diferencia la marca.

Para el consumidor

- Reduce la prima.
- Demuestra los hábitos de manejo antes de un accidente.
- Brinda servicios añadidos: monitoreo de hijos, servicios de emergencia, recuperación en caso de robo, diagnóstico de funcionamiento del vehículo.

Para la sociedad

- Reduce la frecuencia de accidentes de tránsito.
- Reduce el tiempo de respuestas luego de las colisiones.
- Ayuda a establecer el principio de equidad en los levantamientos de tránsito.
- Reduce la contaminación, el tráfico y el consumo de energía.

El uso de *telematics* ha evolucionado muy rápidamente en el mundo, al poder validar las ventajas y limitaciones de su uso en el ramo de seguro de vehículos. En Venezuela deberíamos aprovechar estos nuevos instrumentos y avanzar en un marco distinto para conocer el riesgo. El nuevo reto consiste en estar preparados para emprender estos métodos que revolucionarán el futuro de la industria del seguro, con ventajas competitivas que significarán replantear la infraestructura operativa en términos de ofertas de servicios y productos, así como la función de reclamos, apalancados en inversión en plataformas tecnológicas para apoyar la toma de decisiones en el manejo sistemático de los datos, aprovechando las ventajas de la telemetría para superar las dificultades implícitas en el negocio de los seguros y sus implicaciones en cuanto a privacidad, adaptabilidad y transparencia intrínsecos a este sector de servicios.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La importancia de la segmentación desde un punto de vista integral podría tener impacto en la seguridad vial, en el sentido de que así como para las empresas de seguros es de interés tener conocimiento de la valoración de los distintos segmentos de riesgo (buenos, medios y malos), lo que la hace conformar un portafolio aproximadamente sano (rentable), para la sociedad podría ser de interés tipificar los segmentos de personas que, por lo general, tienden a ser más propensos a tener accidentes de tránsito. Esto es: imaginemos que así como la *experiencia de manejo* es una variable importante para la segmentación de los clientes de las empresas de seguros, para la sociedad sería de interés conocer los accidentes de

tránsito en los que han estado involucrados no solo los vehículos (que podría ser información pública) sino las personas; por lo tanto, la creación de una base de datos (al menos entre las empresas de seguros) de todas las personas y accidentes podría hacer posible la creación de un *score* de faltas que tengan significado para diversos sectores de la sociedad. Por ejemplo, para el sector seguros, ayudaría a conocer a sus nuevos clientes; para las empresas de transporte, conocer el historial de sus conductores y valorar su conducta de manejo; para las autoridades de tránsito, tener conocimiento de la tendencia de los involucrados; y para las instituciones dedicadas a mejorar la seguridad vial en campañas que estén dirigidas a dirigir sus esfuerzos en segmentos de personas específicos, por ejemplo, podría caracterizar a las personas que tienen en promedio al menos 2 colisiones por año y tienen menos de 30 años, con el fin no solo multiplicador de la seguridad vial como actores activos, sino que podría contribuir para la atenuación de su propio *score* de faltas. En este sentido, también sería de mucho valor para la sociedad conocer los reclamos en los que han estado involucrados los vehículos; por ejemplo, se podría crear una plataforma en línea donde sea posible conocer, por vehículo, el *historial de reclamos* para uso no solo de las empresas de seguros, para valorar económicamente el costo de las primas o incluso inspeccionar los riesgos antes de suscribirlos, sino que otros actores podrían beneficiarse, tales como los compradores de vehículos y talleristas, quienes estarían conscientes (una gran cantidad de accidentes de tránsito provienen de fallas mecánicas por falta de mantenimiento) de daños ocultos preexistentes y posiblemente derivados de accidentes previos, con lo que se pueden prevenir eficientemente accidentes o fallas del vehículo en el futuro. La historia de reclamos por la complejidad podría resumirse en un subconjunto representado por los peores riesgos (término que requiere ser definido con precisión), de manera que se ayude a identificar quiénes son los perfiles de alto riesgo para la sociedad, aunque –bajo ciertas condiciones– podrían valorarse de forma distinta y bajo un sentido de mutualidad.

Por ejemplo, podría crearse una *cámara de compensación de riesgos* para delimitar, por una parte, la responsabilidad de las empresas de seguros en el sentido de que puedan valorarse positivamente los perfiles que en condiciones normales son de alto riesgo y, por la otra, dar la posibilidad de que los riesgos buenos dentro de los malos puedan tener cabida en el modelo tradicional, bien porque son las excepciones a la regla media, o bien porque su patrón ha cambiado de malo a bueno. Como antecedente, podemos mencionar las cámaras/fondos de compensación de SOAT que tienen algunos países de la región (Colombia y Perú) para atender las lesiones de todas las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, sin importar la causa del accidente. En este caso lo que se propone es un híbrido para que, adicionalmente a la idea de compensación, sea posible darles la oportunidad a riesgos comúnmente malos, como el transporte público, taxis y motoristas, para que tengan una cobertura con base en la mutualidad, y que puedan crearse incentivos que los hagan merecedores de paquetes más atractivos o incluso la posibilidad de que dejen de ser riesgos malos.

Una iniciativa de interés sería incentivar mediante cursos de manejo u otros argumentos socialmente aceptados que hagan a las personas ser merecedoras de premios derivados del aumento de su aversión al riesgo. Algo similar es aplicado para valorar favorablemente a los conductores jóvenes, a quienes, mediante cursos de manejo defensivo, las empresas de seguros hacen viable un precio adecuado para asumir ciertos riesgos; o mediante soluciones telemétricas, ya que es posible establecer patrones que puedan filtrar los distintos tipos de cliente, en el sentido ya sea de la predisposición natural a que un tercero esté midiendo su forma de manejo o bien a la disminución a discreción de la exposición, con el objeto de obtener algún beneficio económico. Desde un punto de vista de segmentación, se sabe, por ejemplo, que la edad es un factor significativo para valorar el riesgo (mayor edad - mejor riesgo), lo cual, entre otras cosas,

se explica asociado a la menor exposición, lo que hace que los conductores de mayor edad sean mejores riesgos y, por tanto, con menor propensión a accidentes viales. De manera que, según este razonamiento, los accidentes de tránsito podrían disminuirse estableciendo políticas que incentiven el desuso del vehículo, bien por la vía de los esfuerzos mancomunados para buscar tal fin (sociedad civil, autoridades, sector privado), o bien por la vía de buscar soluciones de seguros que apelen a la conciencia colectiva del significado que tiene, tanto a nivel individual como colectivo, el mayor riesgo por el uso del vehículo, aunado a otros beneficios sociales como contribuir a la reducción del consumo energético, a la reducción de las emisiones de CO₂ y, evidentemente, a la disminución de los accidentes de tránsito, más un beneficio individual por el menor precio del seguro.

En este sentido, el uso de *telematics* para la obtención de data puede ayudar a entender la conducta de las personas involucradas postaccidentes, donde la teoría sugiere que hay un cambio conductual derivado del aumento de la falta de confianza en sus habilidades de manejo; y, además, contribuye a reducir el nivel de exposición de manejo de las personas, motivadas por obtener un beneficio económico. Este esquema podría potenciar unas políticas públicas en las cuales un mayor número de personas tenga mayores posibilidades de formar parte de la solución, dada su mayor conciencia acerca de su impacto en la sociedad, a la vez que se premie el ser un mejor conductor. Además de abaratar el costo de las primas, las soluciones telemétricas dan la posibilidad de hacer un seguimiento personalizado de la conducta de manejo basado en cómo se maneja, para direccionar eficientemente los recursos destinados a programas de manejo defensivo. También puede considerarse la posibilidad de publicitar la oferta de productos en función de los perfiles demográficos entre los usuarios que usan telemetría y los que no la usan. Adoptar la telemetría requeriría una reingeniería de la forma como tradicionalmente funciona el seguro, siendo una piedra angular para el éxito la colaboración de diversos actores de la sociedad.

Por otra parte, el acceso a la data telemétrica permitiría la apertura de oportunidades de negocios en otras direcciones, como por ejemplo: las empresas de seguros podrían ofertar servicios basados en el conocimiento de los datos a terceros.

Para finalizar, podemos concluir que, sea cual fuere la aproximación usada para segmentar los riesgos, el tratamiento estadístico y la minería de datos deben ser parte de cualquier programa orientado a poner en práctica soluciones que mejoren la seguridad vial, por lo que es necesario contar con alianzas institucionales para compartir datos relacionados con accidentes. Es de estas alianzas de donde podrán surgir proposiciones concretas que animen la voluntad de las autoridades oficiales para hacer un esfuerzo en mantener al día las estadísticas necesarias para elaborar escenarios que ayuden a identificar patrones de conducta en las vías y a la búsqueda de soluciones innovadoras para valorar el riesgo de vehículos en el país.

Referencias bibliográficas y electrónicas:

Las referencias que se mencionan a continuación están ordenadas alfabéticamente:

Aguilera, Elio (2009). *Seguridad vial en Venezuela*. Fundación Seguros Caracas.

Azzalini y B. Scarpa (2012). *Data Analysis and Data mining: An introduction*. Oxford University Press, USA.

Barry, Keith (2011). Insurance Company Telematics Trade Perks for Privacy. Página web: <http://www.wired.com/2011/08/insurance-company-telematics-trade-perks-for-privacy/>

Blanco, Fernando (2013). "Análisis multivariante de los accidentes de tránsito en Venezuela 2001-2011". Revista *Aportes viales*. Fundación Seguros Caracas.

Cavenez (2010). Ventas de vehículos de las empresas filiales a Cavenez. Página web: <http://www.cavenez.com/>

Dick Jones Communications (2013). Threat to privacy found in auto insurance 'pay as you drive' programs. Página web: <http://www.sciencedaily.com/releases/2013/09/130910165316.htm>

Insurance.com (2012). The rise of usage-based auto insurance. Página web: <http://www.nasdaq.com/article/the-rise-of-usagebased-auto-insurance-cm170587>

InsuranceHotLine.com (2013). Usage-Based Insurance: What it is, How it Works. Página web: <https://www.insurancehotline.com/usage-based-insurance-what-it-is-how-it-works/>

Borckman, M. J. y T. Wright, T. S. (1992). Paperwork presented to the Institute of Actuaries, Statistical Motor Rating: "Making effective use of your data". Great Britain.

National Association of Insurance Commissioners (2015). Usage-Based Insurance and Telematics. Página web: http://www.naic.org/cipr_topics/topic_usage_based_insurance.htm

Sami Haj-Assaad (2013). What is Usage-Based Car Insurance? Página web: <http://www.autoguide.com/auto-news/2013/06/what-is-usage-based-car-insurance.html>

Superintendencia de la Actividad Aseguradora (2013). *Boletín estadístico Seguro en cifras*, edición 46. Página web: http://www.sudeaseg.gob.ve/?page_id=437

The Geneva Association (2012). The Social and Economic Value of Insurance. Página web: http://www.genevaassociation.org/media/99535/ga2012the_social_and_economic_value_of_insurance.pdf

Victoria Transport Policy Institute (2015). Pay-As-You-Drive Vehicle Insurance. Converting Vehicle Insurance Premiums into Use-Based Charges. Página web: <http://www.vtpi.org/tadm/tadm79.htm>