

Fundamentos de la Ley 15305

El presente proyecto tiene por objeto establecer el Programa "Mi primera Licencia" a ser implementado en todo el territorio provincial, específicamente dirigido a jóvenes, que posean, al concluir el mismo, la edad exigida por la Ley Nacional de Tránsito 24.449 para el otorgamiento del registro de conducción habilitante a las categorías A y B.

Esta iniciativa, en los términos aquí propuestos, viene desarrollándose de manera exitosa en el municipio de Lanús -donde se contrató a personal experto en accidentología y seguridad vial para el dictado de cursos- desde hace ya varios años; y con diversas modalidades también se practica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y localidades del interior bonaerense y de nuestro país.

Asimismo, en nuestra provincia, se implementó en su aspecto exclusivamente teórico a partir de 2018, a través de la Dirección General de Cultura y Educación, en el último año del nivel secundario. Para ello se optó por capacitar a los alumnos de 5 año de las escuelas secundarias, en un curso semi-presencial con un profesor coordinador que los acompañó en este proceso, a través de la asignatura "Trabajo y Ciudadanía".

La actual promueve, como en la experiencia de Lanús, la formación integral -teórica y práctica- de los futuros conductores, quienes han diseñado programas de capacitación teórica en los que se aborda -en los ámbitos y oportunidades que considere conveniente la autoridad de aplicación- la educación para la movilidad segura de todos los ciudadanos; sabiéndonos responsables y comprometidos con el conocimiento y respeto de las normas, el cuidado de nuestra integridad física; la diversidad de actores que constituyen el universo de personas y vehículos en circulación -ciclistas, peatones, personas con discapacidad, motociclistas, niñas y niños, etc.- y las consecuencias que inevitablemente cada acción u omisión nuestra tiene en los demás, en el ambiente y en la comunidad en su conjunto.

Asimismo, se brindan las prácticas de manejo y circulación de manera de aprender a reconocer, entre muchos otros ítems, la necesidad de disponer de la atención adecuada, la ubicación de controles y dispositivos del vehículo; los tiempos y distancias necesarias para las diversas reacciones, o el uso de espejos y luces; disponiendo para ello de recursos propios o puestos a disposición de este Programa a través de convenios con municipios, organizaciones sociales o instituciones educativas.

De esta manera, desarrollar esta iniciativa no supondría comenzar de cero ya que se cuenta con profesionales con experiencia, material elaborado, y redes vinculares interjurisdiccionales e interinstitucionales que facilitarían significativamente este proceso.

Esta propuesta no surge por un devaneo repentino. Los incidentes de tránsito constituyen la principal causa de muerte de nuestros jóvenes de entre 15 y 35 años, mayoritariamente varones.

En 2018, 1.321 personas de 15 a 24 años y 1.024 de 24 a 35 fallecieron producto de un incidente de tránsito, el 44,8% del total.

En 2019, en el territorio nacional fallecieron, por esta causa, 6.627 personas; 3.914 (71,5%) de esas muertes ocurrieron en el lugar de los hechos o 24 horas después del hecho, debemos tener en cuenta los casi 8.000 heridos graves en más de 80.000 incidentes.

A pesar de las cifras que hoy nos abruma en función de las consecuencias del Covid 19, sistemáticamente hemos hecho oídos sordos a las víctimas por inseguridad vial. De hecho, el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) decidió dejar de publicar las estadísticas numéricas de los incidentes viales graves y la mortalidad diaria, mensual y anual y sólo comunicar su evolución porcentual. Pero al estar atravesando una pandemia mundial del coronavirus, ha decidido hacer una excepción para poder demostrar los efectos de la pandemia vial; una enfermedad social oculta y naturalizada como causa de muerte y lesión.

Según este instituto que nuclea a grandes aseguradoras del país, en el periodo vigente de la cuarentena, en lo que tiene que ver con la movilidad de la mayoría de la población argentina, durante los meses de abril y mayo 2020, se registraron 2.221 Sinistros Viales Graves con 662 víctimas fatales y 3.220 heridos graves. Durante el mismo periodo se registraron 506 víctimas fatales por COVID-19, un 30.8% menos que los registrados por mortalidad vial durante el mismo lapso.



Lamentablemente, no es un caso aislado. La Organización Mundial de la Salud estima que en el mundo al año se producen 1,3 millones de fallecimientos y 50 millones de lesionados por causas relacionadas a los incidentes de tránsito; los traumatismos ocasionados en incidentes viales representan uno de los principales problemas de la salud pública y, de no tomarse las medidas apropiadas las lesiones y muertes consideran que este año será la principal causa de muerte y de lesiones, en particular en los países de ingresos medios y bajos (OMS, 2017).

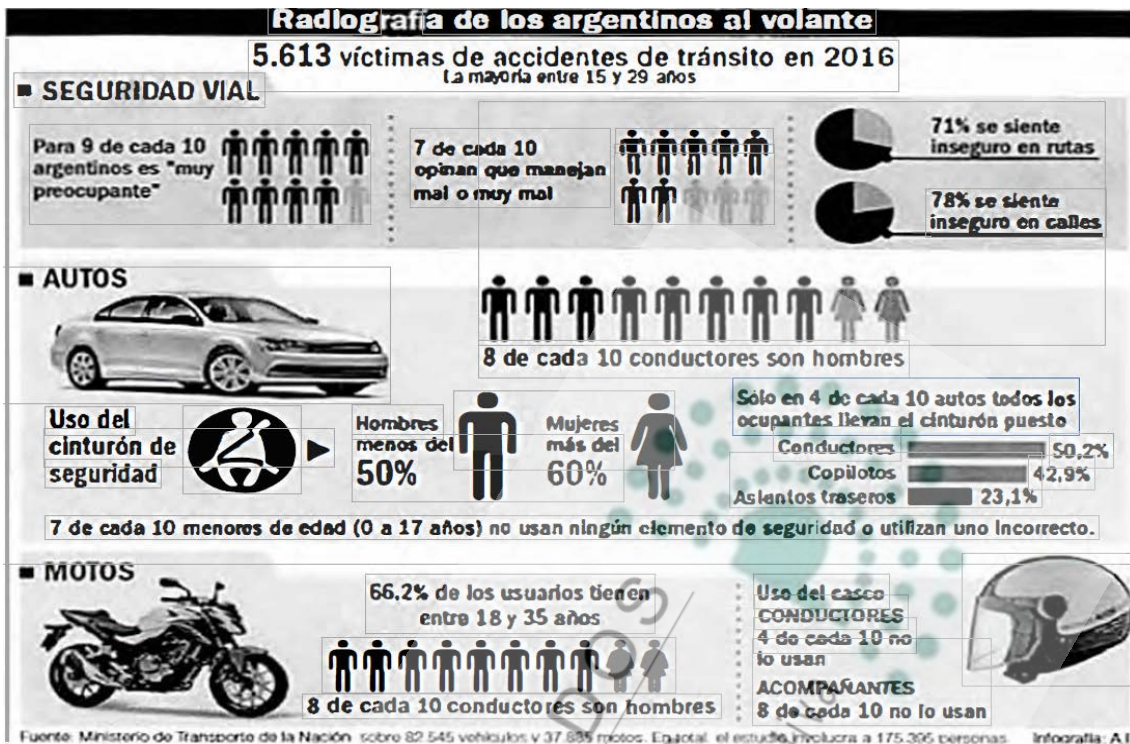
Por la importancia que reviste el tema, la Asamblea General de las Naciones Unidas incluyó entre las metas adoptadas para la Agenda de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 reducir a la mitad los traumatismos y las muertes originados en incidentes de tránsito, destacando que éste "es un reflejo de un reconocimiento cada vez mayor del enorme precio que se cobran los traumatismos causados por los incidentes de tránsito: son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años" (UN, 2015).

El 90% de fallecidos en incidentes viales viven en países de ingresos bajos o medios, donde sólo se encuentra el 54% de los vehículos. A esto se le suma que el 50% de los fallecidos son los llamados usuarios vulnerables: motociclistas, peatones y ciclistas.

Cabe aquí, aclarar algunos de los principales conceptos utilizados en esta temática, pues rechazamos la omnimoda utilización de la palabra accidente al abordar la inseguridad vial.

Un accidente es el resultado de la combinación de situaciones y causas que no podemos controlar ni anticipar y que acontece por más cuidadosos que seamos. Si un rayo afecta a un árbol y éste cae sobre nosotros cuando apenas nos estamos recobrando del destello, eso es un accidente.

Diferente es aquel hecho que se produce porque hubo una causa basada en quien se traslada o conduce, en las condiciones del vehículo o en la infraestructura y funcionamiento de la red vial. Eso no es un accidente y denominarlo en esos términos exculpa a los responsables y los encubre bajo un halo de justificación en la casualidad o en el destino.



Disponer de conceptos claros nos ayuda a hacer un correcto diagnóstico y allana el camino hacia las respuestas necesarias.

En la gran mayoría de los casos no hay accidentes: hay soberbia, avasallamiento del otro, búsqueda de supuestas ventajas, inconsciencia, ignorancia, falta de inversiones racionales, falta de cuidado del espacio público, vehículos sin mantenimiento, exceso de alcohol y uso de estupefacientes, y la inadecuación -o corrupción- de los sistemas de control. Todo ello, desde la naturalización o la creencia de ser impunes, fundada también en la aversión a asumir errores y en la aceptación social generalizada de muchas de esas inconductas. Lamentablemente, lo aquí descrito en términos de tránsito es una manifestación clara, pero no la única, de lo que debemos aprender y sanar en nuestra sociedad.

La seguridad vial, en cambio, es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento del tránsito; mediante la utilización de conocimientos de las leyes, reglamentos y normas de conducta como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública; y cuyo principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas transeúntes, eliminando o disminuyendo los factores de riesgo.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCOE) desarrolla desde 1988 la International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD), que se ha convertido en una herramienta fundamental para el análisis y la comparación del estado de la Seguridad Vial de los países miembros de la OCOE, ha establecido que

la región de Latinoamérica y el Caribe es, actualmente, la segunda región más urbanizada del mundo y que la tendencia indica que para el 2050 más del 87% de su población vivirá en zonas urbanas, por lo que la necesidad de implementar planes y acciones de seguridad vial se vuelven esenciales al diseño de políticas públicas.

En otro orden, al considerar la presente iniciativa, en el contexto de falta de presupuesto y esfuerzos extraordinarios, es dable cuestionar los costos que, aunque ínfimos, pudiera implicar la implementación de este programa. Es por ello que, al hablar exclusivamente en términos económicos, solicitamos que se incorporen al análisis los siguientes datos:

- La inseguridad vial le cuesta al Estado argentino más de \$175 mil millones, el equivalente a 1,7% del Producto Bruto Interno (PBI), lo mismo que pavimentar 3.380 kilómetros de rutas o construir 1.830 kilómetros de autopistas.
- Se deben considerar los costos de la pérdida de productividad de la persona afectada, los costos médicos, los costos humanos, los costos a la propiedad y los costos administrativos.
- En función del (lamentablemente así llamado) costo por víctima de la inseguridad vial, el mismo llega hasta casi el millón y medio de pesos (\$1.373.599 -según los cálculos de 2017-, aunque hay una variación considerable entre el costo por víctima fallecida (\$30.551.793) y herida (\$284.111 por cada lesionado grave y \$3.375 por cada víctima con lesión leve). (informe PEN).

En función de ello, el programa aquí propuesto consiste en orientar a los jóvenes en edad próxima a obtener la Licencia de Conducir, brindándoles información sobre seguridad vial como el uso del casco, cinturón de seguridad, prohibición de alcohol al volante, adicciones y los requisitos que exige la Ley de Tránsito 24.449 y provincial 13.927. profundizando sobre todo en el valor a la vida como eje principal.

Esta iniciativa surge así, como un aporte a la búsqueda de evitar las graves consecuencias que se producen por la conducción inadecuada de vehículos y alentar el desarrollo de una ciudadanía informada y responsable.

Por todo lo hasta aquí expuesto, es que solicito a esta H. Cámara que acompañe con su voto favorable la presente iniciativa.