

# REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL



INFORME TECNICO



# REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL

## Contenido

Introducción .....	3
La Revisión Técnica Vehicular como “Defensa Social” .....	4
Su impacto en la seguridad vial .....	6
A.- Siniestralidad Vial Argentina.....	6
A.1. Porcentual de Participación de Automotores de hasta 2.500 kgs. en siniestros viales graves. ....	6
A.2. Porcentual de incidencia de las “fallas mecánicas” en los sistemas considerados, en la siniestralidad vial argentina. ....	6
B.- Verificación Técnica Vehicular en la Pcia. de Buenos Aires.....	8
B.1. Causas de Rechazo que afectan a la Seguridad Vial.....	9
B.2. Análisis.....	11
B.3. Relación costo-beneficio .....	11
C-Verificación técnica de motovehículos .....	12
A.- Siniestralidad Vial de motovehículos .....	12
B.- Verificación Técnica Vehicular de motovehículos en la Pcia. de Buenos Aires .....	14
D-Dictámen ISEV.....	15

## INTRODUCCIÓN

Con el advenimiento del instituto de la Revisión Técnica Obligatoria Vehicular a principios de 1995 a través de la vigencia de la Ley 24.449 y las diversas normas provinciales de adhesión, particularmente la de la Provincia de Buenos Aires, existieron severas resistencias a su implementación, basadas fundamentalmente en la carencia de conocimiento del instituto de la VTV y su rol en la gestión de la seguridad vial de una sociedad.

En aquella oportunidad el ISEV dio a conocer a la opinión pública la verdadera función y dimensión del instituto, su carácter de “defensa social” y su impacto en materia de Seguridad Vial.

En la actualidad y ante la inminente implementación, 21 años demorada, del instituto en uno de los principales parques de automotores de Latinoamérica, como lo es el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, vuelven a escucharse argumentaciones que desvirtúan la naturaleza y alcances de beneficio en materia de seguridad vial. Sin embargo, en esta oportunidad, la “desvirtuación” parte de expresiones de políticos en cargos ejecutivos o legislativos que evidentemente desconocen o pretenden desconocer los beneficios de la implementación de esta verdadera defensa social en una materia que constituye la principal causa de muerte y lesiones no natural de nuestra sociedad: el siniestro vial.

### LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR COMO “DEFENSA SOCIAL”

En diversas oportunidades nos referimos a las tres (3) defensas sociales que existen en materia de Seguridad Vial. Una por cada Factor de la trilogía Vial. Son las defensas que posee una sociedad para garantizar desde el Estado un mínimo de seguridad en la circulación terrestre.

Esas defensas son:

1. La *habilitación* de conductores. (Factor Humano)
2. **La Revisión Técnica Vehicular Obligatoria (Factor Vehículo)**
3. La *Auditoria* de Seguridad Vial. (Factor Ambiental)

La revisión técnica vehicular, es una actividad indispensable para mejorar el mantenimiento y las condiciones de seguridad del parque automotor a la vez de servir para evaluar las emisiones de fuentes móviles, ambas tareas dirigidas a posibilitar la adopción de medidas que controlen el impacto que el tránsito tiene sobre la salud de la población.

Esta deuda social se encuentra aún pendiente de resolución eficiente en una de las principales jurisdicciones de Latinoamérica, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21 años demorada desde su previsión legal (1995).

La RTVO persigue entre sus objetivos dar respuesta a:

1. Las necesidades de la sociedad en su conjunto por estar *protegida* así como por mantener la *equidad social* respecto a los requerimientos de calidad de vida urbana, en virtud de que la salud de todos se ve afectada por la seguridad del tránsito y la contaminación del aire.
2. Las necesidades locales del Estado de contar con una estructura de inspección y mantenimiento que permita implementar en todo su alcance la legislación vigente, para obtener un tránsito seguro, reducir su impacto ambiental y evitar costos en salud pública.
3. La necesidad de incorporar *capacidad de diagnóstico* sobre la seguridad y las emisiones de los vehículos así como sobre el nivel de fallas, reparaciones y costos para establecer prioridades de acción, que “alimenten” a su vez la generación de políticas públicas al respecto.

*“En todo el mundo está ampliamente demostrada la incidencia positiva de una revisión técnica de vehículos que se realice en forma obligatoria, periódica, independiente y universal. Ello se explica en que con una rtv (itv, vtv, rto u otras denominaciones similares) se genera una cultura de mantenimiento vehicular entre la población que provoca la disminución de la incidencia de las fallas mecánicas en la accidentalidad y, como es bien conocido, el origen multifactorial de todo accidente de tráfico siempre involucra en algún grado el estado mecánico de los vehículos.”* (REQUERIMIENTOS Y CONDICIONES PARA POTENCIAR LA INCIDENCIA DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN LA SEGURIDAD VIAL - Fernando Mayorga Castro)

Desde una visión, si se quiere tradicional, la revisión o inspección técnica vehicular (“rtv”) es una actividad estrechamente ligada a las “3 E” de la seguridad vial (engineering, education, enforcement); por ello, constituye un instrumento valioso para un efectivo fortalecimiento de la seguridad en nuestras carreteras como complemento a otras acciones, proyectos y políticas públicas.

En el caso de la “**Engineering**” (Ingeniería) tiene una doble importancia en la seguridad vial; por un lado en el campo de la infraestructura vial y, por el otro, en el del diseño y construcción de vehículos. El estado de la infraestructura vial siempre es un elemento que juega un papel importante en los siniestros viales; **cuando se encuentra muy deteriorada acelera el deterioro de los vehículos y hace que algunos de sus sistemas (como ejes y suspensión, dirección o frenos) puedan aumentar la probabilidad de un siniestro.** Por ende el planteo de algunos políticos, en los últimos días, de “suspender” el control de la vtv por causa del deterioro de la infraestructura es además de ABSURDO, totalmente CONTRARIO A LA SEGURIDAD VIAL. ¿Tendremos que poner MÁS en riesgo a la población, sumando a la falta de condiciones de seguridad en la circulación por la vía el descontrol de la falta de condiciones de seguridad en los vehículos?.

En el caso de la “E” de “**Education**”, la rtv implica un proceso educativo a la población sobre la importancia de dar un adecuado mantenimiento a los vehículos (denominado “creación de una cultura de mantenimiento vehicular”), con la clara conciencia de que la propiedad de un vehículo implica también (siempre) una responsabilidad para con la sociedad (dado el “riesgo” que aporta).

Finalmente, desde la “E” de “**Enforcement**” (Control y Sanción), la coerción del Estado no se aplica únicamente mediante la aplicación de sanciones en la vía pública, sino que se materializa por medio de diversos controles, entre ellos el la revisión vehicular obligatoria y universal. Contar con la mejor infraestructura y con los conductores mejor educados no garantiza una supresión de los siniestros viales, pues en la medida en que los vehículos no reciban un adecuado mantenimiento y control, la incidencia de este factor –el vehículo- en la siniestralidad será mucho mayor en números relativos (números que en definitiva representan vidas).

Desde una visión menos tradicional pero básicamente “social” a nuestros usuarios hay que hacerlos reflexionar. Necesitamos educar a una sociedad para que el individuo soporte con estoicismo el costo en tiempo (por demoras en sacar turno en el taller que le corresponda) ó en dinero (por la tasa que le cobran, similar al costo de un tanque lleno al año), **pero que circule con la responsabilidad de conocer el buen estado de su automotor y, lo que es más importante, con la tranquilidad de que quienes comparten la vía pública poseen la misma responsabilidad que él. Esto último sólo puede garantizarlo el Estado, a través del control.**

Porque, frente al imprevisto vehículo sin luces ni señales durante la noche en cualquier recodo del camino, frente a la terrible experiencia de quedar sin frenos en una pendiente, o no contar con neumáticos en buenas condiciones ¿qué importaban las demoras o el costo de un trámite? Por eso debemos exigir como sociedad, la aplicación seria y eficiente de la

Revisión Técnica; es nuestra única defensa como usuarios de la vía pública, **respecto a los vehículos de “los otros”**.

### SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL

#### A.- SINIESTRALIDAD VIAL ARGENTINA

La siniestralidad vial en nuestra nación constituye la principal causa NO NATURAL de muertes y lesiones de la sociedad y alcanza en el orden económico un costo anual equivalente del 1.5 al 2 % del PBI.(\*)<sup>1</sup>

El costo promedio de cada siniestro vial grave (con lesionado grave o muerto) para el año 2015 fue de poco más de **Cuarenta mil ochocientos dólares (U\$S 40.808)**. (\*)<sup>2</sup>

Datos estadísticos internacionales indican que entre un 20 % y un 25 % de los siniestros viales –como causa directa- son originados por el vehículo, debido a “fallas mecánicas” del mismo. Aunque desde el punto de vista de la accidentología se observa la participación del vehículo no sólo como causante, sino también como contribuyente atenuante o agravante de las consecuencias de dichos accidentes y su interacción con el hombre y el medio ambiental.

Dentro de las “fallas mecánicas” poseen singular importancia los sistemas de seguridad vinculados a **dirección, frenos, iluminación** y, entre los elementos, los **neumáticos**, todos presentes en etiologías siniestralas.

---

#### A.1. PORCENTUAL DE PARTICIPACIÓN DE AUTOMOTORES DE HASTA 2.500 KGS. EN SINIESTROS VIALES GRAVES.

En el orden nacional, durante el año 2015, participaron en un **40,3 %** del total de vehículos involucrados en siniestros viales graves.

En la Pcia. de Buenos Aires, en el mismo período, su participación alcanzó el **45,8 %**

---

#### A.2. PORCENTUAL DE INCIDENCIA DE LAS “FALLAS MECÁNICAS” EN LOS SISTEMAS CONSIDERADOS, EN LA SINIESTRALIDAD VIAL ARGENTINA.

A través de los diversos estudios desarrollados por el Observatorio ISEV, desde 1997, se puede advertir una “constante” en los porcentuales de participación de dichas “fallas

---

<sup>1</sup> Fuente: Banco Privado de Datos de Siniestralidad Vial Grave ISEV – Serie Costos

<sup>2</sup> Fuente: Banco Privado de Datos de Siniestralidad Vial Grave ISEV – Serie Costos 2015

mecánicas” por sistema de seguridad vinculados a **dirección, frenos y neumáticos**. Con respecto a **iluminación**, lamentablemente el sistema de luces no surge con ponderación precisa que permita validez científica.

Porcentual de participación del Factor Vehículo (fallas en estos tres sistemas) en siniestros viales graves: **17.86 a 22.9 %**

<b>Sistema</b>	<b>% Mínimo</b>	<b>% Máximo</b>
<b>Neumáticos</b>	<b>2.10</b>	<b>3.47</b>
<b>Dirección</b>	<b>11.11</b>	<b>13.92</b>
<b>Frenos</b>	<b>4.65</b>	<b>5.55</b>
<b>Total</b>	<b>17.86</b>	<b>22.94</b>

A efectos de hacer una correcta lectura de los datos formulados deben tenerse en cuenta los siguientes parámetros:

1. La presente información es estimada en función de la descripción inicial de la etiología siniestral presumida. La definitiva debería surgir de la asignación de responsabilidades determinada por peritos y sentencia judicial. Sin embargo debe destacarse que en función de testeos llevados a cabo con datos de Salas del Fuero Correccional y del Registro de Reincidencia Criminal, las cifras estimadas resultaron siempre menores a las determinadas por sentencia judicial
2. La presente información toma como base la “Siniestralidad Grave” (Grado 3 ONSER como mínimo en las consecuencias, que implica severidad en las lesiones a partir de fracturas óseas).
3. No hemos discriminado (como en algunos informes anteriores) una cuarta consideración, por su relación, que es el protagonismo en siniestros de unidades vehiculares detenidas por desperfectos mecánicos, sobre todo en semiautopistas, autopistas y avenidas de tránsito importante.

**B.- VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN LA PCIA. DE BUENOS AIRES**

Analizamos a continuación los resultados de los controles de la VTV en la Pcia. de Bs. As. ya que se trata del sistema dedicado a la verificación sobre más del 30 % del Parque Automotor Nacional. Es decir, 3 de cada 10 vehículos automotores se patentan en esta Provincia.

<b>Vehículos patentados en el país y en la provincia de Buenos Aires (*) 3</b>			
<b>AÑO</b>	<b>PATENTADOS PAÍS</b>	<b>PATENTADOS BS. AS.</b>	<b>PROPORCIÓN</b>
<b>2013</b>	<b>961355</b>	<b>326242</b>	<b>33,9%</b>
<b>2014</b>	<b>688480</b>	<b>219355</b>	<b>31,9%</b>
<b>2015</b>	<b>657161</b>	<b>208990</b>	<b>31,8%</b>

Y el análisis lo vamos a circunscribir a los aspectos del Factor Vehicular que hacen a la Seguridad Vial en forma “directa”, sobre valores del año 2015.

<b>Vehículos verificados y reverificados durante el año 2015 (*) 3</b>			
<b>MES</b>	<b>VERIFICADOS (a)</b>	<b>REVERIFICADOS (b)</b>	<b>REV./VER. (c)</b>
<b>ENE</b>	<b>297.334</b>	<b>92.286</b>	<b>31.0 %</b>
<b>FEB</b>	<b>201.148</b>	<b>70.617</b>	<b>35.1 %</b>
<b>MAR</b>	<b>178.079</b>	<b>66.861</b>	<b>37.5 %</b>
<b>ABR</b>	<b>163.019</b>	<b>57.773</b>	<b>35.4 %</b>
<b>MAY</b>	<b>157.216</b>	<b>51.821</b>	<b>33.0 %</b>
<b>JUN</b>	<b>161.868</b>	<b>52.714</b>	<b>32.6 %</b>
<b>JUL</b>	<b>191.718</b>	<b>60.493</b>	<b>31.6 %</b>
<b>AGO</b>	<b>160.477</b>	<b>53.025</b>	<b>33.0 %</b>
<b>SEP.</b>	<b>180.725</b>	<b>59.525</b>	<b>32.9 %</b>
<b>OCT.</b>	<b>178.378</b>	<b>58.308</b>	<b>32.7 %</b>



## REVISION TECNICA VEHICULAR Y SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL

<b>NOV.</b>	<b>175.227</b>	<b>55.597</b>	<b>31.7 %</b>
<b>DIC.</b>	<b>211.182</b>	<b>68.599</b>	<b>32.5 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.256.371</b>	<b>747.619</b>	<b>33.1 %</b>

### NOTAS:

- a- Representa la cantidad de vehículos de hasta 2500 kg. que concurrieron a realizar la VTV.
- b- Representa la cantidad de vehículos de hasta 2500 kg. que debieron repetir la VTV por tener al menos un defecto leve o grave.
- c- Indica el porcentaje de vehículos de hasta 2500 kg. que debieron repetir la VTV al menos una vez sobre el total de los vehículos de hasta 2500 kg. que concurrieron.

Como se desprende a simple vista, existe un factor de rechazo a la verificación del orden del **tercio** de los automotores controlados. (\*)<sup>3</sup>

### B.1. CAUSAS DE RECHAZO QUE AFECTAN A LA SEGURIDAD VIAL

Como resultado del proceso de Verificación existen cuatro (4) posibilidades:

**\* Aprobado**

**\* Observado:** defecto menor que debe ser subsanado pero no es necesario volver para una nueva verificación.

**\* Leve:** defecto menor pero que exige una nueva verificación para comprobar la corrección del mismo. **No impide la circulación por un tiempo menor.**

**\* Grave:** defecto que por su gravedad exige una nueva verificación **y no podrá circular hasta tanto se la realice.**

Dentro de los Rubros a “verificar” existen algunos que no poseen mayor o ninguna influencia en materia de Seguridad Vial: IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO – MOTOR y CONTAMINACIÓN AMBIENTAL (la primera del campo registral y preventiva delictual y la segunda por un tema de salud pública).

Los restantes rubros (originarios y fundamentos de las primeras implementaciones del instituto en Europa) si afectan a la Seguridad Vial, unos de forma directa mayoritariamente y otros en forma indirecta y eventual.

Rubros que afectan en forma **directa** a la Seguridad Vial:

<sup>3</sup> Fuente: Ente Regulador de la VTV – ANUARIO 2015

- LUCES REGLAMENTARIAS
- SISTEMA DE DIRECCIÓN Y TREN DELANTERO
- SISTEMA DE FRENOS
- SISTEMA DE SUSPENSIÓN
- LLANTAS y NEUMATICOS
- SEGURIDAD Y EMERGENCIA (Mayoritariamente Seguridad Pasiva)

Rubros que afectan en forma **indirecta** a la Seguridad Vial:

- CHASIS
- ESTADO GENERAL DEL VEHÍCULO

Veamos cuales fueron sus resultados en la siguiente Tabla construida por el Departamento Accidentología del ISEV a partir de los registros públicos del Ente Regulador de la VTV en la Pcia. de Bs. As. en su Anuario 2015.

Cabe destacar que no se incluyen los valores de Observado ya que no requieren reverificación.

Solo consideramos las causas de rechazo **Leve y Grave**.

Como viéramos anteriormente en el año 2015 se verificaron en la Provincia de Buenos Aires 2.256.371 de vehículos automotores de hasta 2.500 kgs.

<b>Causas de rechazo que afectan a la seguridad vial (*) 3</b>					
<b>SISTEMA</b>	<b>LEVE (a)</b>	<b>GRAVE (b)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>% TOTAL</b>	<b>% GRAVE</b>
<b>-Iluminación reglamentarias</b>	<b>266.112</b>	<b>110.700</b>	<b>376.812</b>	<b>16.7</b>	<b>4.9</b>
<b>-Dirección y tren delantero</b>	<b>82.988</b>	<b>20.518</b>	<b>103.506</b>	<b>4.6</b>	<b>0.9</b>
<b>-Frenos</b>	<b>94.080</b>	<b>175.560</b>	<b>269.640</b>	<b>12.0</b>	<b>7.8</b>
<b>-Suspensión</b>	<b>158.324</b>	<b>37.34440</b>	<b>195.664</b>	<b>8.7</b>	<b>1.7</b>
<b>-Llantas y neumáticos</b>	<b>72.612</b>	<b>55.612</b>	<b>128.224</b>	<b>5.7</b>	<b>2.5</b>
<b>-Seguridad y emergencia</b>	<b>17.524</b>	<b>1.01110</b>	<b>18.534</b>	<b>0.8</b>	<b>0.04</b>
<b>TOTAL</b>	<b>691.640</b>	<b>400.740</b>	<b>1.092.380</b>	<b>48.4</b>	<b>17.8</b>
<b>Chasis</b>	<b>16.446</b>	<b>3.622</b>	<b>20.068</b>	<b>0.9</b>	<b>0.2</b>
<b>Estado general vehículo</b>	<b>33.878</b>	<b>23.692</b>	<b>57.570</b>	<b>2.6</b>	<b>1.1</b>

### NOTAS:

- a- Defecto menor pero que exige una nueva verificación para comprobar la corrección del mismo.
- b- Defecto que por su gravedad exige una nueva verificación y no podrá circular hasta tanto se la realice.

---

### B.2. ANÁLISIS

El dato más relevante en relación a la afectación de la seguridad vial es que casi 2 de cada 10 vehículos verificados (17,8 %) evidenciaron defectos graves (por lo menos en alguno de los sistemas) que los inhabilitaban para circular por el alto riesgo objetivo que presentaban. En términos absolutos puede afirmarse que 400.000 automotores disminuyeron su probabilidad de participación siniestral por haber sido rechazados y reparados para poder ser habilitados para su circulación, en el año 2015.

Debe tenerse en cuenta que estamos tomando el supuesto más extremo (vehículos con defecto GRAVE). Si ampliáramos el espectro de análisis a los que presentaron defecto LEVE alcanzaríamos casi a la mitad (48.4 %) del parque verificado.

Llama la atención la particular consideración del SISTEMA DE FRENOS que muestra, (al contrario de los demás sistemas) más defectos GRAVES que LEVES, alcanzando en su serie un 7,8 % que representa el 43.8 % del total de los defectos GRAVES verificados.

---

### B.3. RELACIÓN COSTO-BENEFICIO

Entre las críticas más comunes se encuentra la del costo económico del trámite de verificación técnica.

Más allá de la obvia consideración del beneficio de evitar o minimizar el riesgo de pérdidas de vidas o lesiones (con lo que el costo será evidentemente nimio) podemos establecer una relación de costo – beneficio en el “costo económico” de la siniestralidad vial a la sociedad.

Conforme lo enunciáramos anteriormente el costo promedio de cada siniestro vial grave (con lesionado grave o muerto) para el año 2015 fue de poco más de **Cuarenta mil ochocientos dólares (U\$S 40.808).**

El costo actual del trámite de VTV se ubica (hoy en la Pcia. de Bs.As.) en **\$ 615 (poco más de ¾ de un tanque de nafta super de 50 lts.).** O sea **U\$S 42.** La simple mirada a los valores involucrados dispensaría de hacer mayores cálculos. Pero vamos a hacerlo con hipótesis de mínimo y de máximo.

Para el mínimo vamos a suponer como Beneficio el evitar la concreción de un siniestro vial grave del 1% de los **400.000 automotores reverificados por defecto grave en el 2015,** y como máximo el **3 %.**

**Beneficio Mínimo:** 4.000 automotores reverificados que evitaron participar en un siniestro vial grave. Beneficio económico U\$S 40.808 x 4.000 = **U\$S 163.232.000**

**Beneficio Máximo:** 12.000 automotores reverificados que evitaron participar en un siniestro vial grave. Beneficio económico U\$S 40.808 x 12.000= **U\$S 489.696.000**

**Costo Social Directo** que demando la VTV de los 400.000 aut. reverificados : **U\$S 16.800.000**

**Costo Social Total de la VTV de los 2.256.371 automotores verificados: U\$S 94.767.582**

#### Matriz de relación Costo/Beneficio

Aplicando la matriz más simple encontramos el siguiente cuadro de Relación Costo/Beneficio

Relación C/B	Beneficio mínimo (U\$S 163.232.000)	Beneficio máximo (U\$S 489.696.000)
<b>-Costo directo (U\$S 16.800.000)</b>	<b>9,71</b>	<b>29.14</b>
<b>-Costo total (U\$S 94.767.582)</b>	<b>1,72</b>	<b>5,16</b>

Donde por cada dólar de costo (invertido) la sociedad obtiene un retorno (beneficio) entre 10 y 30 dólares en Costo Social Directo o, entre casi 2 y 5 dólares por Costo Social Total de la VTV.

Ambos valores (1% y 3%) son arbitrarios y “absurdos”. Pero aún desde el absurdo, transportado a la matriz, demostraría que aún con un **0,2 %** de beneficio se obtendría un retorno de casi el doble (1.94).

## C-VERIFICACIÓN TÉCNICA DE MOTOVEHÍCULOS

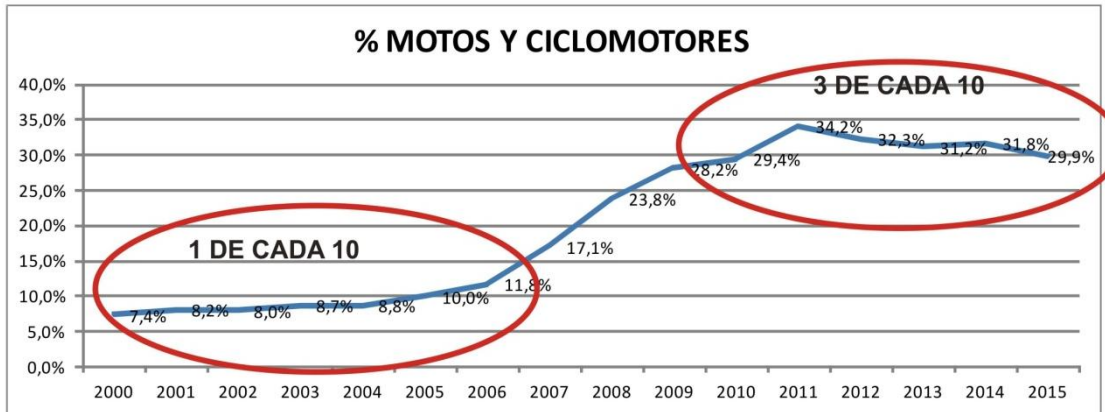
Particular consideración merece la incorporación en los últimos años de los motovehículos al instituto de la revisión técnica obligatoria. Hacemos una breve relación sobre el tema.

### A.- SINIESTRALIDAD VIAL DE MOTOVEHÍCULOS

La participación de este tipo de vehículo en los siniestros viales graves ha tenido una alarmante presencia en los últimos diez (10) años. Hasta el 2010, el motovehículo

participaba en 1 de cada 10 siniestros graves. En pocos años alcanzó a triplicar dicha participación.

**Evolución en el siglo XXI de la participación de las motos y ciclomotores en la Siniestralidad vial grave de la República Argentina (ISEV)**



2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.4 %	8.2 %	8.0 %	8.7 %	8.8 %	10.0 %	11.8 %	17.1 %	23.8 %	28.2 %	29.4 %	34.2 %	32.3 %	31.2 %	31.8 %	29.9 %

Agrava la consideración de esta participación el hecho de la alta severidad de las lesiones y mortalidad derivada de estos siniestros. El ocupante de estos vehículos, ya sea en el rol de conductor o pasajero, se encuentra mucho más expuesto que aquel que viaja en un habitáculo de un automotor, resultando muy vulnerable a la energía cinética del proceso de impacto.

Estas consideraciones, sumadas al fácil acceso a su adquisición en el mercado, la nula o baja rigurosidad en la obtención de las habilitaciones para conducir, a un control (cuando existe) limitado a la utilización del casco (sin verificar las condiciones de seguridad del vehículo), generaron nuestro permanente reclamo desde el año 2012, a la necesidad de establecer políticas “específicas”.

**B.- VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR DE MOTOVEHÍCULOS EN LA PCIA. DE BUENOS AIRES**

Es a partir del año 2014 que inicia la VTV a este tipo de vehículos.

Veamos cuales fueron sus resultados en la siguiente Tabla construida por el Departamento Accidentología del ISEV a partir de los registros públicos del Ente Regulador de la VTV en la Pcia. de Bs. As. en su Anuario 2015.

En el año 2015 se verificaron en la Provincia de Buenos Aires 76912 motovehículos Más de 2 de cada 10 motovehículos debieron reparar sus fallas y reverifycar (El 16.1 % impedidos de circular por fallas graves).

<b>Causas de rechazo que afectan a la seguridad vial (*) 3</b>					
<b>SISTEMA</b>	<b>LEVE (a)</b>	<b>GRAVE (b)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>% TOTAL</b>	<b>% GRAVE</b>
<b>-Iluminación reglamentarias</b>	<b>2.348</b>	<b>11.336</b>	<b>13.684</b>	<b>17.8 %</b>	<b>14.7 %</b>
<b>-Dirección y tren delantero</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>0.0 %</b>	<b>0.00 %</b>
<b>-Frenos</b>	<b>984</b>	<b>542</b>	<b>1.526</b>	<b>2.0 %</b>	<b>0.70 %</b>
<b>-Suspensión</b>	<b>462</b>	<b>20</b>	<b>482</b>	<b>0.6 %</b>	<b>0.08 %</b>
<b>-Llantas y neumáticos</b>	<b>884</b>	<b>478</b>	<b>1.362</b>	<b>1.8 %</b>	<b>0.62 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.696</b>	<b>12.378</b>	<b>17.074</b>	<b>22.2 %</b>	<b>16.1 %</b>

NOTAS:

- a- Defecto menor pero que exige una nueva verificación para comprobar la corrección del mismo.
- b- Defecto que por su gravedad exige una nueva verificación y no podrá circular hasta tanto se la realice.

D-DICTÁMEN ISEV

CONSIDERANDO QUE:

1. La Verificación Técnica Vehicular obligatoria y universal es una de las “defensas” que posee una sociedad para garantizar desde el Estado un mínimo de seguridad en la circulación terrestre.

2. Datos estadísticos internacionales indican que entre un 20 % y un 25 % de los siniestros viales –como causa directa- son originados por el vehículo, debido a “fallas mecánicas” del mismo. Desde el punto de vista de la accidentología se observa la participación del vehículo no sólo como causante, sino también como contribuyente atenuante o agravante de las consecuencias de dichos accidentes y su interacción con el hombre y el medio ambiental.

3. En el 2015, en la Pcia. de Buenos Aires, **casi 2 de cada 10 vehículos verificados (17,8 %) evidenciaron defectos graves (por lo menos en alguno de los sistemas de seguridad) que los inhabilitaban para circular por el alto riesgo objetivo que presentaban.**

4. **Por cada dólar de costo (invertido) la sociedad obtiene un retorno (beneficio) entre 10 y 30 dólares en Costo Social Directo o, entre casi 2 y 5 dólares por Costo Social Total de la VTV. El costo promedio de cada siniestro vial grave (con lesionado grave o muerto) para el año 2015 fue de poco más de Cuarenta mil ochocientos dólares (U\$S 40.808). El costo actual del trámite de VTV se ubica (hoy en la Pcia. de Bs.As.) en \$ 615 (poco más de ¾ de un tanque de nafta super de 50 lts.). O sea U\$S 42.**

CONCLUIMOS QUE:

\* El planteo de algunos políticos, en cargos ejecutivos o legislativos, en los últimos días, de “suspender” el control de la vtv por causa del deterioro de la infraestructura es además de ABSURDO, totalmente CONTRARIO A LA SEGURIDAD VIAL, al considerar precisamente que, **cuando se encuentra muy deteriorada acelera el deterioro de los vehículos y hace que algunos de sus sistemas (como ejes y suspensión, dirección o frenos) puedan aumentar la probabilidad de un siniestro.** A las fallas de uno de los componentes de la trilogía vial (infraestructura) le sumaríamos el descontrol de otro, el vehículo.

\* Quien aporta el riesgo (vehículo) en ejercicio de un beneficio personal (conducir un automotor) debe **circular con la responsabilidad de conocer el buen estado de su automotor y, lo que es más importante, con la tranquilidad de que quienes comparten la vía pública poseen la misma responsabilidad que él. Esto último sólo puede garantizarlo el Estado, a través del control.**

\* La objeción económica al costo actual del trámite de VTV, no posee racionalidad alguna dado que equivale al costo de menos de un tanque lleno de combustible por año y, menos aún, frente a la relación costo/beneficio en el **Costo Social Directo** de la Siniestralidad Vial Argentina equivalente a valores de entre 1.5 y 2 puntos del PBI.

Buenos Aires, agosto 8 de 2016  
Consejo Directivo ISEV