

# Trabajo de Investigación

## *“Impacto de la Seguridad Vial en la Logística Sustentable”*



### Participantes:

- **Rodolfo Fiadone** (Consultor Independiente).
- **Javier Orloff** (Consultor Independiente).
- **Carlos Augusto Coccia** (ITBA).
- **Iñaki Grehan** (ITBA).
- **Paola Rico** (Especialista en Seg Vial y Normas ISO/IRAM – Transporte Eficiente).
- **Federico Witenas** (CEO – Transporte Eficiente).

# Índice

<b><u>INTRODUCCIÓN</u></b> .....	<b><u>3</u></b>
<u>Desarrollo de las Hipótesis y Sub Hipótesis de Trabajo</u> .....	<u>3</u>
<u>Metodologías de Trabajo</u> .....	<u>3</u>
<b><u>MARCO GENERAL DE LA SEGURIDAD VIAL</u></b> .....	<b><u>4</u></b>
<u>Contexto de la seguridad Vial en el Mundo y Argentina</u> .....	<u>4</u>
<u>Costos de la siniestralidad vial en Argentina</u> .....	<u>5</u>
<b><u>INTRODUCCIÓN A LA NORMA ISO 39001</u></b> .....	<b><u>8</u></b>
<u>Sistemas de Gestión de Seguridad Vial</u> .....	<u>8</u>
<u>Norma Iram 3810</u> .....	<u>8</u>
<u>Norma Iso 39001 y la Logística Sustentable</u> .....	<u>9</u>
<b><u>SECCIÓN DE ENTREVISTAS</u></b> .....	<b><u>11</u></b>
<u>Desarrollo de la Sub Hipótesis 1</u> .....	<u>12</u>
<u>Desarrollo de la Sub Hipótesis 2</u> .....	<u>13</u>
<u>Desarrollo de la Sub Hipótesis 3</u> .....	<u>14</u>
<b><u>CONCLUSIONES FINALES</u></b> .....	<b><u>15</u></b>
<u>Experiencias de éxito en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe</u> .....	<u>16</u>
<u>Mensaje y Reflexión Final sobre la Seguridad Vial y la Sustentabilidad</u> .....	<u>17</u>
<u>Bibliografía</u> .....	<u>17</u>

## **Introducción:**

El presente trabajo pretende analizar si existe una relación directa (o no), entre la seguridad vial y la sustentabilidad aplicada a la logística y el transporte, por medio del planteo de la siguiente hipótesis y sus respectivas sub-hipótesis.

### **Hipótesis de trabajo:**

Las políticas públicas y privadas de seguridad vial tienen un alto impacto positivo en la logística y la sustentabilidad.

### **Sub - Hipótesis de trabajo:**

- **SH1:** La disminución de accidentes hace al bienestar de la población, que es uno de los tres ejes de la “Triple Bottom Line”.
- **SH2:** Las políticas públicas de seguridad vial buscan disminuir los accidentes desarrollando normas de tránsito que producen ordenamiento y previsibilidad, los cuales son parte de las premisas del manejo eficiente o racional.
- **SH3:** Las políticas privadas de seguridad vial disminuyen los siniestros en la vía pública y en los playones de camiones, bajando costos de reparaciones y seguros, y ordenando las operaciones para lograr ser más eficientes.

### **Metodologías de trabajo:**

1. Consulta de documentos nacionales e internacionales sobre seguridad vial, especialmente en cuanto a sus impactos económicos y operativos en las empresas.
2. Análisis de la Norma ISO 39001 respecto a impactos sobre el transporte de cargas.
3. Entrevistas con funcionarios de entes públicos.
4. Entrevistas con funcionarios de entes y empresas privadas.
5. Recopilación de la información obtenida, ordenamiento, y desarrollo de tesis y demostración (o no) de la hipótesis propuesta.

## Marco General de la Seguridad Vial

Para darle un marco inicial a esta investigación, analizaremos algunos datos de documentos nacionales e Internacionales, para tomar como punto de partida, comprender la situación actual, las oportunidades y desafíos que tenemos delante como sociedad.

### Contexto de la seguridad vial en el Mundo y Argentina.

**1,200,000**  
Muertes anuales (mundo)

**50,000,000**  
Personas con lesiones graves anuales (mundo)

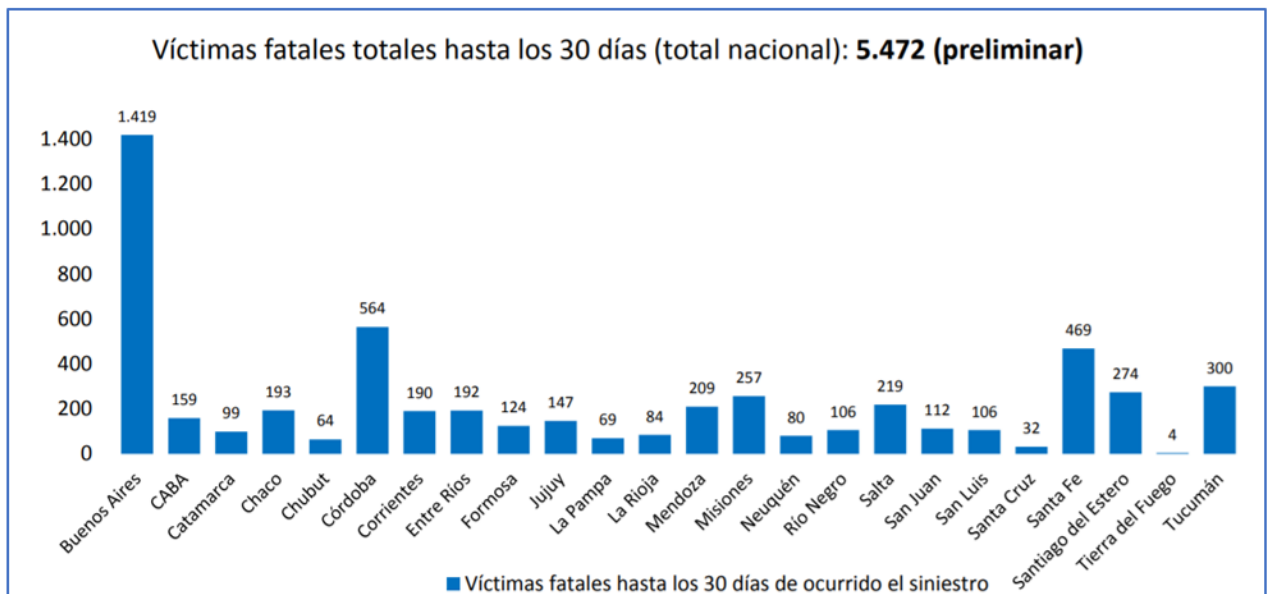
**15 a 29**  
Edad en que siniestros viales son principal causa de muerte y discapacidad

**1 al 3%**

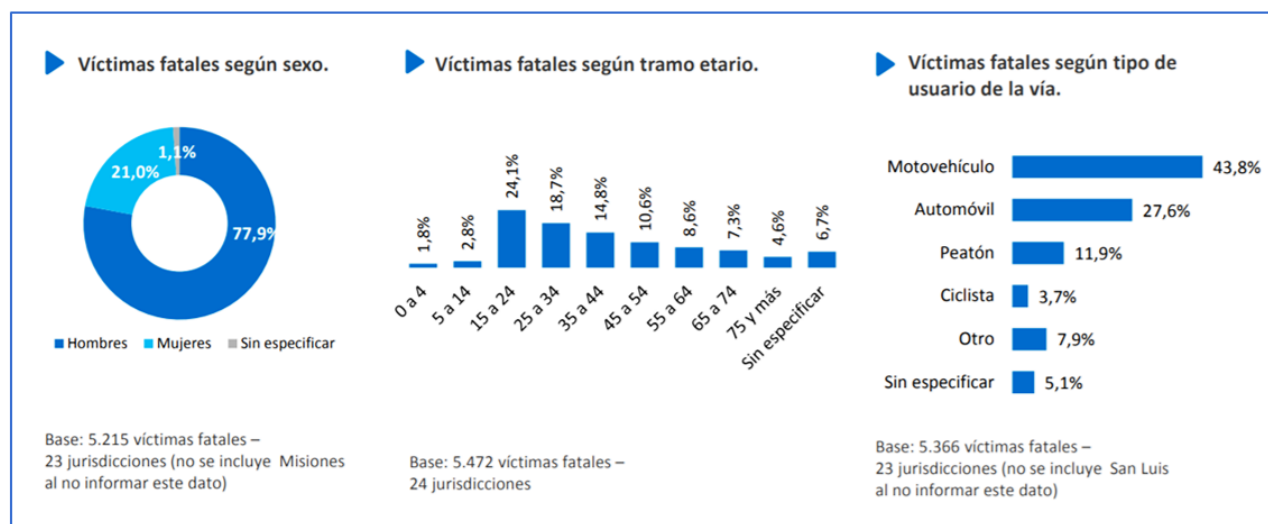
Del PBI en países de América Latina y Caribe

**10,000,000,000**  
US\$ estimó el BID el costo de los siniestros viales en Argentina 2013

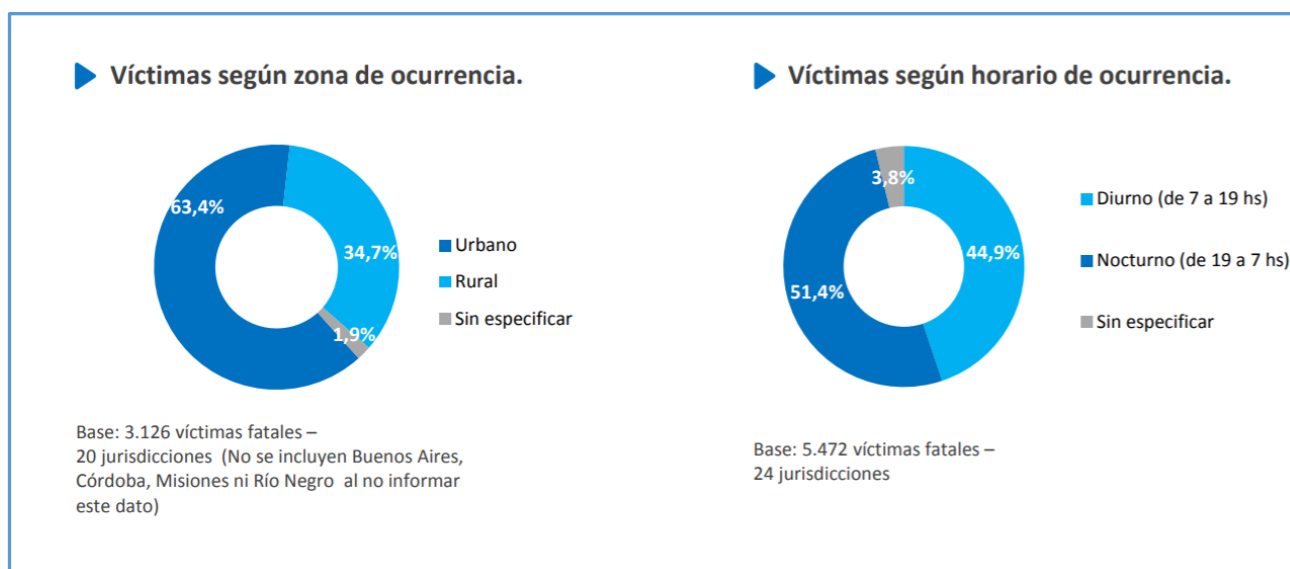
(Fuente BID)



Fuente: ANSV - Anuario Estadístico de siniestralidad vial Año 2018 (preliminar) – Pág. 6.



Fuente: ANSV - Anuario Estadístico de siniestralidad vial Año 2018 (preliminar) – Pág. 22.



Fuente: ANSV - Anuario Estadístico de siniestralidad vial Año 2018 (preliminar) – Pág. 25.

## Costos de la siniestralidad vial en Argentina

Es oportuno aportar, como información introductoria al trabajo, un repaso de la distribución de los costos que recaen sobre las arcas públicas de Argentina. La información y tablas incluidas a continuación fueron extraídas de:

**“Anuario Estadístico de siniestralidad vial - Dirección Nacional de Observatorio Vial – 2018-2019”**

El costo de la siniestralidad vial en la Argentina para 2017 ascendió a los \$175.655 Millones, lo que equivale a un **1,7%** del Producto Bruto Interno de la Argentina, tal como se puede observar en la Tabla 1 y Tabla 3. Estos resultados están en consonancia con lo observado en otros países, dado que para América Latina se estiman en el rango de 1 a 3 puntos del PBI de los países de esta región.

**Tabla 1: Costos de la siniestralidad vial en la Argentina en pesos corrientes de 2017**

Tipo de costo	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Costos médicos	3.787.425	111.089.435	43.035.651	157.912.511
Costos pérdida de productividad	16.129.062.133	421.567.478	63.886.849	16.614.516.459
Costos humanos	155.099.979.800	3.266.446.262	0	158.366.426.063
Costos de la propiedad	21.853.753	31.670.557	253.222.262	306.746.572
Costos administrativos	171.426.109	30.893.337	6.601.431	208.920.877
<b>Total</b>	<b>171.426.109.220</b>	<b>3.861.667.069</b>	<b>366.746.193</b>	<b>175.654.522.481</b>

**Tabla 2 : Costos de la siniestralidad vial en la Argentina. Relevancia de los componentes. En porcentaje en relación al costo total por tipo de víctima**

Tipo de costo	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Costos médicos	0,0%	2,9%	11,7%	0,1%
Costos pérdida de productividad	9,4%	10,9%	17,4%	9,5%
Costos humanos	90,5%	84,6%	0,0%	90,2%
Costos de la propiedad	0,0%	0,8%	69,0%	0,2%
Costos administrativos	0,1%	0,8%	1,8%	0,1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Según el informe, se definen los costos de factor humano como:

Los costos inmateriales del dolor, sufrimiento, pena y la valoración de la pérdida de la calidad de vida o la vida. Este concepto puede incluir desde la pérdida de las expectativas de vida de las víctimas fallecidas, el sufrimiento físico y mental de la víctima o bien de familiares y amigos.

Y los de pérdida de productividad como:

Las mermas en las que se incurre en la economía como consecuencia de la pérdida de capacidad productiva de aquellas personas que se ven afectadas por una lesión temporaria o permanente o la muerte prematura. Puede ir desde la merma de ingresos por un día sin trabajar a causa de una lesión leve, hasta décadas de ingresos perdidos por muerte prematura o discapacidad.

Vale la pena aclarar que, en el caso de los costos médicos donde hay fallecidos, el valor no es cero. En una ponderación relativa con respecto a la valoración de la vida humana, es muy pequeña, pero en términos monetarios no es cero. Es evidente como cambia la distribución de costos acorde a la gravedad de los

hechos. En los casos de fallecidos y heridos graves, la distribución de costos se atribuye casi en la totalidad a costos humanos. Por otra parte, en los casos de heridos leves, la mayor parte de los costos se atribuyen en primera instancia a daños a la propiedad, pérdida de productividad y a los gastos médicos implicados en la atención de los heridos.

**Tabla 3 : Costos de la siniestralidad vial en la Argentina. Relación con el PIB y por víctima.**  
En porcentaje del PIB y costo en pesos corrientes 2017 por víctima.

Relaciones	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
% del PIB	1,6%	0,04%	0,00%	1,7%
Costo por víctima	30.551.793	284.111	3.375	1.373.599

\*Para las tres tablas: (Observatorio Nacional Vial, 2019, p. 48-49)

Los números anteriores pueden ser tomados como referencia para empresas privadas a la hora de calcular los costos de la siniestralidad en su zona de influencia. Resulta interesante ver la distribución de costos obtenida para las áreas definidas en la Tabla 2, para el sector privado, los costos que más se le pueden asociar son los humanos y de pérdida de productividad, porque generalmente los demás están cubiertos por una póliza de seguros (vale mencionar que los costos médicos están subestimados pues los valores de referencia privados pueden ser hasta 7,2 veces más altos que los públicos).

Finalmente, dentro de las conclusiones se plantea la necesidad de asignación de recursos sostenidos en el tiempo, y que existe una competencia por esos recursos del presupuesto entre la seguridad vial y otras áreas. Por lo tanto, queda a criterio de los tomadores de decisiones, definir cuál relación costo-beneficio favorece mayormente los intereses de la empresa o población:

El diseño e implementación de políticas públicas orientadas a dar respuesta a la siniestralidad vial requieren de una asignación de recursos sostenida en el tiempo. Asegurar este flujo de recursos supone la priorización del problema frente a otros que también compiten con él por el presupuesto, a lo que la estimación de los costos de la siniestralidad vial puede contribuir en la medida en que permite resaltar los beneficios económicos en los que redundan la implementación de medidas preventivas. También esta estimación habilita a la realización de análisis de costo-beneficio de proyectos de inversión que muestren los retornos que los mismos implican para la sociedad al evitar pérdidas evitables de vida humana en el tránsito.

Teniendo en cuenta lo detallado en las estadísticas expuestas, no hace falta redundar en comentar cuál es la necesidad de ocuparnos como sociedad de la seguridad vial. También es evidente cómo afecta la siniestralidad vial al mundo en su conjunto, pérdidas humanas y económicas y consecuencias irreparables que se deben afrontar.

## Introducción a la norma ISO 39001

Esta norma proporciona herramientas a las organizaciones que permiten reducir y/o eliminar la incidencia y riesgos de muertes y lesiones graves asociadas a siniestros viales, identificando elementos de buenas prácticas en gestión de seguridad vial, llevando paralelamente a la organización hacia un uso más eficaz del sistema vial desde el punto de vista de los costos

### “Sistemas de Gestión de Seguridad Vial”

La ISO 39001 es una norma internacional elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) que especifica los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad (Road Traffic Security – RTS) o de Seguridad Vial (SV) para que las organizaciones que interactúa con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los accidentes de tránsito. El contexto de la seguridad vial está formado por cuatro factores sobre los que reposa la norma ISO 39001:2013:

- Factor humano
- Factor vehículo
- Factor vía
- Aspectos organizativos

La implementación y certificación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial conforme a la ISO39001 permite salvar vidas y fomentar comportamientos más seguros en la conducción, suponiendo un impacto positivo en las organizaciones que implementan este estándar y en la sociedad en general.

### Requisitos exigibles para su implementación y posterior certificación:

- Análisis del contexto de la Organización.
- Gestión de Riesgo Vial.
- Planificación correcta de viajes.
- Protocolos ante Siniestros e incidentes.
- Indicadores de mtto, desempeño de vehículos y choferes.
- Una política de Seguridad Vial adecuada.
- Desarrollo de objetivos de SV.
- Planes de acción que cumplan con los requisitos legales.
- Capacitación.

La ISO 39001 busca distribuir responsabilidades entre públicos y privados, y llevar a cabo desde cada organización una política de Seguridad Vial que impacte en su propio seno y en la comunidad en su conjunto.



*“Seguridad vial. Buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros”.*

Del mismo modo, se puede hacer referencia a las normas IRAM 3810 pero desde un punto de vista más específico, ya que ésta tiene como ámbito de aplicación el transporte de pasajeros específicamente.

Sin embargo, ambas tienen como meta disminuir la siniestralidad vial, de manera general o específica.

*Debe considerarse que el objeto de ambas normas es reducir las muertes y las lesiones graves relacionadas con los siniestros viales, pero, cabe aclarar, que los resultados de su implementación impactan más allá de la seguridad vial.*

La gestión de riesgo vial, tratar de minimizar el efecto de la incertidumbre en la conducción y desarrollar capacitaciones en este sentido, repercuten en la conducción eficiente.

Algunas de las variables que impactan sobre los resultados son pasibles de ser dominadas y otras, que, para controlar efectos, necesitan que hagamos uso de ese dominio.

La incidencia del entorno, del factor vehicular y del humano son directamente proporcionales a la alta o baja siniestralidad, pero siempre existe la posibilidad de neutralizar o minimizar sus efectos negativos y potenciar los positivos y de eso se trata la norma ISO 39001. Identificar hallazgos, desvíos y realizar su tratamiento, encontrando la causa y eliminándola. En este camino, la gestión de riesgo es la clave para adelantarse a consecuencias no deseadas.

El entorno muchas veces es efecto de la conducta humana, desde el estado de la vía de circulación hasta el tráfico que nos rodea. Lo mismo aplica para las condiciones de los vehículos, su mantenimiento, por lo que el factor humano cobra preponderancia en la problemática vial y es sobre lo que hay que trabajar más profusamente en búsqueda de resultados.

La resultante de este proceso hacia la mejora continua en un Sistema de Gestión de Seguridad Vial puede sorprender. Una gestión adecuada de velocidad, estado y mantenimiento de los vehículos, tiempos ordenados, selección de las rutas, capacitación y concientización, no solo impactan en la baja de siniestralidad vial, sino también en un cambio cultural que hoy demanda la sustentabilidad.

Se podrían poner muchos testimonios sobre la relación directa entre las ISO 39001 y la logística sustentable, pero parece más atinado demostrarlo con los numerosos aspectos coincidentes que se detallan en la tabla 4:

**Taba 4: Aspectos más importantes que relacionan la ISO 39001 con una Logística Sustentable**

	ISO:39001	Logística Sustentable
Conducción segura	✓	✓
Conducción eficiente	✓	✓
Buen mantenimiento de los vehículos	✓	✓
Elección adecuada del vehículo según el uso	✓	✓
Respeto de la relación Peso / Potencia	✓	✓
Ruteo adecuado	✓	✓
Capacitación del recurso	✓	✓
Concientización	✓	✓
Planificación	✓	✓
Gestión de Riesgo	✓	✓
Gestión de indicadores	✓	✓
Disminución de siniestros	✓	✓
Disminución de infracciones	✓	✓

Fuente: Elaboración propia.

## **Sección de entrevistas**

A continuación, se detallan las empresas y organizaciones que ofrecieron su visión y brindaron información sobre sus buenas prácticas y políticas que hacen a una mayor seguridad vial, tanto de su empresa u organización, como de la comunidad en general, a cuáles se agradece su participación en este estudio y se destaca su compromiso con la seguridad vial de nuestro país.

### **Entrevistas con Funcionarios Públicos:**

- Agencia Nacional de Seguridad Vial
- Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires
- Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- SAME
- Policía y Bomberos
- Otros

### **Entrevistas con Funcionarios de entes y empresas privadas:**

- Asociación de Jueces de Faltas de la Provincia de Buenos Aires.
- CESVI (Centro de Estudios de la Seguridad Vial)
- OVILAM (Observatorio Vial de Latinoamérica)
- ISEV (Instituto de Seguridad y Educación Vial)
- Safety Group
- Zarcam Logística
- Express Logística
- Avancargo
- Servicio de Emergencias Privado
- Compañías Aseguradoras

Los resultados de las entrevistas realizadas se desarrollan a continuación, en función de las sub hipótesis planteadas al inicio de este documento.

## Desarrollo de la sub hipótesis 1

**SH1:** La disminución de accidentes hace al bienestar de la población, que es uno de los tres ejes de la “Triple Bottom Line”.

### **“Triple Bottom Line”**

Se trata de un concepto que se aplica a empresas e instituciones de cualquier tipo, el cual postula que no se deben medir sólo los resultados económicos de una organización, sino también el impacto de su actividad en el medio ambiente y en la sociedad.

Para emprendedores y empresarios, hacer el balance económico es fundamental para asegurar la buena gestión y la confianza en la actividad de la organización. Sin embargo, como ello, también es tan importante y vital la medición del impacto social, es decir cómo cubre su razón de ser a un alcance 360°.



Estos 3 conceptos están íntimamente relacionados, y como se verá, las políticas públicas y privadas relacionadas a la seguridad vial y sustentabilidad, traen importantes beneficios sociales, económicos y medioambientales.

Es interesante resaltar las frases más relevantes de las entrevistas realizadas, en relación a cómo nuestra sociedad se relaciona con la seguridad vial:

- Debemos tomar conciencia acerca de la seguridad vial. En nuestro país se parte de la idea de que los siniestros viales son accidentes inevitables, fruto del destino o de que el suceso vial fue responsabilidad de un tercero con el que se tuvo el siniestro.
- La sociedad no considera a la seguridad vial como un tema de alto impacto. Los accidentes “le pasan a los demás”.
- Hay que trabajar sobre el riesgo, la percepción del riesgo. Esto favorecería enormemente a la disminución de los accidentes y se desarrollarían conductores con actitudes más defensivas y menos agresivas en nuestras calles.

Después de leer estas opiniones recurrentes en las entrevistas, cabe una reflexión interna y preguntarse si nos identificamos con estas frases, y cómo se podría cambiar el rumbo de estas percepciones. De lograrlo, sin dudas, traería aparejada una mejora en la seguridad vial de nuestro país, beneficiando de esta forma, a cada uno individualmente y a la sociedad en su conjunto, generando ahorro de recursos por parte del estado, que podría dedicarlos a otros fines como educación, salud y seguridad.

## Desarrollo de la sub-hipótesis 2

- **SH2:** Las políticas públicas de seguridad vial buscar disminuir los accidentes desarrollando normas de tránsito que producen ordenamiento y previsibilidad, los cuales son parte de las premisas del manejo eficiente o racional.

Esta SH2 es válida y se cumple en muchos casos en todo el mundo, dado que la conducción defensiva implica que:

- Anunciar nuestras maniobras, ayuda a que los conductores que vienen detrás puedan anticiparse y evitar frenadas violentas, ahorrando de esta forma energía (combustible).
- Disminuir el nivel de estrés, mejora el comportamiento al frente del vehículo y evita maniobras bruscas. También ayuda a ser más suave con el acelerador: es muy fácil “desquitarse del estrés” pisando de más el acelerador, pero esto necesariamente no implica alta velocidad ni aceleración, pero si picos excesivos de consumo de combustible.
- Evitar cualquier tipo de conflicto en la vía pública: ninguna discusión de tránsito en la vía pública termina de buena manera, y siempre son evitables; para que se produzca una pelea tiene que haber al menos dos participantes.
- Mantener distancias prudenciales con otros vehículos, está muy relacionado con el punto N°1, respecto de optimizar la energía frenando menor cantidad de veces y con menor intensidad.

Por otra parte, analizando y resumiendo la información brindada por las instituciones y empresas entrevistadas, muchas hicieron referencia a las políticas públicas. Se transcriben los extractos más importantes:

- Hay falta de capacitación sobre estas temáticas en el personal del estado, partiendo de la base que, en la mayoría de los casos no hay personal calificado e idóneo para estas tareas. Si, además, no son capacitados ni formados, el problema se acrecienta aún más.
- Los cambios políticos no deben afectar al plan o estrategia de la seguridad vial y debe ser un plan a largo plazo. Es sabida la falta de políticas y acuerdo a largo plazo, y temáticas como la seguridad vial, lastimosamente tampoco son la excepción.
- El sistema federal dificulta la uniformidad de criterios. Muchas infracciones y sanciones poseen criterios de evaluación y penalizaciones diferentes a lo largo de nuestro país. Si bien se debe respetar el federalismo, en estas cuestiones se debería tomar lo mejor de cada provincia para enriquecer la Ley Nacional de Tránsito que está por encima de todas las provincias y jurisdicciones.
- Hay países donde las multas son un porcentaje del sueldo, por lo que se pueden adaptar las multas, al nivel económico del infractor. Con esto se logra más paridad en la capacidad económica del infractor, respecto de su nivel de ingresos. Es sabido que muchas personas tildan de “impagables” a determinadas infracciones por lo que terminan no respondiendo a ellas.
- Las infracciones deberían estar centralizadas, para sancionar a los infractores, teniendo en cuenta su historial. Esto también de una sensación de mayor justicia frente a los reincidentes y personas que son recurrentes a realizar infracciones.
- Debemos tener dispositivos de fiscalización homologados en tiempo y forma.

### Desarrollo de la sub-hipótesis 3

- **SH3:** Las políticas privadas de seguridad vial disminuyen los accidentes en la vía pública y en los playones de camiones, bajando costos de reparaciones y seguros, y ordenando las operaciones que así se hacen más eficientes.

Esta hipótesis fue comprobada durante el desarrollo de este trabajo, sobre todo luego de recopilar las entrevistas realizadas a empresas privadas y compañías de seguro. Lo cual nos llevó a preguntarnos: ¿Si están comprobados los beneficios de tener un programa / política de seguridad vial, por qué pocas empresas los realizan?

Por esto, a continuación, se desarrollan estos beneficios y se hace foco en que tener un programa de seguridad vial o Certificación de Normas, trae también, beneficios económicos.

De las entrevistas realizadas podemos decir con certeza que, muchas empresas privadas certifican Normas, como la ISO 39001, por iniciativa propia. Como contra partida, hay empresas que certifican por pedido expreso de sus dadores de carga o clientes. Esto último es cada vez más común, al igual que tener estrategias o políticas de sustentabilidad y medición de la huella de carbono.

La certificación predispone un ordenamiento general de la empresa y eso favorece a la compañía. Se han registrado importantes bajas en la tasa de accidentes. También se ha evidenciado una disminución de costos por reparaciones en la flota de vehículos, en diversas empresas de diferentes rubros.

Gran parte de los dadores de carga buscan que las entregas sean hagan lo más rápido posible, lo cual atenta contra la seguridad vial. Esto se debe a que las empresas de transporte focalizan mejorar los tiempos de entrega disminuyendo los tiempos de traslado (aumentando la velocidad y estrés sobre los conductores), en lugar de absorber y mejorar los tiempos de carga, descarga y procesamiento de la mercadería, los cuales deberían negociarse con quienes entregan o reciben la carga.

Uno de los interrogantes más interesantes a resolver fue saber si empresas aseguradoras, dan beneficios económicos a empresas que tengan programas o políticas relacionadas con la seguridad vial.

De las consultas realizadas, podemos afirmar que: las compañías de seguros no bonifican a las empresas por tener un programa de seguridad vial. Pero sí lo hacen, cuando las empresas evidencian una tendencia a la baja, en los indicadores de accidentología año tras año. Para lo cual, es necesario realizar certificaciones o bien tener un programa de seguridad vial. Lo cual permite decir que, indirectamente, tener programas o políticas de seguridad vial, produce beneficios económicos, en cuanto a los menores costos en las pólizas de seguros.

Otro aspecto a destacar en base a la información recopilada es que la seguridad vial en las playas de maniobras ordena y así elimina siniestros, pero normalmente es desarrollada por el área de higiene y seguridad del trabajo, y esta no siempre atiende o conoce todas las implicancias del tema.

Para finalizar esta etapa, enumeramos los distintos efectos económicos de un incidente vial sobre una empresa privada:

- Lucro Cesante Persona – Vehículo.
- Reparaciones - Indemnizaciones – Seguros.
- Imagen pública y hacia el cliente.

## Conclusiones Finales

SH1: “La disminución de accidentes hace al bienestar de la población, que es uno de los tres ejes de la “Triple Bottom Line”.

Esta sub-hipótesis es correcta, aunque debemos hacer nuestra propia autocrítica como país y reflexionar sobre nuestro nivel de conciencia y responsabilidad respecto de la seguridad vial.

SH2: “Las políticas públicas de seguridad vial buscar disminuir los accidentes desarrollando normas de tránsito que producen ordenamiento y previsibilidad, los cuales son parte de las premisas del manejo eficiente o racional”.

Esta sub-hipótesis es cierta, dado que el ordenamiento y la mayor previsibilidad, son pilares fundamentales en de una conducción eficiente. Tanto la conducción eficiente, como una conducción segura, comparten muchos términos y acciones, por lo que de implementar capacitaciones de una de las dos, la otra también se verá beneficiada (reducción de consumo de combustible y reducción de siniestros viales).

SH3: “Las políticas privadas de seguridad vial disminuyen los accidentes en la vía pública y en los playones de camiones, bajando costos de reparaciones y seguros, y ordenando las operaciones que así se hacen más eficientes”.

La última sub-hipótesis también es cierta y quedó demostrado en este documento, pero volvemos a la pregunta inicial de ¿Por qué son pocas las empresas que poseen estos programas o políticas?

¿Se deberá a la desinformación? ¿La vorágine del “día a día” les quitará poder de análisis a los directivos y no buscan nuevas herramientas que les permitan crecer y mejorar sus procesos? ¿No hay una toma de conciencia genuina por parte de los privados y como sus operaciones afectan a la comunidad? ¿Será que no hay programas de gobierno que los fomenten? ¿Será que la comunidad en general, no premia, no valora ni elige empresas que tengan este tipo de políticas?

En nuestra opinión la respuesta que se trata de una mezcla de distintas proporciones de cada una de estas cuestiones.

Como conclusión final, dejamos un extracto de uno de los textos analizados, sobre experiencias en nuestra región sobre la seguridad vial, texto publicado por el BID (Banco Interamericano de Desarrollo).

## “Experiencias de éxito en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe”

Este informe calificó 109 programas o políticas que fueron aplicadas y consideradas exitosas para la reducción de la siniestralidad vial en los países de la zona que el título menciona. Las experiencias dividen en cuatro categorías dependiendo el tipo de factor que enfoca cada experiencia:

- Factor humano.
- Factor infraestructura.
- Factor legal.
- Factor vehículo.

Las experiencias de factor humano son las primeras que el sector privado puede considerar aplicables, ya que implican medidas que una empresa privada puede llegar a tener. Como contra partida, el marco legal o la infraestructura, dependen más de cuestiones políticas de cada país.

Experiencias sobre el factor humano que se destacan:

Las organizaciones que realizan campañas de concientización específicas deberían estar guiadas bajo una misma orientación, para garantizar la máxima rentabilidad de los recursos, que los mensajes se transmitan de manera adecuada, acordes con los problemas que se quieren resolver prioritariamente, asegurar su permanencia en el tiempo, la extensión a diferentes ámbitos geográficos, rangos de edades, población objetivo, etc.

La participación de los medios de comunicación en las actividades de concientización y divulgación es una medida muy positiva para aumentar el éxito de las acciones en materia de seguridad vial.

Las medidas dirigidas a la capacitación de conductores profesionales deben implementarse de manera obligatoria, para los diferentes grupos especialmente para aquéllos más afectados por accidentes de tránsito.

### 1) Factor vehicular:

Se cree que a menos que se posea una flota de vehículos a los cuales mantener a la vanguardia en seguridad vial, tiene poca incidencia en lo que puede ser trasladado al sector privado. Sin embargo, es muy aplicable a empresas de transporte y logística, por lo que resaltamos también este aspecto y creemos que es fundamental tener una flota actualizada y con planes de mantenimiento adecuados a sus exigencias y riesgos potenciales para la comunidad.

Como conclusión se puede decir que, las campañas de enfoque humano pueden tener eficacia en la reducción de la siniestralidad, también puede tener un gran impacto en la sustentabilidad y la logística si se orientan las experiencias para esa dirección.



## Reflexión Final sobre la Seguridad Vial y la Sustentabilidad.

El espíritu que originó este trabajo fue poder llevar a la comunidad, datos, experiencias exitosas y ejemplos concretos de como poder contribuir a la seguridad vial y sustentabilidad.

A pesar de los beneficios que tienen este tipo de políticas, tanto económicos, sociales y ambientales, sigue siendo un tema que no está en la agenda de la mayoría de las empresas.

Es nuestro deseo que este tipo de estudios pueda contribuir a esa toma de consciencia, poder cambiar el rumbo y que podamos tener empresas e instituciones públicas comprometidas con la seguridad vial y la sustentabilidad. Creemos firmemente que transitar este camino dará beneficios para la comunidad y a los intereses de cada empresa o institución.

Agradecemos a todos los participantes de este proyecto, tanto a nuestro equipo multidisciplinario, como a las empresas e instituciones que se tomaron el tiempo de brindar su visión y experiencia sobre este tema. También queremos agradecer y destacar la participación del ITBA por medio del CLIO y OLS, por el espacio brindado e invitamos a otras facultades y universidades a poner estos temas en la agenda.

**Bibliografía:** Este Documento pudo llevarse a cabo gracias a todos los entes públicos y privados que brindaron sus testimonios y experiencias acerca de esta temática. Por otra parte, detallamos las fuentes y documentos analizados para el desarrollo del presente trabajo:

*BID\_Seguridad vial desafíos y oportunidades en América Latina y el Caribe-2019. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Experiencias-de-%C3%A9xito-en-seguridad-vial-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Resumen-ejecutivo.pdf>*

*CEPAL\_Guía práctica diseño e implementación de políticas seg vial-201. Recuperado de la página de internet de CEPAL: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/35266-guia-practica-diseno-implementacion-politicas-seguridad-vial-integrales>*

*Observatorio Nacional Vial (2019). Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/estimacion-de-costos-sociales-de-los-siniestros-viales-en-argentina-para-el-ano-2017>*

*Dirección Nacional del Observatorio Vial (2019). Anuario estadístico de siniestralidad vial, año 2018. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/anuario-estadistico-preliminar-2018>*

*De la Peña, E., Millares, E., Díaz, L., Taddia, A., Bustamante, C. (2016). Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe: Resumen Ejecutivo (Monografía del BID; 337). Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo &*

*Asociación Española de la Carretera. Recuperado de la página de internet del BID: [www.iadb.org](http://www.iadb.org)*