

# EL DERECHO A LA VIDA

6 octubre, 2009 Por la Dra. Alicia Pierini

Publicado: [www.humanizacionvial.org](http://www.humanizacionvial.org)

Necesita una política pública: HUMANIZACION DEL TRANSITO

El derecho a la vida como el más primario y primordial de los derechos humanos universales es recogido por casi todos los cuerpos normativos de las Convenciones Internacionales y regionales en la materia. Dice la Declaración Universal: “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona” (art.3). Por su parte, la Declaración Americana, en su artículo I, expresa: “Todo ser humano tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona, en tanto que la Convención Americana (Pacto de San José de Costa Rica) sostiene en su artículo 4to. Que “Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y en general, a partir de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente”. Estos cuatro instrumentos internacionales están incorporados a la Constitución Nacional a partir de la reforma de 1994, en su artículo 75 inciso 22.

La protección de la vida en las más variadas circunstancias hace que el marco de aplicación de este derecho se remita a diversos supuestos: abolición de pena de muerte y garantías y restricciones respecto de su aplicación, aborto, desaparición forzosa, uso excesivo de fuerza o abuso de armas, genocidio etc. El accidente de tránsito ó hecho de tránsito no aparece aún entre los supuestos a tomar en cuenta, cuando se tipifican las diferentes situaciones de riesgo de vida. Sin embargo los accidentes de tránsito ó hechos de tránsito son, en nuestro País, la principal causa de muerte violenta injustificada. La razón por la cuál no se ha incorporado a la accidentología vehicular entre los supuestos de riesgo al derecho a la vida, que ameritan un resguardo especial por parte de la doctrina de los derechos humanos, radica en que el sujeto obligado a garantizar estos derechos fundamentales es siempre el Estado, y en el caso de los accidentes de tránsito, que cuando ocasionan muertes son tipificados como homicidios culposos, los sujetos activos no son necesariamente agentes del sistema estatal. No es comparable el nivel de responsabilidad estatal respecto el adiestramiento de sus fuerzas de seguridad para el empleo de la fuerza o de las armas, con el nivel de responsabilidad indirecta de la fiscalización del tránsito vehicular, de las condiciones del tránsito o las rutas y del contralor de las licencias de conducir o de habilitación de vehículos.

Pero la cuestión de que la responsabilidad directa estatal por sus agentes no sea de igual dimensión y configuración que la indirecta por regulación y fiscalización del tránsito ciudadano, no quiere decir, que no haya responsabilidad estatal. Esta existe y por tanto es también el Estado-nacional, provincial ó municipal- responsable por los niveles de accidentes de tránsito que hubieran podido evitarse de existir más fiscalización, más educación vial o más o mejor regulación del tránsito urbano o carretero. Por ser el tema de los accidentes de tránsito de interés de la comunidad y del Estado y no contener intereses contrapuestos que no puedan sintetizarse en propuestas unívocas, es viable proponer que se estructure una POLÍTICA

PUBLICA en la materia, de la cuál coparticipen organismos estatales y no gubernamentales, con objetivos razonables y mensurables. Esta política debe tener como primer objetivo el de reducir la tasa de mortalidad originada por la siniestralidad vial, hasta llegar a su eliminación.

La herramienta de gestión debe ser una nueva normativa no discriminatoria y que conduzca a aquel objetivo. Esta nueva norma debe fincar su labor, también, en una perfecta planificación vial urbana y rural, que elimine los monstruos de diseño y los adapte a esa novel política protectora y generadora de crecimiento de la sociedad. Definitivamente debe plantearse como valor a proteger lo humano y no solo lo económico.