

# INFORME

## Proyecto de ley

“Creando en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores”

Expte. D-2776/19-20.

Noviembre 2019  
Versión final

# CONTENIDO

## Informe ejecutivo

<b>1.</b>	<b>Enfoque general</b>	1
1.1.	Introducción y planteo de la situación	1
1.2.	Contexto normativo	1
1.3.	Situación actual y puesta en vigencia de la Ley	1
<b>2.</b>	<b>Costos asociados a la aprobación del proyecto de ley</b>	3
<b>3.</b>	<b>Beneficios</b>	6
<b>4.</b>	<b>Análisis del impacto social, ambiental y de género</b>	8
4.1.	Análisis de impacto social	8
4.2.	Análisis del impacto de género	8
4.3.	Impacto Medioambiental	8
<b>5.</b>	<b>Fuentes consultadas</b>	9
	<b>Anexo 1</b>	10
	Cálculo de costos	
	<b>Informe de experto</b>	
	Pedro Scarpinelli	

# NÓMINA DE AUTORIDADES

**Joaquín de la Torre - Director Nacional del Proyecto**  
*Ministro de Gobierno*

Ministerio de Gobierno - Provincia de Buenos Aires

**Manuel Terradez - Responsable del Proyecto**  
*Subsecretario de Asuntos Parlamentarios y Electorales*

Ministerio de Gobierno - Provincia de Buenos Aires

**Agustín de la Torre - Coordinador del Proyecto**  
*Director Provincial de Relaciones Parlamentarias*

Ministerio de Gobierno - Provincia de Buenos Aires

**EQUIPO MINISTERIO DE GOBIERNO:**

Sergio Hortal, Daiana Arbe y Horacio Cao.

**EQUIPO OACBL-UNSAM:**

Ruben Galle, Matías de Urraza, Florencia Sanchez, Juan Baez, Pilar Regé, Adrián Pardo, Agustina Longo, Felicitas Cura Costa y Mercedes Albina.

**Experto consultado:** Pedro Scarpinelli

## EL PROYECTO

El presente informe se desarrolla en el marco del Proyecto ARG 18P03 del Programa de Naciones Unidas Para el Desarrollo junto con el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Este proyecto -financiado a través de un subsidio PNUD y llevado adelante por equipos técnicos de la Universidad de San Martín- tiene por objetivo realizar nueve informes relativos a otros tantos proyectos de ley y, a partir de esta experiencia de gestión, generar una propuesta de Estructura y un Manual de Procedimientos relativo a la puesta en marcha de una Oficina de Análisis Costo/Beneficio de Legislación (OACBL). Según la planificación realizada se espera presentar los resultados finales del proyecto en diciembre del año 2019.

# Informe Ejecutivo

Este informe analizará la relación costo-beneficio que surgirá de la posible aprobación del proyecto de ley D-2776/19-20 ("Creando en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores") y los efectos que puedan surgir de su puesta en vigencia.

El proyecto plantea la creación de un sistema de evaluación de conductores, en el cual, todo conductor que obtenga por primera vez la licencia o sea poseedor de la misma en cualquiera de sus categorías, se le asignan un total de 20 (veinte) puntos, que se irán restando de acuerdo con las infracciones que vayan ocasionando (el llamado sistema de "scoring").

El centro de gravedad del proyecto está ligado con el desarrollo de un software que opere el sistema de puntaje del scoring y lo vincule a las bases de datos de los carnets de conductor emitidos por los 135 municipios y el sistema de información de multas. Según nos informan desde la Dirección Provincial de Políticas y Seguridad Vial esto ya estaría operativo, sin estar en funcionamiento.

Restaría, entonces, realizar una campaña de concientización del nuevo sistema y montar una oficina de control y seguimiento de cumplimiento de los cursos que, como modo de reponer puntaje, se vincula al sistema de scoring. En cuanto a los costos en esta dimensión tienen que ver con la compra de a analizar para este proyecto se debe tener en cuenta el equipamiento a comprar -un vehículo-, los recursos humanos necesarios, la capacitación y los costos relativos al funcionamiento de la citada oficina.

COSTO DEL PROYECTO (INICIO Y PRIMER AÑO)		
DETALLE	COSTO INICIO	TOTAL
Adquisición del Vehículo	1.276.592,00	1.276.592,00
Costo de Campaña	100.000,00	100.000,00
<b>Subtotal Costos de Inicio</b>	<b>1.376.592,00</b>	<b>1.376.592,00</b>
<b>Costos de Funcionamiento</b>		
Recursos Humanos		2.663.542,94
Movilidad		1.090.490,88
<b>Subtotal Funcionamiento</b>		<b>3.754.033,82</b>
<b>Costo total del Proyecto</b>		<b>5.130.625,82</b>

# PROYECTO DE LEY

## D-2776/19-20

---

### DATOS BÁSICOS

**CABA** y **Córdoba** son dos provincias que ya utilizan el scoring.

Buenos Aires tiene **188 centros** de emisión de licencias dentro de los 135 municipios.

A la fecha, se cuentan con **72 escuelas de manejo registradas** en toda la provincia.



**2158**

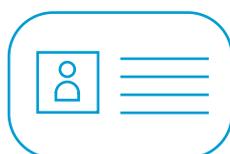
MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN 2018



**300.000**

INFRACCIONES POR MES EN PROVINCIA DE BUENOS AIRES

---



**5 MILLONES**

LICENCIAS VIGENTES EN BS.AS



**1.700.000**

LICENCIAS NUEVAS Y RENOVACIONES ANUALES EN BS.AS



**900.000**

LICENCIAS SE ESTIMA QUE SE RETENDRÁN CUANDO EL SISTEMA ESTÉ FUNCIONANDO

# 1. Enfoque general

## 1.1. Introducción y planteo de la situación

Este proyecto tiene como objetivo principal salvar vidas y reducir los siniestros viales.

Para el funcionamiento del sistema, a cada conductor se le asignan 20 (veinte) puntos, y ante diferentes infracciones que cometa, se les restan puntos hasta alcanzar 0 (cero) puntos, siendo la penalidad la inhabilitación para conducir por un plazo de días determinados, dependiendo las infracciones ocasionadas.

Además, para su rehabilitación, el conductor deberá aprobar un curso de educación vial en el cual se pone énfasis en modificar comportamientos, hábitos y conductas al volante. El objeto de esta iniciativa reeducadora es la sensibilización y permanente llamada de atención a las graves consecuencias de los siniestros viales. El scoring ya se encuentra instalado en España, Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia hace varios años, con excelentes resultados. También en CABA y Córdoba, aunque en estos casos, sin una plena implementación.

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 accidentes viales representan uno de los principales problemas de la salud pública.

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),<sup>\*1</sup> reducir a la mitad los traumatismos y las muertes originados en accidentes de tránsito para el año 2020.<sup>\*2</sup>

## 1.2. Contexto normativo

El principal antecedente al proyecto es la Ley Nacional 26.353 "Tránsito y seguridad vial" que tiene como prioridad reducir la tasa de siniestros y promover acciones para controlar las políticas de seguridad vial.

La provincia de Buenos Aires, bajo la ley 13.927, ha adherido a la Ley Nacional de tránsito.

En la Ciudad de Buenos Aires sancionó la Ley 2.641 que reguló el sistema de puntos en esa jurisdicción.

El decreto Nacional 437/11 del Poder Ejecutivo incluyó el scoring como estrategia aplicable a la licencia Nacional de conducir.

## 1.3. Situación actual y puesta en vigencia de la ley

Argentina es uno de los países con índices más altos de mortalidad por siniestros viales en América, siendo una de las causas de muerte más relevantes y la principal razón de la creación de este sistema. En la provincia existe una tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de 13 cada 100 mil habitantes, por debajo del promedio nacional, de 16,4.

En el Año 2008, por la Ley N° 26.363 se crea la "Agencia Nacional de Seguridad Vial", estableciendo como misión del organismo la reducción de la tasa de siniestralidad. Cabe recordar aquí, que por la Ley N° 13.327/08 la Provincia se encuentra adherida a dicha Ley.

Entre las funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial se destacan la de

\*1. En concordancia con el objetivo N°3: Salud y bienestar del PNUD. Para el 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en el mundo.

\*2. Informe Final-"Siniestralidad e Impacto en el Sistema de Salud Pública", publicada en el mes de Octubre del 2019 por el Centro de Estudios para el Fortalecimiento del Estado.

propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial, como así también, el diseño de un sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.

En la última reunión del Consejo Federal de Seguridad Vial, realizada el 23 de mayo del 2019, 17 de las 18 provincias presentes que participaron firmaron la iniciativa para aplicar el sistema de licencia de conducir por puntos en todo el territorio argentino.

Siendo fundamental que el conteo se lleve a nivel nacional. La aplicación y el control del nuevo sistema, dependerá de cada distrito, pero siempre con el mismo criterio consensuado. Es decir, que la misma falta serán los mismos puntos en cada provincia

Para esto, se requiere de un sistema centralizado para generar sanciones cruzadas.

Hasta el momento, solo en dos jurisdicciones se ha puesto en vigencia el sistema de scoring -Córdoba y CABA-, en ambos casos se han observado dificultades que pueden considerarse lógicas de inicio en la implementación. Córdoba ha tenido problemas para una coordinación adecuada con los municipios y en CABA no está implementado totalmente (aún no está vigente el sistema de reducción de puntos).

Es por ello, que para la Provincia de Buenos Aires, es necesario que los 135 municipios deben poner a disposición sus bases de datos para que exista un monitoreo centralizado.

Desde Subsecretaría de Gestión Gubernamental a través la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial se viene trabajando la posibilidad de la incorporación de la Provincia de Buenos Aires al "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial" que en el año 2007 fue firmada por la provincia. Este convenio no es vinculante y su objetivo es lograr acuerdos con las demás jurisdicciones y la Administración Nacional para unificar las políticas de seguridad vial.

Entre las medidas a tomarse en virtud de dicho convenio, se encuentra prevista la adopción del sistema unificado de puntaje para las licencias de conducir, estableciendo en la cláusula cuarta de dicho convenio la necesidad de unificar en todas las jurisdicciones los parámetros del sistema de puntajes para las licencias de conducir.

## 2. Costos asociados a la aprobación del proyecto

Para la determinación de los costos de la implementación del Sistema de Evaluación Permanente de CONductores (SEPECON)\*<sup>3</sup> - Scoring- se analizan y describen las acciones y funciones necesarias para la misma, y los bienes y servicios para su normal funcionamiento.

Como ya se dijo, el centro de gravedad del proyecto se vincula con el desarrollo de un software que opere el sistema de puntaje del scoring y los vincule a las bases de datos de los carnets de conductor emitidos por los 135 municipios y el sistema de información de multas.

Adicional a este sistema, se encuentran los costos de una oficina de seguimiento de los cursos vinculados a la reposición de puntos y de una campaña de información y sensibilización del sistema de scoring.

En lo que hace a la oficina citada, se deben tomar en cuenta los costos de estructura (costos de inicio), para lo que será necesario la compra de un vehículo y contratación de recursos humanos (RR.HH.). Asimismo, se determinarán los costos recurrentes necesarios para el funcionamiento del sistema, tales como los vinculados al mantenimiento y utilización del vehículo, los viáticos del personal y los que puedan surgir de la capacitación a los infractores.

Para ello se utilizará la fórmula de costos, según corresponda, y datos de fuentes Gubernamentales.\*<sup>4</sup>

Se describe seguidamente las características del sistema objeto del proyecto, a efectos de determinar sus costos.

**1)** Campaña de concientización y difusión, con el objetivo de que se informe a la ciudadanía explícitamente sobre el funcionamiento del

nuevo sistema, generando empatía sobre el carácter educativo del mismo y mostrando los beneficios que obtienen los conductores que no hayan sido sancionados.

Dicha campaña se llevará a cabo mediante publicaciones en la página web del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial) con banner con un costo total y por única vez de \$ 40.000.- y la difusión de documentos informativos en los 188 centros de emisión de licencias de conducir, distribuidas en los 135 municipios de la provincia, para lo que se calcula que el costo de diseño e impresión de 1.000 ejemplares en \$ 60.000.-

**2)** El funcionamiento del sistema de seguimiento de los cursos de capacitación a los infractores que hayan perdido los puntos asignados, a efectos de reeducarlos, y siendo condición necesaria, previo al otorgamiento de una nueva licencia de conducir.\*<sup>5</sup>

Los citados cursos se dictarán en áreas de emisión de licencias de conductor de los municipios y en las escuelas de manejo habilitadas y registradas en cada municipio.

Para ello se requiere de la conformación de un equipo que se encargue de coordinar y fiscalizar el correcto funcionamiento del sistema en cuanto a los cursos de reeducación. Para llevar a cabo esta actividad se requiere de cuatro personas: 1 Director coordinador, 2 agentes administrativos y 1 chofer, con funciones que se detallan seguidamente:

La misión de esta estructura administrativa consiste realizar el cumplimiento del objetivo del presente Proyecto de Ley que consiste lograr la disminución de la tasa de siniestralidad

\*3. Con esta sigla SEPECON, se denomina al Sistema de Evaluación Permanente de Conductores.  
\*4. Datos suministrados por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial.

\*5. El diseño de los cursos y la capacitación de los capacitadores es parte de una política a coordinar con el Consejo Federal de Seguridad Vial.

mediante la concientización y reeducación vial de los conductores.

Se define que el equipo de coordinación funcionará de manera itinerante con los 135 municipios, cuya función principal consistirá en certificar a las escuelas de conducción habilitadas el cumplimiento del dictado de los cursos de reeducación vial.

Las funciones básicas de esta estructura serán:

#### Director Coordinador:

- Coordinar el equipo de trabajo.
- Planificar las visitas a las escuelas en los distintos municipios.
- Certificar el cumplimiento del dictado de los cursos.
- Informar al Director Provincial de Política y Seguridad Vial del funcionamiento del sistema, eventuales desvíos y proponer mejoras

#### Agentes Administrativos:

- Visitar las escuelas de manejo habilitadas.
- Verificar el cumplimiento del dictado de los cursos.
- Relevar peticiones de las escuelas habilitadas que pudieran surgir.

#### Chofer:

- Conducir en cada salida el automóvil oficial, trasladando a los dos agentes administrativos que realizan las visitas a los municipios. Los 2 agentes y el chofer realizarán 3 salidas semanales.

Por lo que será necesaria la compra de un vehículo para el traslado de los agentes administrativos a los municipios.

El cálculo de los costos del equipo (RR.HH.) se realiza en base al encuadramiento según el escalafón que corresponde a cada categoría tomándose como base el sueldo básico, al que se le adicionará un incremento paritario estimado para el mes de mayo del 20%, el Sueldo Anual Complementario (Aguinaldo) 50% en junio y 50% en diciembre de cada año y las contribuciones a cargo del empleador 25% mensual (cargas sociales).

El costo total de remuneraciones y cargas sociales anual asciende a **\$2.663.542,94**.<sup>\*6</sup>

Cuadro 1 – Costo RR.HH.

COSTO RECURSOS HUMANOS	
CONCEPTO	COSTO ANUAL
Remuneraciones	2.130.834,35
Cargas Sociales	532.708,59
<b>TOTAL RR.HH.</b>	<b>2.663.542,94</b>

El costo de adquisición de un automóvil (Ford modelo Focus 2.0 0Km o de similares características), es de **\$1.276.592**.

Se denomina costo de movilidad, al compuesto por los viáticos, el consumo de combustible y los servicios de mantenimiento del automóvil (1 servicio cada 10.000 kms. recorridos).

Cabe aclarar que la estimación de los kilómetros a recorrer en las visitas semanales por parte del equipo de coordinación es una estimación propia y se desagrega de la siguiente manera:

Se estima tres salidas semanales, de las cuales dos salidas son a municipios cercanos a la sede administrativa del Gobierno, cuya distancia entre el viaje de ida y vuelta no superan los 300 Km. en promedio y una salida semanal a municipios del interior cuya distancia promedio entre ida y vuelta ronda los 1.000 Km. Los viáticos diarios se calculan en \$1.000.

Las salidas a los municipios cercanos se consideran la ida y la vuelta en el día, mientras que las salidas a los municipios del interior la ida es el día y la vuelta al día siguiente, en este caso se debe incorporar el costo de alojamiento en \$1.800.- por noche para las tres personas.

El costo total anual de movilidad es de **\$1.090.490,88**.<sup>\*7</sup>

Cuadro 2 – Costo de Movilidad.

CONCEPTO	COSTO MENSUAL	MESES POR AÑO	COSTO POR AÑO
Costo de Viáticos	55.200,00	12	662.400,00
Costo Combustible	30.234,24	12	362.810,88
Costo Mantenimiento Anual			65.280,00
<b>Costo Movilidad Anual</b>			<b>1.090.490,88</b>

\*6. Ver Anexo 1.

\*7. Ver Anexo 2.

Teniendo en cuenta los distintos costos que genera la implementación del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (SEPECON) como el costo de estructura (costo de inicio) compuesto por la adquisición de un automóvil y el costo de la campaña de información y concientización vial; y los costos de funcionamiento anual comprenden los costos de recursos humanos y de movilidad que a la vez incluyen los viáticos, combustible y mantenimiento del automóvil. Se obtiene el costo total del proyecto para el primer año en **\$5.130.625,92**.

**Cuadro 3 – Costo Total del Proyecto.**

CONCEPTO	COSTO INICIO	TOTAL
Adquisición del Vehículo	1.276.592,00	1.276.592,00
Costo de Campaña	100.000,00	100.000,00
Subtotal Costos de Inicio	<b>1.376.592,00</b>	<b>1.376.592,00</b>
Costos de Funcionamiento		
Recursos Humanos		2.663.542,94
Movilidad		1.090.490,88
Subtotal Funcionamiento		<b>3.754.033,82</b>
Costo total del Proyecto		<b>5.130.625,82</b>

# 3. | Beneficios

A efectos de determinar los beneficios que generaría la promulgación del proyecto de ley, se toman datos ciertos del último año (2018), datos estadísticos y estimaciones de:

**a)** disminuciones de accidentes de tránsito que implican lesionados y víctimas fatales.

**b)** disminuciones de infracciones de tránsito.

En este sentido, se determinan beneficios económicos y sociales

## 3.1 | Beneficios de carácter económico.

Tomando como base lo gastado por el Sistema de Salud en atención y tratamiento de las víctimas de accidente de tránsito se puede analizar desde la perspectiva de los beneficios que se obtendría si se lograra el objetivo del Proyecto de Ley que apunta a disminuir la siniestralidad.

En este sentido, se conoce que en el mundo las víctimas de accidentes de tránsito tienen un sostenido crecimiento<sup>\*8</sup>, de manera que calcular el beneficio de disminución ellas, no tiene antecedentes certeros. Es por ello que se estima que la aplicación del sistema scoring en la Provincia de Buenos Aires puede impactar en positivamente en una disminución entre el 2% y el 10% de víctimas de accidentes de tránsito, de acuerdo a la capacidad de implementarlo de forma completa<sup>\*9</sup>.

El Sistema de Salud de la Provincia de Buenos Aires durante el año 2018 ha atendido, en hospitales públicos, 44.605 personas lesionadas en accidentes de tránsito, gastando \$ 7.820.037.638. Estos registros arrojan un costo promedio de \$ 175.318 por cada persona que haya sufrido lesiones en accidentes de tránsito.

De manera que si tomamos los porcentajes de disminución estimados de accidentes de tránsito mencionados, se plantean tres escenarios: una disminución del 2%, 5% y 10%, siendo el beneficio presupuestario el que se expone en el siguiente cuadro 4.

**Cuadro 4 – Ahorro por reducción de siniestralidad.**

	DATOS 2018	Disminución del 2%	Disminución del 5%	Disminución del 10%
Lesionadas en Provincia de Buenos Aires	44.605	-892	-2.230	-4.461
Costo por Persona	175.318	175.318	175.318	175.318
<b>Ahorro Presupuestario</b>		<b>-156.401.188</b>	<b>-391.002.970</b>	<b>-782.005.939</b>

En cuanto al beneficio económico generado por la reducción de infracciones, conociéndose que existen en la Provincia de Buenos Aires unas 300.000 infracciones mensuales, de las cuales el 50% se notifican por el domicilio electrónico de ARBA y el otro 50% por medio de correo postal certificado, enviándose 3 (tres) notificaciones por infracción con un costo de \$ 92 por envío y calculándose una disminución de infracciones del 30%, para el primer año de aplicación, se obtendría un beneficio presupuestario (ahorro) del orden de \$ 149.00.000 que se expone en el Cuadro 5.

**Cuadro 5 – Ahorro de notificaciones ante disminuciones de infracciones.**

CONCEPTO	DATOS 2018	REDUCCIÓN 30%
Infracciones mensuales	300.000	-90.000
Tasa notificación por correo	50%	50%
Infracciones mensuales notificadas	150.000	-45.000
Costo de envío por notificación	\$92	\$92
Cantidad de notificaciones por c/ infracción	3	3
Meses por año	12	12
<b>Totales</b>	<b>496.800.000</b>	<b>-149.040.000</b>

En relación a la reducción de infracciones, que como se expone, genera un beneficio presupuestario proveniente de la disminución de notificaciones, asimismo se debe mencionar la disminución del ingreso por multas considerándolo en el mismo porcentaje

Por último cabe destacar que las consecuencias que tienen los casos de siniestralidad en sus

\*8. Informe Final "Siniestralidad e Impacto en el Sistema de Salud Pública", publicada en el mes de Octubre del 2019 por el Centro de Estudios para el Fortalecimiento del Estado.

\*9. Estimación propia, consultada con la Dirección de la Unidad del Observatorio y Estadísticas en Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires.

distintos grados de gravedad, independientemente de quien los solventa.

En el año 2018, el costo total accesorio de los casos de siniestralidad compuestas por la pérdida de productividad de las víctimas por la secuelas temporales o definitivas, parciales o totales, los tratamientos realizados a cada uno de los lesionados, los daños materiales y los costos administrativos y del sistema Judicial entre otros, generan pérdidas económicas equivalentes al 1,7% del Producto Bruto Interno.

Estos costos accesorios en el caso de la Provincia de Buenos Aires ascienden a \$66.118.280.38410.<sup>\*10</sup> Por lo tanto se infiere que cualquier reducción en las tasas de siniestralidad también representaría importantes beneficios a todos los sectores que componen el estrato social y económico.

### **3.2 | Beneficios Sociales**

Si consideramos que en el año 2018 los accidentes de tránsito produjeron 44.605 lesionados y 1.419 víctimas fatales en Buenos Aires, una implementación exitosa del presente proyecto de ley (10% de reducción de la siniestralidad) evitaría 4.461 personas lesionadas y 142 muertes.

\*9

<sup>\*10</sup>. Informe Final "Siniestralidad e Impacto en el Sistema de Salud Pública", publicada en el mes de Octubre del 2019 por el Centro de Estudios para el Fortalecimiento del Estado.

## 4. Análisis del impacto social, ambiental y de género

### 4.1. Análisis de impacto social

Los accidentes de tránsito representan actualmente un problema de alto impacto social y económico y, por ello, constituyen una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas. La Organización Mundial de la Salud considera que la siniestralidad vial es un problema prioritario de salud pública a nivel global, ya que se calcula que cada año mueren en el mundo entre 1.200.000 y 1.500.000 personas en accidentes de tránsito y entre 20 y 50 millones sufren algún tipo de traumatismo (OMS, 2004).

Cada año, más de 4.000 personas mueren y más de 140.000 resultan heridas en nuestro país en accidentes de tránsito. Esto los convierte en una de las principales causas de mortalidad y, por tanto, en una causa de máxima preocupación.

Ante esta situación, toda la sociedad debe movilizarse para tratar de remediar las terribles consecuencias de este grave problema de salud pública.

El aumento de los volúmenes y de la velocidad de tránsito, genera un aumento de los accidentes en la vía pública. Por lo tanto el control y reducción de éstos, donde el factor humano es uno de los principales causantes, necesariamente debe apoyarse políticas públicas como la que establece el presente proyecto.

### 4.2. Análisis del impacto de género

El proyecto analizado no contiene perspectiva de género, pero es relevante hacer notar que partiendo de la construcción cultural del concepto de género- es decir que el mismo responde a las representaciones, ideas, el imaginario social y colectivo que una sociedad determinada y en un tiempo dado- resulta necesario que en el marco de las políticas públicas dirigidas a la problemática vial incorporen el enfoque de género, reflejando la existencia de características disímiles en cuanto al comportamiento en seguridad vial de hombres y mujeres.

### 4.3. Impacto Medioambiental

La aplicación de este proyecto no presenta en forma directa impacto ambiental. Podría mencionarse que la disminución de la siniestralidad vial reduce la posibilidad de desechos y chatarras vehiculares, derrames de combustibles y gases tóxicos.

## 5. | Fuentes consultadas

### ENTREVISTAS

| Pedro Scarpinelli.  
Dirección de la Unidad del Observatorio y Estadísticas de la Seguridad Vial.

| Josefina de los Heros.  
Coordinadora de la Planificación y Control de Gestión en Agencia Nacional de Seguridad Vial.

### BIBLIOGRAFÍA

| <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-3-good-health-and-well-being.html>

| Diario Clarín. "A 10 años del scoring, la licencia de conducir por puntos aún es difícil de aplicar". Año 2019.

| Diario Infobae. "Radiografía de las muertes viales en la Argentina: casi la mitad son jóvenes e implican un gasto para el estado de \$175 mil millones". Año 2019.

| Diario La Capital. "La provincia analiza implementar el sistema de scoring para sancionar a infractores de tránsito". Año 2019.

| Diario La Nación. "Seguridad vial: el sistema de control de tránsito no está diseñado para prevenir". Año 2019.

| Diario La verdad. "La provincia analiza implementar la licencia de conducir con puntaje". Año 2019.

| Diario Parabras. "Busca el gobierno sumar provincias al registro de conducir por puntos". Año 2019.

| Diario TN. "El gobierno avanza en la implementación del registro de conducir por puntos a nivel nacional". Año 2019.

| Szczyry Romina, Fernández Batolla Alejandra, Raffa Bárbara Alejandra. (XVII congreso argentino de vialidad y tránsito). "Juzgamiento de las faltas de tránsito como generador de conciencia vial". Año 2016.

# ANEXO 1

## Cálculos de costos

### 1. COSTOS DE RECURSOS HUMANOS

#### PRESUPUESTO RRHH

CANT	PERSONAL	RÉGIMEN	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	SUELDO BÁSICO MENSUAL P/CARGO
1	Director - Coordinador	Ley 10.430	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	41.622,35
2	Agente administrativo	Ley 10.430	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	35.294,12
1	Chofer	Decreto 588/19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31.764,71
	<b>Total</b>		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>108.681,18</b>

#### DETERMINACIÓN MENSUAL Y ANUAL DE REMUNERACIONES Y CARGAS SOCIALES

CANT	PERSONAL	RÉGIMEN	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	TOTAL AÑO
	Remuneraciones	Ley 10.430													
1	Director de Línea	Ley 10.430	41.622,35	41.622,35	41.622,35	41.622,35	49.946,82	74.920,23	49.946,82	49.946,82	49.946,82	49.946,82	49.946,82	74.920,23	616.010,82
2	Agente administrativo	Decreto 588/19	70.588,23	70.588,23	70.588,23	70.588,23	84.705,88	127.058,82	84.705,88	84.705,88	84.705,88	84.705,88	84.705,88	127.058,82	1.044.705,88
1	Chofer		31.764,71	31.764,71	31.764,71	31.764,71	38.117,65	57.176,47	38.117,65	38.117,65	38.117,65	38.117,65	38.117,65	57.176,47	470.117,65
	Total Remuneraciones		143.975,29	143.975,29	143.975,29	143.975,29	172.770,35	259.155,53	172.770,35	172.770,35	172.770,35	172.770,35	172.770,35	259.155,53	2.130.834,35
	Cargas Sociales		35.993,82	35.993,82	35.993,82	35.993,82	43.192,59	64.788,88	43.192,59	43.192,59	43.192,59	43.192,59	43.192,59	64.788,88	532.708,59
	<b>Total Recursos Humanos</b>														<b>2.663.542,94</b>

### 2. COSTOS DE MOVILIDAD

#### COSTO MENSUAL DE COMBUSTIBLE

	Cantidad salidas mensuales	Recorrido: promedio por cada salida- km	Promedio en Km. mensuales	Consumo promedio en Lt. Por c/ 100 Km.	Consumo de Litros de Combustible Mensual	Total mensual combustible (a \$ 52,49 por litro)
Municipios Cercanos (300km)	8	300	2.400,00	9,00	216,00	11.337,84
Municipios Interior (1000 Km)	4	1000	4.000,00	9,00	360,00	18.896,40
<b>Total de combustible</b>						<b>30.234,24</b>

#### COSTO MENSUAL DE VIÁTICOS

	Días por mes	Costo diario	Total Mensual
Viáticos diarios	16	3.000,00	48.000,00
Alojamiento	4	1.800,00	7.200,00
<b>Total Viáticos</b>			<b>55.200,00</b>

#### COSTO ANUAL DE MANTENIMIENTO

	Km. p/año	Costo Servicio	Costo Anual
1 Servicio de Mantenimiento por cada 10.000 kms	76.800	8.500,00	65.280,00
<b>Total Mantenimiento</b>			<b>65.280,00</b>

# Informe de experto

Pedro Scarpinelli

## PROYECTO DE LEY SCROGIN EN PROVINCIA DE BUENOS AIRES - INFORME SOBRE ANÁLISIS DE LA LEY

### A- Problema invisibilizado:

La Seguridad Vial es una problemática a nivel mundial, deja anualmente 1,3 millones de muertos y más de 50 millones de lesionados (OMS, 2018), siendo considerado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como una pandemia. A nivel nacional, las víctimas rondan las 5 mil personas anualmente, y los lesionados sobrepasan los 100 mil (ANSV, 2017). La provincia de Buenos Aires, no es la excepción, y con 1369 fallecidos en 2017 representó un cuarto de los fallecidos en todo el país.

Sin embargo, la seguridad vial es un problema invisibilizado. Es una problemática tan cercana y propia como negada por los tomadores de decisiones. En comparación con la seguridad ciudadana y la delincuencia, es sorprendente ver cómo aunque las estadísticas indican lo contrario, muchos municipios destinan grandes partes del presupuesto a la prevención del delito, y no a desarrollar un sistema de movilidad segura. Sumado a esto, los costos en el sistema de salud ocasionados por los siniestros viales es de una dimensión mucho mayor que lo invertido en esta materia para prevenirlos. Estimaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) llegaron a ubicar los costos asociados a la seguridad vial de los países de la región en torno al 1,5% y 3% del PBI (Bhalla, 2013).

A pesar de esto, tanto la forma en la que se afronta el problema desde los medios de comunicación, por espacio y foco del problema, como de las autoridades con incidencia local responsabilizan a los usuarios de las vías o a las víctimas. Prácticamente como una externalidad negativa que hay que aceptar al hecho de circular por calles y rutas de nuestro territorio.

### B- Sistema seguro y Visión Cero:

Los países con mejores resultados en seguridad vial no implementan exactamente las mismas acciones de seguridad vial. Holanda, Inglaterra y Suecia, estudiados en el informe SUNflower (Wegman, 2002) no necesariamente adoptan los mismos programas y acciones, pero si un mismo modelo de gestión de la problemática. Conocido como Visión Cero, para luego evolucionar en el concepto de un Sistema Seguro, estos modelos asumen ciertos principios básicos:

**a)** entender que los humanos cometemos errores, y que lo seguiremos haciendo. El sistema de movilidad debe contemplar esto y estar diseñado para que esos errores no sean fatales.

**b)** Responsabilidad compartida. La seguridad vial es responsabilidad del usuario de la vía, pero también de quien la diseña y la construye.

**c)** Trabajar en base a la evidencia y los datos. Medir y evaluar las acciones implementadas para garantizar la efectividad de las medidas aplicadas.

### C- Sistema de evaluación constante de conductores:

En este marco, una de las acciones sobre la existe vasta evidencia de éxito en los países que tienen mejores resultados en seguridad vial, es la de implementar un sistema mediante el cual los conductores con licencia se encuentren bajo una evaluación constante. Por medio de la quita o suma de puntos, quienes conducen están bajo un sistema que al perder o alcanzar un límite de puntos determinados afrontan distintos tipos de restricciones. Siendo la pena máxima cuando se alcanza o pierde el saldo total otorgado la suspensión de la licencia y un plazo de tiempo determinado sin poder acceder a ella.

Mediante cursos específicamente diseñados de acuerdo a los distintos tipos de infracciones que se cometen de forma más común, se accede a un mecanismo que permite recuperar una cantidad determinada de puntos que varía entre 3 y 5 puntos.

Existe evidencia de que la medida tiene múltiples beneficios. No sólo actúa implícitamente desde su implementación como un factor inconsciente en los conductores quienes una vez recibieron la asignación de puntos no quieren perderlos. El simple hecho de la quita de algo que se les haya otorgado, les genera una sensación de pérdida que buscan evitar. La evidencia es la presencia de conductores en cursos de recupero de puntos, tras su primera o segunda falta. Es decir, no esperan a quedar en el límite de puntos para tomar los cursos de recupero de puntos, sino que se esfuerzan por no perder ninguno de los que poseen, y la voluntad de tener el máximo posible.

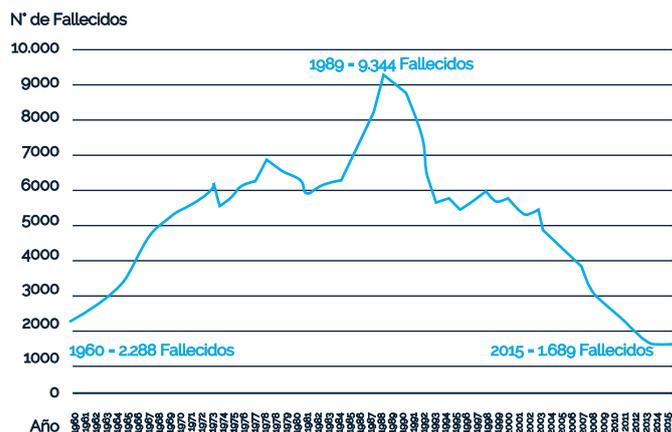
También iguala el respeto a las normas de tránsito entre todos los conductores cualquiera sea su nivel económico. Al tener una quita de puntos asociada a una infracción determinada, la multa económica de aquella infracción puede afectar de forma diferente a conductores con un alto o bajo ingreso económico, sin embargo, la quita de puntos es para ambos igual. Y al perder esos puntos, también lo es la restricción a conducir.

Por último, Es un cambio radical en la filosofía de las licencias: de una visión en la que la vigencia dependía de un periodo de tiempo, a una en el que el derecho a conducir está sujeto al mantenimiento de un "crédito de confianza" que le otorga la sociedad y el estado. Permitiendo también al administrador del programa focalizar en los aspectos más problemáticos en la siniestralidad de la provincia. Mediante el aumento o disminución de la cantidad de puntos que se quitan por cada tipo de infracción. De esta forma, se puede actuar de forma directa sobre los factores de riesgos más comunes y peligroso entre los conductores de la provincia de buenos aires.

#### D- Casos de en los que se implementó el Sistema de evaluación constante de conductores:

A nivel internacional, son varias las experiencias exitosas: Francia, Australia, España para nombrar algunas. Focalizando en el último caso mencionado, dado la similitud de idiosincrasia y estilos de vida con nuestro país, es desde donde se puede imaginar una similitud con el conductor argentino. La Dirección General de Tráfico (DGT) de España implementó este sistema en el año 2005. La gestión de la seguridad vial en este país es vista como un ejemplo de éxito internacional, llevando las muertes por siniestros de tránsito de un récord de más de 9 mil en 1989, y estando en un número similar al de Argentina en 2002 de 5 mil fallecidos, a una reducción de menos de 2 mil fallecidos para el año 2012 y continúan reduciendo las muertes.

Figura 1 - Evolución de los fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas. España 1960 - 2015



Como se mencionó anteriormente, el estilo de gestión de la seguridad vial adoptado fue el correcto, lo que implicó una visión completa del sistema de movilidad y un esfuerzo en volverlo un sistema seguro. Sin embargo, la DGT a través de los documentos 5 años del permiso por puntos y luego diez años del permiso por puntos, muestra la evidencia del éxito de esta política y contribución para la reducción de fallecidos en vías y carreteras de España.

A nivel nacional, se pueden mencionar los casos de Córdoba y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en donde actualmente rige la medida y los resultados en términos de reducción de fallecidos no han sido los

mismos. Vale la pena mencionarlos, para identificar obstáculos para su implementación y correcto funcionamiento. En ambos casos, el problema que aparece es el de la coordinación interjurisdiccional. Por el lado de Córdoba, es entre el gobierno provincial y los gobiernos municipales, los cuales tienen autonomía propia y muchas veces diferencias en términos políticos se involucran en el correcto funcionamiento de una política pública de tránsito. Por el lado de CABA, la dificultad radica en que gran parte de los conductores que circulan por su territorio radican y obtienen sus licencias en la provincia de Buenos Aires, volviendo así al sistema efectivo sobre solo una parte del total de conductores estableciendo una situación dispar para unos y otros frente a las infracciones, justamente uno de los opuestos a los sentidos de la medida.

#### **E- Conclusiones:**

El proyecto de ley para la implementación de La provincia de Buenos Aires presenta una gran oportunidad para iniciar un camino hacia la gestión de la seguridad vial en la misma dirección que lo hicieron aquellos países y ciudades que mejores resultados tienen en la materia.

Los datos publicados por la Unidad del Observatorio y Estadísticas de seguridad vial de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial, muestran como jóvenes conductores en su mayoría de sexo masculino y usuarios de motocicletas, son quienes más mueren anualmente, como así también quienes más lesiones sufren. Esta medida aplicaría directamente sobre este grupo que es el que está más expuesto al riesgo, al plantear una reforma en la obtención y posesión del permiso de conducir.

Presenta también una oportunidad única de coordinación con CABA, para la implementación de una medida genere un fortalecimiento mutuo y sinergias positivas para ambas jurisdicciones. Generando así un impacto sobre un gran porcentaje de la población de conductores del país, lo que puede implicar mejoras en la seguridad vial no sólo a nivel provincial o en la ciudad, sino que se reflejan en las estadísticas nacionales.

Los desafíos de la medida son la coordinación interjurisdiccional necesaria entre provincia y ciudad, como así también internamente entre la provincia y los 135 municipios.

#### **Bibliografía:**

<https://publications.iadb.org/en/costs-road-injuries-latin-america-2013>

<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2015.pdf>

<http://revista.dgt.es/es/reportajes/2016/07JULIO/0701-0-anos-Permiso-por-puntos.shtml#.XdXt8jKjVo>  
<http://www.gob.gba.gov.ar/UF/Informe.pdf>