



Ministerio de Salud  
PRESIDENCIA DE LA NACION

MINISTERIO de  
**EDUCACIÓN**  
CIENCIA y TECNOLOGÍA  
PRESIDENCIA de la NACIÓN

CONICET

secyt

Organización  
Panamericana  
de la Salud  
Oficina Regional de la  
Organización Mundial de la Salud

Acta de compromiso

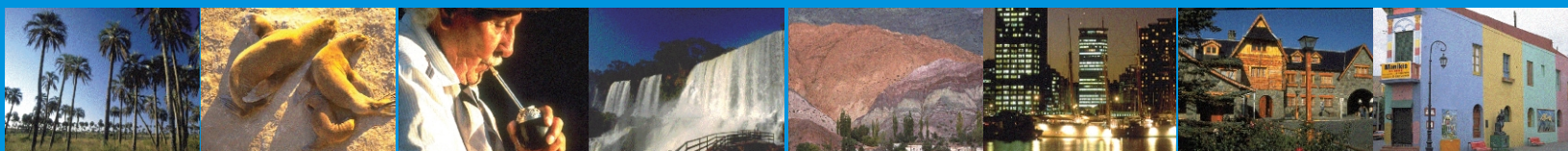
# Foro de Investigación en Salud de Argentina

Prioridades de Investigación en  
**Seguridad vial**  
en Argentina

Acta de Compromiso

[FISA] / [10/90 Gap]

Argentine Forum for Health Research



Septiembre 2007

## ACTA DE COMPROMISO

# Prioridades de investigación en seguridad vial en Argentina



Ministerio de Salud  
PRESIDENCIA DE LA NACION



MINISTERIO de  
**EDUCACIÓN**  
CIENCIA y TECNOLOGÍA  
PRESIDENCIA de la NACIÓN



**Organización  
Panamericana  
de la Salud**

Oficina Regional de la  
Organización Mundial de la Salud

Acta de compromiso: Prioridades de investigación en seguridad vial en Argentina

**Foro de Investigación en Salud de Argentina**

Diseño General: Natacha Carbonelli, Cecilia Diaz

Impreso en Impretati de Victor Morati  
Av. Independencia 2765 Buenos Aires  
Septiembre de 2007

Buenos Aires, 11 de septiembre de 2007

## Prioridades de Investigación: SEGURIDAD VIAL

### Acta de compromiso

El 28 de junio del corriente año, durante una Jornada de Trabajo realizada en el Salón Biblioteca de la Academia Nacional de Medicina de Buenos Aires, coordinada por el Académico Jorge Neira, en el marco del Foro de Investigación en Salud de Argentina (FISA), el Instituto de Investigaciones Epidemiológicas (IIE) de la Academia Nacional de Medicina y la Comisión Nacional Salud Investiga del Ministerio de Salud de la Nación<sup>1</sup>, se presentaron y debatieron las prioridades en investigación sobre SEGURIDAD VIAL surgidas del primer taller de trabajo realizado con esta finalidad durante el año 2006.

Conforme al Decreto Nacional 1724/06, “2007 es el Año de la Seguridad Vial”, por lo cual las actividades desarrolladas en esta jornada estuvieron destinadas a establecer una agenda pública nacional en investigación en salud sobre el tema de manera conjunta con los organismos públicos y privados financiadores de investigación tanto nacionales como internacionales. Para ser más operativos en el delineamiento final de dicha agenda se debatieron las prioridades en investigación en el campo de la Seguridad Vial en grupos interdisciplinarios establecidos por interés temático: salud, prevención y educación y legislación e infraestructura.

La Sesión de Trabajo en Salud contó con la participación de destacados profesionales con experiencia en el área<sup>2</sup>, representando a diversas instituciones<sup>3</sup>.

1. Proyecto de Investigación Multicéntrico “Aplicación de la Matriz de Estrategias Combinadas para establecer Prioridades en Investigación en Salud para su Financiamiento”, coordinación: Silvia Kochen, becarios: Julia Anciola, Graciela Abriata, Eugenia Barbieri, Alejandro Capriati, Estela Centurión, Marcelo García Dieguez, Martín Olmos, Malena Pastor, Constanza Salera.

2. Atadía Pablo Ismael, Faillace Rodolfo, Niccolini Carlos, Blanco Lucia, Pawlowicz Roberto, Pertino Inés, Restivo Monica Adriana, Ubeda Clotilde, Ungaro Jorge, Vacchino Marta, Zein Omar, Soich Dario, Moreira Verónica, Angeleri Patricia, O’ Donnell Carolina, Roques Lisa, Grillo Raquel, Zuloaga Nora, Torrado Marta, Del Cueto Carla, Wagner Eduardo Julio, Coll Armando Arés y Aronna Alicia.

3. Residencia de enfermería - Hospital Fernández; Dirección Nacional de Emergencias Sanitarias, Área Derecho a la Salud e Integración Social. Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma, Ministerio de Salud de la Nación, CENEP, Secretaría de Salud del Municipio de Rosario, Instituto Nacional de Epidemiología “Dr. Juan H. Jara” (ANLIS), Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Ciencias de la Salud y Servicio Social, UBA CONICET, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, RENAT, Secretaría de Estado de Salud Pública San Juan, Universidad Nacional General Sarmiento, Defensa Civil Provincia de Santa Fe, Hospital de Emergencias - Dr. Álvarez- Rosario, y la Secretaría de Salud Pública Dirección Estadística de Rosario.

Los mismos se comprometieron a fomentar, apoyar, incentivar, financiar y/o desarrollar las siguientes líneas de investigación:

1. Calidad de atención
2. Sistemas de información.

1) En el marco de la “calidad de atención” se priorizó:

- a. evaluar y monitorear secuelas y costos relacionados con las lesiones debidas a colisiones vehiculares
- b. evaluar la accesibilidad al sistema de emergencia (optimizar los tiempos)
- c. evaluar el nivel de capacitación de los recursos humanos involucrados en la atención integral del paciente traumatizado;

2) En el marco de los “sistemas de información” se priorizó:

- d. valorar estrategias de prevención vinculadas a la exactitud de la información
- e. implementar y evaluar estrategias para optimizar la integración de la información local
- f. evaluar y monitorear la calidad de los datos
- g. bregar por financiación interna y externa para la implementación de un sistema de recolección y análisis de datos
- h. Investigar si se consideran las situaciones particulares de los sujetos con derecho a obtener la licencia de conducir, por ejemplo con diagnóstico de epilepsia, previa autorización por el especialista.

Los integrantes de la **Sesión de Trabajo en Prevención y Educación**<sup>4</sup> con distintas representaciones<sup>5</sup>, debatieron sobre las líneas de investigación que deberían llevarse a cabo, y acordaron el apoyo y el incentivo de prioridades en educación, información y estadísticas, factores psicosociales, diseño de estrategias para lograr una cultura ciudadana, estudios epidemiológicos y problemáticas y cuidados de las víctimas a largo plazo que se enumeran a continuación:

#### Educación:

- Diseño de planes de educación vial que garanticen un proceso de formación continua de alumnos, docentes y población en general. En este sentido, se destacó la importancia de generar un proceso que comience en los niveles iniciales del sistema de educación formal

4. Arrieguez Luciana, Benzi Gustavo, Bleger Mariel, Bosque Laura, Bramabati Gustavo, Cresta Cecilia, De Hoyos Guillermo, De la Serna Lucila, Delgado Alba, Di Leo Pablo, Dimarco Verónica, Falke Germán, Fernandez Gladis, Fernandez Jose Luis, Geldstein Rosa, Guelerman Eduardo, Herrero Belen, Kaczorkiewicz Andres, Mattioli Marina, Munzel Gustavo, Peltzer Raquel Inés, Ramos Malgarido Silvina, Rapella Maria, Roberto Cherjovsky, Sangregorio Andrea, Slimovich Ana, Valcarcel Oscar, Valeriano Osvaldo, Vidal Fernandez Hugo, Zeollo Muzco Oscar y Zubiarre Paula.

5. Universidad Nacional de Buenos Aires (UBA), Facultad de Medicina y Ciencias Sociales. Universidad Abierta Interamericana (UAI). Defensoría del Pueblo de la Nación. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME) y Comunicación de la Emergencia. Ministerio de Educación de la Nación. Ministerio de Salud de Neuquén. Ministerio de Salud de la Provincia de Mendoza, Programa de Prevención de Accidentes. Municipalidad de Moreno. Policía Federal Argentina, Bomberos División Capacitación y Consejo de Prevención Comunitaria de la Comisión Central de Seguridad Vial. Asociación Argentina de Socorristas. Consejo Federal de Seguridad Vial. Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma (SAMCT). Organización Iberoamericana de Juventud (OIJ), Oficina Técnica Regional Cono Sur. Asociación de Facultades de Ciencias Médicas de la República Argentina. Asociación Prevención de Trauma Pediátrico. Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI). CONICET - Centro de Estudios de Población (CENEP). Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES). Automóvil Club Argentino (ACA). Universidad Nacional de Mar del Plata. Instituto Nacional de Epidemiología Dr. Juan H Jara Anlis, Mar del Plata. Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV). Familiares de Víctimas de la Tragedia de Santa Fe. Escuela Ecos.

y que continúe posteriormente en todas sus instancias. Asimismo, se planteó la necesidad de generar intervenciones en educación vial que alcancen a los adultos y jóvenes que no están integrados al sistema de educación formal.

- Evaluar el impacto de estos planes de educación vial sobre las conductas de las personas

#### Información y estadísticas:

- Diseñar sistemas de registro que permitan contar con el número y tipo de las colisiones vehiculares.
- Estudiar las características y necesidades de las víctimas de estos hechos a partir del desarrollo de encuestas destinadas a tal fin. Es decir, se necesita un registro no solo de los hechos sino también de sus consecuencias (lesiones).

#### Factores psicosociales:

- Investigar sobre los determinantes psicosociales que intervienen en los modos de comportarse de los diversos actores del tránsito según grupos de edad, género y regiones del país.
- Diseñar estrategias para lograr una cultura ciudadana:
- A partir de un trabajo en conjunto entre diferentes Ministerios del Estado (Salud, Educación, Infraestructura), organizaciones de la sociedad civil y medios de comunicación diseñar acciones a mediano, corto y largo plazo para formar cultura ciudadana respetuosa de las normas y de los otros ciudadanos.

#### Estudios epidemiológicos:

- Desarrollar investigaciones que permitan indagar sobre la carga de enfermedad de los traumatismos causados por el tránsito con una perspectiva regional.

#### Problemática y cuidados de las víctimas a largo plazo:

- Efectuar estudios sobre la realidad que viven las víctimas luego de la colisión vehicular, abarcando tantos aspectos sociales, psicológicos y sanitarios.
- Incluir la situación de los familiares de las víctimas.

El grupo planteó la necesidad de contar con el compromiso de las instituciones gubernamentales, nacionales y provinciales, para financiar este tipo de líneas de investigación, en especial, los ministerios del Interior y de Educación. Por otro lado, si bien existen recursos humanos e instituciones capaces de desarrollar estos estudios, hace falta generar una coalición entre las mismas para trabajar conjuntamente sobre la problemática de la Seguridad Vial. Nuevamente, se le asignó a las instituciones gubernamentales un rol protagonista en la conformación y coordinación de esta alianza de fuerzas, así como el apoyo al financiamiento de los proyectos concretos que surjan de la misma.

Los integrantes de la **Sesión de Trabajo en Infraestructura y Legislación**<sup>6</sup> con diferentes representaciones, algunos miembros del Poder Legislativo de la Nación<sup>7</sup>, plantearon la necesidad de decisiones políticas firmes, considerando a la Seguridad Vial como problemática integral, cuyo abordaje y resolución requiere de una política de Estado, priorizaron las siguientes líneas de investigación:

- Análisis de los factores que obstaculizan la implementación y fiscalización de las normas vigentes
- Análisis de los factores que intervienen en el incumplimiento de la normativa vigente
- Investigar el impacto de la normativa acerca de la creación de una autoridad ejecutiva única con poder de policía para el control del tránsito junto a la legislación de un registro único de conductor, en relación a los indicadores de seguridad vial antes de el establecimiento de la normativa.
- Desarrollar una Base de Datos que posibilite confeccionar un mapa preciso de tramos de concentración de colisiones vehiculares.
- Investigar a partir de un análisis comparativo las mejores formas de educación para los actuales conductores.

### Aspecto comunicacional

Es una dimensión específica y central de la problemática de la Seguridad Vial. No se debe otorgar carácter mágico a, por ejemplo, una campaña. Todo mensaje dialoga siempre con juicios y prejuicios del público, con el contraste entre lo que se prescribe y la valoración acerca de “quién” prescribe, con la voluntad de cambio y la efectiva oportunidad para ejercer ese cambio. Por lo expuesto, los objetivos comunicacionales generales y los procedimientos para implementarlos también deben ser extensamente formulados en un plan general de comunicación para la seguridad vial. Sabiendo que operaremos sobre (y desde) escalas menores, sobre fragmentos parciales. Algunos ejemplos:

- Incorporación de la problemática a la universidad a través de acuerdos con cátedras, grupos de estudio, programas de extensión, etc.
- Planificación de acciones comunicacionales masivas
- Planificación de acciones para grupos específicos
- Planificación de acciones mediatizadas
- Planificación de acciones en el cara a cara

6. Aiello Marcelo, Brambati Gustavo, Bonaldi Pablo Daniel, Bustamante Marcelo, Conde Norma, Giorgelli María Julia, Gonzalez Antonio, Irueta Victor, Kaczorkiewicz Andrés, Lapsenson Susana, Marino Juliana Isabel, Suarkovic Patricia, Rey Celmira Esther, José Luis Fernández, Beatriz Sznajder, Figueredo Fernando.

7. Centro de Experimentación y Seguridad Vial; Universidad Nacional de General Sarmiento; Sociedad Argentina Emergencias; Secretaría de Educación Vial-Cuerpo Policial de Tránsito PFA; Programa de Seguridad Vial - Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires; FUSERC (Fundación sobre el Seguro y la Responsabilidad Civil); Instituto Accidentología Vial; Diario de Río Negro; Programa de Seguridad Vial - Defensoría del Pueblo de la Ciudad; Comisión Bicameral de Seguridad Vial - Cámara de Diputados de la Nación; Policía de Tránsito PFA; Departamento de Geografía de la UNNE-CENEP; Facultad de Ciencias Sociales de la UBA, Área Comunicación de la Emergencia; Senado de la Nación.

- Capacitaciones en comunicación para el personal de calle (policía vial, guardia urbana, etc.)
- Capacitación a periodistas
- Avanzar en legislaciones que garanticen espacios gratuitos en los medios masivos para la difusión de campañas de prevención
- Contribuir en generar referentes, líderes sociales
- Capacitación a políticos y legisladores

### Conclusiones

- Las conclusiones volcadas en el acta de compromiso marcan el carácter polifacético de la problemática de la seguridad vial (dimensiones de lo legal, de infraestructura, políticas, educativas, sanitarias, sociales, etc.).
- Se consideró que todas esas dimensiones tienen una expresión específica de mayor o menor peso- en el durante de la colisión vehicular (dimensión de la emergencia), en el antes de la colisión vehicular (dimensión de la prevención) y en el después de la colisión vehicular (dimensión de la atención).
- Al hacer un análisis más detallado entre dimensiones sociales generales y sus expresiones específicas en el desarrollo de la colisión vehicular, se puede establecer que no se parte de una carencia absoluta respecto a reflexión, producción de investigaciones, diagnósticos o propuestas de legislación, por lo que para una optimización de recursos humanos y financieros sería necesario sistematizar ese saber existente.
- Resultaría ideal intervenir sobre la problemática de la seguridad vial accionando en todos niveles presentes. Pero la realidad marca la necesidad de ir avanzando en reformas parciales, siempre sin perder de vista el objetivo general. Las reformas parciales generan una sinergia orientada hacia un cambio positivo.

### Logros alcanzados posteriores a este encuentro

El 15 de agosto del presente año, en el ámbito del Ministerio del Interior de la Nación, y con la presencia del Presidente Néstor Kirchner se firmó el Convenio Federal de Seguridad Vial, rubricado por el gobierno nacional y la mayoría de las provincias. El mismo establece una serie de medidas tendientes a evitar la alta tasa de colisiones vehiculares del país y propone una única licencia de conducir que contará con las mismas características y medidas de seguridad, y servirá para conducir vehículos en todo el país.

La información de todas las licencias será unificada por medio de la creación de un Registro Nacional de Licencias de Conducir, en el que también figurarán todas las infracciones de tránsito y las penalidades aplicadas. De esta manera, y a través de un sistema de puntaje, aquellos conductores que comentan cierta cantidad de infracciones no podrían renovar su licencia durante un período determinado.



El acuerdo también contempla una mayor penalización para los conductores alcoholizados y obliga a las provincias a adoptar las medidas necesarias para poder arrestar a las personas "*en estado de intoxicación alcohólica*".

Asimismo se prohíbe la venta de bebidas alcohólicas en locales cercanos a rutas o autopistas y la publicidad de éstas en las rutas. Se hará énfasis en el control de las velocidades máximas, por medio de la instalación de radares, y del control del tiempo entre peajes, de este modo, los policías o gendarmes podrán solicitar los tickets de peaje a los conductores.

Por otra parte, la Gendarmería Nacional tendrá más facultades a partir de este convenio, y podrá labrar infracciones en rutas y autopistas. Todas estas acciones estarán coordinadas por la Agencia de Seguridad Vial, cuya creación también establece el acuerdo firmado.

# Foro de Investigación en Salud de Argentina

Argentine Forum for Health Research

Auspiciado por

