

FELIPE RODRÍGUEZ LAGUENS: “HAY UN INCIPIENTE CAMBIO DE CULTURA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL”

El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) repasa los logros y desafíos de esta nueva dependencia del Estado, creada para instalar una mayor conciencia sobre los riesgos de conducir de manera irresponsable

“Si se puede evitar, no es un accidente”, reza un slogan, que se ilustra con la imagen de una persona que perdió su pierna. Otro, no menos impactante, se pregunta: “¿A dónde querías llegar primero?”, con la trompa de un auto estrellado contra el guardarrail de una ruta. “Cumplir la ley, salva vidas”, dice un tercero con un tono pedagógico. Más que un conjunto de frases que se encadenan para instaurar en la sociedad una toma de conciencia de los riesgos que implica proteger una vida y la de los demás, los accidentes de

tránsito bien pueden entenderse como un problema de salud pública.

Según cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren más de 1,2 millones de personas en las carreteras del mundo, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos de diversa gravedad. Lo que implica que todos los días miles de personas que se desplazan por rutas y calles, a pie, en bicicleta, ómnibus o vehículos particulares no volverán a sus casas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial

(ANSV), un organismo creado por la Ley 26.363 y que tiene la responsabilidad de coordinar y llevar adelante el Plan Nacional de Seguridad Vial, tiene el enorme desafío de revertir esta tendencia en el país.

—Argentina es uno de los países con más alto índice de siniestralidad ¿cuáles fueron los primeros pasos que se empezaron a dar desde la ANSV?

—Lo sustancial es que en 2008 la presidenta Cristina Fernández de Kirchner tomó la decisión de incluir el tema en la agenda y darle continuidad como política de Estado, apoyado en el reconocimiento de una necesidad pública, dado a partir de la problemática en seguridad vial y la cantidad de víctimas fatales que los índices nos mostraban. Por primera vez se plantea la seguridad vial con un criterio interjurisdiccional. Como primer objetivo institucional se logra la adhesión de las provincias a la ley y hoy tenemos 21 provincias adheridas, una que tiene media sanción y dos provincias que aún no dieron su conformidad como Córdoba y San Luis, aunque la primera manifestó que sí lo va a hacer.

Los números que obligan a actuar

- 200.000 siniestros anuales de diversa magnitud. 100.000 de ellos traen como consecuencias lesionados o víctimas mortales.
- Los accidentes automovilísticos son la principal causa de muerte en personas entre 4 y 15 años.
- El 90% de los accidentes se producen como consecuencia de una falla humana.
- El constante desarrollo y crecimiento del parque automotor generó desbordes en el tránsito mundial y Argentina no es ajena a ese fenómeno.
- Desde 1987 a 2007 se incrementó tres veces y media la cantidad de vehículos, pasando de 2,4 millones de unidades a 8,4 millones.
- En cambio, entre 1980 y 2001 la población apenas se incrementó en 1,3 veces. Y según las estadísticas del Indec, entre 1980 y 2010 sólo habremos crecido en 1,5 veces.
- Argentina es uno de los tres países de América Latina con mayor tasa de motorización (4,73 habitantes por vehículo)
- Más del 70% de las rutas argentinas se encuentran con déficit de mantenimiento.
- El esfuerzo de muchos actores sociales ha conseguido que España disminuya en 2008 el 44% de las víctimas mortales en siniestros de tránsito.
- La seguridad vial es, sin dudas, un problema de equidad social.



Felipe Rodríguez Laguens,
director ejecutivo de
la Agencia Nacional de
Seguridad Vial

En segundo lugar, se le dio institucionalidad a la agencia a partir de la reglamentación de la ley el 23 de octubre de 2008, que creó la estructura y le asignó un presupuesto propio, y empezó a darle funcionamiento en 2009.

En tercer lugar hay que destacar los recursos humanos y económicos con los que se contaron para llevar adelante la gestión. La ley prevé un elemento innovador que fue tomado como reflejo de lo que se financia o subsidia en parte a los Bomberos Voluntarios que reciben un 0,03% de los seguros de incendio. Y en el caso de la agencia, se acordó con la compañía de seguro recibir como fondos de terceros el 1% de todas las pólizas del seguro automotor. Y eso permitió en muy poco tiempo desarrollar los objetivos trazados e instalarlos en la agenda nacional.

—¿Cómo vinculan su labor con el de otras instituciones?

—Es un trabajo *interjurisdiccional* con las provincias y un comité consultivo como parte integrante de la Agencia que tiene la facultad de proponer proyectos, nos comunicamos con organismos técnicos, educativos y por sobre todas las cosas con organizacio-

nes que surgieron a partir del dolor de un hecho traumático como el que componen las víctimas y familiares de tragedias de tránsito, como en el caso de las Madres del Dolor, con quienes venimos trabajando en forma conjunta. Nos apoyamos también en organismos como el Automóvil Club Argentino (ACA) o el Cesvi, y el eje más importante sobre el que trabajamos para lograr un cambio cultural en la sociedad se apoya en la concientización, que se nutre de programas como el de radarización (control de las velocidades máximas), plan de velocidad prudente (GPS, monitoreo satelital en ómnibus), el programa *Bajá un cambio* (charlas preventivas), y *TC 2000 va a la escuela* (los alumnos conocen de forma lúdica a las reglas de conducir).

La educación en todos los niveles es uno de los procesos más ambiciosos de la Agencia y tanto es así que en marzo de 2011 se va a estar distribuyendo material para que se trabaje entre 8 millones de alumnos y en 56.000 establecimientos educativos del país para los niveles de pre-escolar y primario. Y para el segundo semestre de 2011 se estará trabajando en una materia de tres meses que se incorpora en el último

año del secundario sobre seguridad vial y que va a ser vinculante con la obtención de la nueva licencia nacional de conducir.

—¿Cuál es el balance que han hecho del primer año de gestión?

—Cualquiera sea la dimensión de un accidente, siempre deja en la opinión pública la impresión de que todo lo que se haga resulta insuficiente. Se está trabajando sobre los ejes de la concientización y la educación y si hablamos de control y prevención, la integración del Registro Nacional de Inhabilitados pone a disposición de cada una de las jurisdicciones una base de datos única y actualizada de toda persona que se encuentra inhabilitada de conducir. El poder contar con una base de datos de infracciones no con un criterio recaudatorio sino vinculado a la información se convierte en una herramienta de la que pueden disponer ahora los jueces de faltas para juzgar o tomar la solución adecuada frente a la multa.

La creación de este registro es muy importante para dotar a la Argentina de estadísticas serias en materia de seguridad vial porque hasta ahora no había una realidad concreta de cuántas víctimas fatales teníamos en cada provincia, así que la dirección de estadísticas apunta a eso, a trabajar vinculados con la ingeniería del automóvil y la infraestructura vial. Se está trabajando en el relevamiento de rutas para detectar zonas riesgosas, conflictivas y puntos negros para informar y tomar acciones correctivas desde la perspectiva de la infraestructura en forma inmediata. A partir de eso se desarrolló un software que permite el relevamiento a través de un geoposicionamiento y de un video que permite saber cuáles son las características de las rutas. El observatorio de la agencia tiene estadísticas, infraestructura y vehículos que estudian es-

pecíficamente los accidentes de tránsito, los siniestros viales, los choques, con equipos que van y analizan las características del accidente, para obtener información valiosa y tomar las medidas correctivas que hagan falta.

–Existe la percepción de que en los accidentes viales más graves intervienen autobuses y camiones, si es así ¿qué se está haciendo desde la ANSV con estos sectores?

–La incidencia del transporte público de pasajeros y de camiones es baja en relación a las víctimas fatales por adelantamiento indebido o exceso de velocidad. Los grandes porcentajes se dan en ese tipo de accidentes, lo que pasa es que siempre que interviene un vehículo de gran porte, se dimensiona más el hecho en relación a la posible cantidad de muertos que puede ocasionar, pero si uno analiza las estadísticas el mayor porcentaje se da por el no uso del cinturón de seguridad o por adelantamientos indebidos o excesos de velocidad. De todas formas y debido al riesgo que representan los vehículos de gran porte, se toman medidas de precaución. Y una de ellas en relación al transporte jurisdiccional y que queremos que se trabaje también a nivel provincial, fue la incorporación de los limitadores de velocidad en 6000 micros de larga distancia. Estos limitadores de velocidad son verificados por sistemas de GPS, unos

Posición relativa respecto de la tasa de víctimas mortales de siniestros viales cada 100.000 habitantes. Año 2009

Posición	País	Tasa de víctimas mortales c/100.000 habitantes
1	Malasia	23,8
2	Argentina	18,4
3	Grecia	13,8
4	Camboya	12,6
5	Estados Unidos	11,1
6	Corea	12,0
7	Polonia	12,0
8	Lituania	11,0
9	Nueva Zelanda	8,9
10	Belgica	8,9
11	República Checa	8,6
12	Eslovenia	8,4
13	Hungría	8,2
14	Portugal	7,9
15	Italia	7,9
16	Austria	7,6
17	Luxemburgo	7,2
18	Canada	6,3
19	Australia	6,9
20	Francia	6,8

Fuente: IRTAD. International Transport Forum

500 que tenemos y se van poniendo en forma aleatoria en los vehículos, lo que nos permite es determinar si cumplen con la limitación. Si no la cumplen se informa de inmediato a la CNRT para que tomen las medidas del caso. Y en esto se dio un hecho muy particular porque al darse un incentivo económico hacia las empresas, se comprobó que al circular a 90 kilómetros por hora frente a ir a 120 o 130, se lograba reducir

un 20% el consumo de combustibles. Así vieron que este ahorro favorecía la colocación de tacómetros o limitadores y se ha logrado reducir la cantidad de accidentes.

–¿Y en relación a los transportes de cargas, alguna medida?

–Si, también como prevención para mitigar los accidentes con vehículos de gran porte fue restringida la circulación de camiones de más de 3500 kilos en las principales rutas nacionales y en los accesos a la Capital Federal los fines de semana largos, durante las fiestas de fin de año, en semana santa o durante el verano en los recambios de quincena donde las familias se vuelcan con sus vehículos al tránsito en las rutas y con esta batería de acciones conjuntas se ha logrado reducir un 38% la cantidad de víctimas en los fines de semana a partir de la no presencia de estos camiones de gran porte. Ahora que se viene la temporada de vacaciones la idea es seguir incrementando los controles, continuar con todos los procedimientos en las provincias o las de mayor flujo vehicular, acentuar los controles de velocidad a través de la radarización, y en Capital Federal y Gran Buenos Aires ya se ha incrementado la cantidad de vigilancia automatizada con los radares o puestos de vigilancia móviles. Seguiremos con los controles de alcoholemia, el uso de cinturón por pasajero y vehículo, el uso de casco en la moto y el no uso del celular. La percepción es que el control mejora muchísimo la conducta y los conductores van a notar sea cual fuere el destino al que se trasladen en sus vacaciones de que van a estar mucho más cuidados.

–¿Cuál es la situación de la Argentina en materia de tránsito en relación a otros países?

–Hay un informe (publicado en el libro Gestión 2009 de la ANSV) que señala que el 44% de los países carecen de políticas de promoción del transporte



público como alternativa al transporte en automóvil. En muchos países, la adopción y la aplicación práctica de leyes de tránsito resultan insuficientes. Sólo en los países de América Latina y el Caribe mueren cada año más de 130.000 personas, alrededor de 6 millones sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitados como consecuencia de accidentes viales. La tasa de mortalidad en esta región por la inseguridad vial es de 26 muertos por cada 100.000 habitantes.

Hay países latinoamericanos con los cuales nos comparamos que tienen índices menores de mortalidad por cada 100.000 habitantes como Chile (10%) y Uruguay (un 13%, éste último el único de la región que presenta cifras comparables a las mejores experiencias europeas). México (23%) y Argentina (21%) son los que presentan la mayor tasa de muertos. Según en el informe que publicamos, América Latina presenta una situación general de falta de aplicación, control y sanción de las normas. Salvo en Colombia, califican muy bajo en cuanto a la aplicación de la ley en cada uno de estos países. En cambio en Europa, Suecia y España están a la vanguardia en materia de prevención. En España, la Dirección General de Tráfico que cumplió 52 años de funcionamiento, hace más de 25 años que tiene centralizada la base de datos y el registro de carnet de automotor y los sistemas de infracciones. En Suecia, la política de la *Visión Cero* se sostuvo en la idea de que las lesiones graves y las muertes en las carreteras no deben tolerarse. Y una cuestión clave es la noción de trasladar la responsabilidad de los accidentes desde los usuarios a los que diseñan el sistema de transporte por carretera. Como así también el rol de la industria sueca de autos, que tiene gran reputación en temas de seguridad (una de ellas queda demostrada en la elaboración de un freno automático con radar en la rejilla del auto que monitorea la distancia con el vehículo de enfrente, la instalación de

Una problemática mundial

- 1,2 millones de personas mueren por año en las carreteras del mundo, según cifras de la OMS.
- 20 y 50 millones padecen traumatismos de diversa gravedad.
- 130.000 personas mueren cada año sólo en los países de América Latina y el Caribe.
- 6 millones sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitados como consecuencia de colisiones y atropellamientos en la vía pública.
- 10% fue el aumento de las defunciones por accidentes de tránsito desde 1990 a 2002 en todo el mundo, con una concentración significativa en los países de ingresos bajos y medios.
- 46% de las personas que fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de dos ruedas.
- 1% del Producto Nacional Bruto en los países de ingresos bajos, 1,5% en los de ingresos medianos y 2% en los países de ingresos altos es el costo anual de los traumatismos causados por choques en la vía pública.
- 44% de los países carecen de políticas de promoción del transporte público como alternativa al transporte en automóvil.

sensores de alcohol y el control adoptivo de velocidad de cruce para mantener una velocidad segura).

—¿Qué piensa del anteproyecto de ley presentado por la senadora Nancy Parrilli y apoyado por la Presidenta y organizaciones de familiares que plantea incorporar en el Código Penal los delitos contra la seguridad vial?

—Lo que decimos siempre desde la ANSV sobre esta discusión de si el endurecimiento de las penas favorecen o no las conductas, es que las leyes representan los valores de una sociedad y en la Argentina se está dando un cambio de cultura incipiente en materia de seguridad vial que las leyes tienen que reflejarlas. Hace 10 años en la Argentina nadie se cuidaba, nadie sabía de los controles de alcoholemia, solo se hacían los controles de alcohol en sangre y si había ocurrido un accidente, un reclamo judicial y una víctima fatal. Hoy en día se han masificado e intensificado los controles y quien va a manejar ya manifiesta una conciencia, una conducta que va cambiando, de que no puede consumir alcohol y que si lo hace tiene que designar a un conductor responsable para manejar. Hay un incipiente cambio de cultura, y si tomamos el ejemplo siempre comparativo de España, hace 7 años tipificó como delitos penales el hecho de conducir a velocidades muy

superiores a las permitidas por ley; el de consumir el doble de alcohol permitido por ley; el hecho de circular no teniendo licencia de conducir y si uno igual lo hace representa un agravante y un delito penal. Sabemos que hay que trabajar en educación y en prevención y en sanción básicamente pero entendemos también que este endurecimiento de las penas o aggiornamiento del código penal a los delitos muchas veces está motivado en el dolor de las víctimas de tránsito, que son absolutamente respetables en la necesidad que tienen de lograr justicia.

Más allá de eso, en España sí hubo una relación directa de la consideración de delitos de muchas faltas de tránsito en la reducción o en las mejoras de conductas, así que esperemos que eso así también ocurra en nuestro país. Para eso cada poder del Estado tiene que cumplir con lo suyo y desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial estamos trabajando muy fuertemente para reducir los accidentes, y esto es un mandato que nos ha impuesto la Presidenta con el objetivo de alcanzar una reducción del 50% en los próximos 4 años, que ya con el plan lanzado entre el 2008 y el 2009 lo logramos hacer en un 9,2%. Nos queda el enorme desafío de alcanzar el 50% en los próximos 4 años de gestión de la ANSV, pero hacia eso apuntamos nuestro esfuerzo.