

PROYECTO DE DECLARACION

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación:

DECLARA:

Vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de la Dirección Nacional de Vialidad y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñen y ejecuten un Plan de Auditorías de Seguridad Vial sobre las carreteras en operación, a fin de identificar las ineficiencias que presenta la red federal vial, planteando las recomendaciones necesarias para remediar o mitigar situaciones de riesgo, en miras a garantizar un sistema de tránsito seguro.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La siniestralidad vial constituye una problemática social que cada año se lleva la vida de miles de personas, dejando una secuela de lesionados y discapacitados que también se cuentan por miles.

Tomando la estadística oficial y los datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), en los últimos 10 años superamos las 50.000 víctimas fatales y el millón de lesionados en accidentes de tránsito.

Si acudimos a los datos desarrollados por la ONG "Luchemos por la Vida", el total de personas fallecidas en siniestros viales en los últimos 10 años se ubica por encima de las 90.000 víctimas fatales.

AÑO	ANSV / OISEVI	LUCHEMOS POR LA VIDA
2008	5.759	8.205
2009	5.209	7.885
2010	5.094	7.659
2011	5.040	7.517
2012	5.074	7.485
2013	5.209	7.896
2014	5.279	7.613
2015	S/D	7.472
2016	5.582	7.268
2017	5.611	7.213
2018	5.493	7.274
2019	S/D	6.627
TOTAL	53.350	90.114

La información recopilada por la ANSV confirma que en el año 2018 casi el 60% de las personas fallecidas se situó en el tramo etario que va desde los 15 a los 45 años, siendo la principal causa de muerte de nuestros jóvenes.

Al igual que en el caso de las víctimas fatales, el tramo etario más afectado por lesiones derivadas de los accidentes de tránsito se ubicó entre los 15 y los 45 años con el 61,9% del total de heridos.

En el plano internacional, la Organización Mundial de la Salud (OMS) informa que cada año mueren 1.350.000 personas en accidentes viales, y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales (Informe OMS 2018).

Conviene señalar que la OMS actualmente considera las lesiones causadas por los accidentes de tránsito como una epidemia y la principal causa de muerte de los jóvenes.

Atento el impacto de los accidentes de tránsito en nuestro colectivo social, en el año 2008 el Congreso de la Nación sancionó por unanimidad la Ley N° 26.363 creando la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) con el expreso objetivo de reducir la siniestralidad vial.

A partir de su entrada en funcionamiento, la ANSV vino desarrollando diversas políticas orientadas al cumplimiento de su objeto, entre las cuales se destacan:

- la implementación de la Licencia Nacional de Conducir;
- los cursos de capacitación y los exámenes psicofísicos de los choferes de vehículos de pasajeros y de carga;
- el desarrollo de campañas de concientización con base en el uso del casco y del cinturón de seguridad, la incompatibilidad entre la conducción y el consumo de alcohol, y el respeto de las velocidades máximas;
- la puesta en marcha de la Oficina de Atención a la Víctima asociada al Ministerio de Justicia;
- la intervención del Estado en las causas penales como "amicus curiae";
- la modificación de la legislación penal.

No obstante, la cifra de víctimas fatales derivadas de la siniestralidad vial se mantiene amesetada, no advirtiéndose una tendencia hacia el descenso.

Conforme lo establecido por el Decreto N° 1716/08, reglamentario de la Ley N° 26.363, el Observatorio Vial de la ANSV tiene a su cargo investigar las causas de los accidentes de tránsito. Sin embargo, habiendo transcurrido más de 10 años desde la creación de la Agencia, no sabemos "*porqué*" se producen los accidentes en nuestro país.

Habitualmente, en los cursos de seguridad vial, congresos y seminarios, los especialistas sostienen que la responsabilidad en la producción de los accidentes se atribuye en un 95% al conductor, repartiéndose el 5% restante entre el vehículo y la infraestructura.

Si bien nuestro país no ha desarrollado estudios científicos respecto del impacto de las deficiencias de la infraestructura en la producción y en el agravamiento de los accidentes, lo cierto es que una política de seguridad vial orientada a garantizar un sistema de tránsito seguro no puede ignorarla.

Sin lugar a dudas, las rutas sin pintar -especialmente en horario nocturno y condiciones climáticas adversas-, así como las rutas con banquetas descalzadas o los puentes

carentes de sistemas de contención eficientes, impactan en la siniestralidad vial colocándose en las antípodas de un tránsito seguro.

A modo meramente ilustrativo, vale recordar el siniestro sufrido en el mes de diciembre de 2015 por un ómnibus de Gendarmería Nacional que cayó desde un puente en la provincia de Salta. En aquella oportunidad, el vehículo colisionó con una vereda construida sobre un puente que no registraba tránsito de peatones, impactando luego sobre una baranda que no era apta para contener un automotor. De resultados del siniestro fallecieron 43 gendarmes. No obstante, tras el accidente no se corrigieron las deficiencias que presentaba la infraestructura vial que contribuyeron a la producción del siniestro.

En 1995 Suecia ponía en marcha el Programa Visión 0 con el claro objeto de reducir drásticamente la cantidad víctimas fatales y heridos graves resultantes de los accidentes de tránsito.

Si bien es cierto que se trata de un programa global que avanza en la educación, la capacitación de las autoridades y de los usuarios, la fiscalización en la vía pública, la sanción de los infractores, el desarrollo de la industria automotriz construyendo vehículos cada vez más seguros, y sobre todo el compromiso de los líderes políticos y de la sociedad civil, no menos cierto es que uno de los puntales del éxito que registra en la reducción de la siniestralidad vial consistió en la intervención sobre la infraestructura, remediando o mitigando sus deficiencias.

En tal sentido, los países líderes en la implementación de un tránsito seguro, como Australia, el Reino Unido de Gran Bretaña o Nueva Zelandia, han venido desarrollando auditorías sobre su infraestructura vial.

Las Auditorías de Seguridad Vial (ASV) tienen por objeto comprobar las condiciones de seguridad de una carretera proyectada, en ejecución o en operación, recomendando las medidas que deben implementarse para reducir la probabilidad de que se produzcan accidentes, así como la gravedad de los mismos.

De tal modo las ASV procuran garantizar que las carreteras operen en sus máximas condiciones de seguridad, minimizando el surgimiento de situaciones de riesgo que puedan generar siniestros. No obstante, producido un accidente, buscan reducir su gravedad.

El desarrollo de las ASV comporta la selección de un equipo de auditores compuesto por expertos en seguridad vial, diseño de carreteras y accidentología, independiente del organismo gestor o propietario de la infraestructura y del organismo que diseñó la carretera a auditar, de modo de garantizar la imparcialidad de la tarea a realizar.

Para el desarrollo del trabajo de campo, los auditores toman en consideración la información aportada por los organismos públicos y privados intervinientes en el diseño, ejecución y operación de la carretera.

De resultados de la ejecución de la ASV surgirán las deficiencias de seguridad que presenta la carretera auditada, planteando las recomendaciones destinadas a remediarlas o mitigarlas.

Desde luego, las recomendaciones formuladas por la ASV requieren el desarrollo de obras de infraestructura destinadas a corregir las deficiencias señaladas.

En nuestro país, la necesidad de impulsar las ASV fue señalada en el año 2013 por la Auditoría General de la Nación en su informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Argentina.

Asimismo, en el año 2018 la Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñó una Guía y un Check List para la ejecución de Auditorías de Seguridad Vial.

Desde el sector privado la Asociación Argentina de Carreteras viene insistiendo desde hace años en la urgencia de avanzar en la implementación de las ASV.

Desde el punto de vista jurídico, no existen escollos de tipo legal que impidan o entorpezcan el desarrollo de las ASV. Desde lo institucional, la dirección de las auditorías quedaría bajo la órbita de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La primera, como órgano de ejecución de las políticas nacionales en materia de obras y servicios viales de la red federal de caminos. La segunda, como organismo rector de la seguridad vial en nuestro país.

En el plano presupuestario, la experiencia internacional demuestra que la inversión en auditorías de seguridad vial es muy inferior al gasto en el que deben incurrir los sistemas de salud y de la seguridad social para absorber la demanda de atención de los miles de heridos graves que dejan los accidentes de tránsito, con la substancial diferencia que en el primer caso se evitan víctimas fatales y heridos graves, mientras que en el segundo se atienden personas gravemente lesionadas que en muchos casos derivan en su fallecimiento o en una discapacidad permanente.

Señor Presidente, muchas veces escuchamos que "nuestras rutas no perdonan el error", "que no son indulgentes", "que las rutas matan".

Precisamente, las Auditorías de Seguridad Vial procuran evitar que nos matemos en las rutas, que el error en la conducción no termine inevitablemente en la muerte.

La cifra de muertos y lesionados que venimos registrando desde hace tantos años como resultado de la inseguridad vial, demuestra por sí misma que las políticas desarrolladas hasta la fecha para reducir la siniestralidad no fueron eficaces.

Toda iniciativa que tenga por objeto la reducción de esas cifras y la preservación de la vida, sobre todo cuando se trata de una política pública exitosa en el mundo, no sólo merece, sino que exige una oportunidad.

Por las razones expuestas, solicito a mis Pares me acompañen en la aprobación del presente proyecto.

AUTOR

GALIMBERTI, PEDRO JORGE

COFIRMANTES

ASCARATE, LIDIA

CARBAJAL, FERNANDO

CIPOLINI, GERARDO

RIZZOTTI, JORGE

SÁNCHEZ, ROBERTO