

## **DESGRABACION DISERTACION** **FELIPE RODRIGUEZ LAGUENS**

Un gusto estar aquí en Expoestrategas y ante este calificado auditorio, felicitar a los organizadores, disculparme el año pasado que no pude estar, estoy muy contento de estar en esta 20° edición y agradecer también los conceptos, las palabras y el permanente apoyo de una organización como es el CESVI que viene hace muchísimos años luchando en la temática de la seguridad vial en pos de la vida de muchos argentinos y todo su equipo técnico y profesional encabezado por Fabián, que desde el inicio de la Agencia siempre cooperó, colaboró y tuvo esa visión y esa crítica constructiva.

Hemos discutido varias veces, cambiando distintas opiniones respecto de distintos temas y de comunicación pero siempre con un sentido, constructivo, positivo que es el mismo que con el que hemos ganado confianza del sector asegurador que dio génesis y recursos a esta Agencia Nacional de Seguridad Vial para que pueda trabajar.

A la Asociación Argentina de Seguros, a las distintas cámaras, a las distintas compañías, cooperativas, internacionales, nacionales que trabajan en el sector asegurador, sientan que realmente nos sentimos apoyados en esta difícilísima tarea que es generar un cambio cultural en materia de seguridad vial.

Tenemos que reconocer que somos los que tenemos que empezar a cambiar, los argentinos somos muy particulares, tenemos una idiosincrasia muy particular sobre todo en lo que hace al cumplimiento de las normas que tiene una incidencia directa en la seguridad vial y en la vida de todos los compatriotas.

Nadie está ajeno a los siniestros viales, siempre que tengo la posibilidad de estar ante un auditorio así, pregunto y les señalo que piensen, todos conocemos, tenemos un familiar cercano, amigo, conocido que perdió la vida en un hecho de tránsito así que es un problema que lo estamos viviendo de cerca.

¿Qué necesita la Agencia Nacional de Seguridad Vial del sector asegurador? Les comento que en mayo estuvimos representantes de la Agencia en México y adherimos con un pedido de la ONU con respecto al diseño de la seguridad vial, muchísimos países del mundo se pusieron de acuerdo para poner una meta de reducción del 50% del 2011 al 2020 y Argentina estuvo presente y comprometiéndose con la acción, es algo que también nos comprometimos a difundir y es muy importante que así lo hagamos y trabajemos.

Como decía Fabián, en el año 2008 se considera una política de Estado. Era un tema difícil, tuve la oportunidad de trabajar en municipios en la provincia, tomar esta temática y trabajar con el tema de la muerte, los hechos de tránsito, las víctimas y muchos gobiernos le esquivaron al tema.

A 60 días de asumir, la Presidenta envió un proyecto al Congreso para darle institucionalidad e instruye al ministro Florencio Randazzo para que trabaje en este proyecto y es así que en el mismo año, se sanciona la ley 26363 que en su artículo 1 crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Se reglamenta, se genera la estructura entre octubre y noviembre de ese año y recién en el 2009 comienza a tener recursos provenientes del 1% de las primas de los seguros automotor, conformado o establecido en el artículo 2 inciso F de la Agencia.

Un viejo reclamo que tenemos y es que se dote a la Agencia de presupuesto propio, es decir de fuente del tesoro. No sólo tenemos que tener fuente de tercero, que está catalogado así que es la fuente 12 de presupuesto que es el aporte del 1% de las compañías de seguros sino estamos luchando también para obtener presupuesto propio. Seguramente lo vamos a conseguir en este año.

Se fijó una meta muy ambiciosa de reducción en 5 años del 50% y la verdad que estamos trabajando en este sentido, tenemos los datos que son parecidos a los que consiguió Fabián y ahora voy a contestar alguna de las preguntas de por qué no están publicados. Los datos marcan una reducción del primer año de cercana al 9% y el segundo del 6% es decir, estamos en una baja de víctimas fatales del orden del 14%.

Uno de los datos que estamos relevando a través de las fichas naranjas son estadísticos y los estamos comparando con el Ministerio de Salud; son los fallecidos en el lugar del hecho a sabiendas que el número de 7.000 muertos está vinculado con un coeficiente de corrección que se aplica al 33% de los lesionados graves. Generalmente la provisión de esa información, la categorización del herido grave y también la consecución de estándares de controles de esa información es muy difícil de obtener.

En temas de reducción de víctimas en el lugar del hecho hemos tenido también esta misma reducción cercana al 14%, en esta comparación que era en función al incremento del parque automotor.

En el último año se incrementó en un 5% el parque automotor de vehículos, se patentaron 672.000 vehículos y lo que es mucho más problemático, creció un 20% el parque de motos vehículos.

Las motos crecieron, se patentaron 600.000 motos lo que incrementó un 20%. Si uno compara con el crecimiento del parque automotor, tal vez se comparan estándares distintos

pero es un dato que sirve, la reducción de los dos primeros años realmente ha alcanzado el 20%.

Siempre tratamos de ser objetivos, no estamos buscando dibujar los números para que bajen, es decir, estamos realmente tratando de conseguir información fehaciente para la toma de decisiones.

El 8 de septiembre se va a hacer un encuentro que va a avanzar sobre el tema de estadística y se va a presentar un trabajo inédito que tiene nivel internacional.

Se hizo una encuesta en toda la República Argentina con una muestra de 400.000 casos para vehículos y 100.000 casos para motocicletas donde se midió el uso de cinturón, sistema de retención infantil, el uso de celular al conducir, la utilización de luces cortas y otras medidas que pueden ser por observación objetiva.

Sino es realmente fehaciente y objetiva, con un nivel de exactitud muy grande y a pesar de estas reducciones del 14% del 18 que señalaba Fabián o del 20% considerando el parque automotor.

Por ejemplo el índice de uso de cinturón de seguridad es escalofriante en la Argentina, tenemos un 33% en promedio de uso, es decir, uno de cada tres argentinos sólo se pone el cinturón de seguridad. En zonas del CABA llega al 40%, pero en zonas del NOA por ejemplo del norte de nuestro país, no alcanza el 20%.

Como decía Pere Navarro, el director de la DGT de España, el mayor invento del siglo pasado que salvó vidas después de la penicilina, fue el cinturón de seguridad y todavía nos negamos a usarlos.

Lo más importante es esto, que a pesar de que se usa muy poco, las velocidades promedio donde hay control sistemático de radar o de velocidad se han reducido en un 15%. Los casos más claros son el de ruta 12, el de ruta 11 en provincia de Buenos Aires donde obtuvimos estos datos.

El dato de 40% más, era el 39 y pico de uso de cinturón es un dato del sistema estadístico de salud que es una encuesta que se hace de factores que inciden directamente en el trauma y en salud y fue uno de los datos destacados del sistema sanitario argentino, el que mayor creció.

Si ahora logramos el 33 con un incremento del 40, antes lo usaría el 20%, uno cada 5, pero estos son vivencias que las tenemos todos.

Uno de los temas significativos es que a partir de los controles de alcoholemia, los test positivos se redujeron a la mitad con una característica particular y es que quienes han mejorado en los test de alcoholemia son en general los jóvenes; los mayores de 40 todavía

no cambiamos la conducta y los que toman, siguen tomando y los test siguen dando positivo.

Tenemos un mapa de Argentina pintado de naranja, fueron las adhesiones. Uno de los primeros objetivos institucionales cuando se crea la Agencia era lograr la adhesión de las provincias.

En 1853 cuando se conforma la Constitución a partir de la unión de las provincias se delegan muchas facultades en el gobierno nacional, el tema de la defensa nacional, el comercio exterior, tomar empréstitos internacionales, la navegación de los ríos, se concede a la Nación en función al criterio de interjurisdiccionalidad que tenía para lo que era el comercio internacional, la navegación de los ríos, no así toda la temática de transporte y mucho menos en esa época de seguridad vial.

No se hablaba del tema, por eso en Argentina para poder trabajar en las jurisdicciones, poder generar mecanismos de control, poder controlar a policías, tenemos que comprender que hay una discusión todavía que está latente que es la jurisdicción por ejemplo nacional en rutas nacionales en territorio provincial y es un tema que va a tener que resolver en cualquier momento la Corte Suprema de la Nación.

¿Qué se discute? ¿El tránsito y el transporte sobre las rutas? ¿O se está discutiendo el valor vida, la vida de los argentinos, la seguridad de la vida de los argentinos sobre esas rutas?

En este sentido es un debate que se viene, cuando creamos la Agencia y teníamos que lograr las adhesiones de las provincias, todo el mundo decía “nadie va a adherir, menos provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires”.

Con algunas reservas, hemos logrado que todas las provincias argentinas adhieran, menos San Luis, creo que me lo he puesto como un objetivo de este año. Tratar de lograr que adhieran para pintar todo el país de naranja pos de la seguridad vial, porque acá no hubo ni habilidad política ni habilidad de gestión ni una cintura muy grande ni negociación.

Creo que muchos de los gobernadores que adhirieron a la ley nacional comprendían que era un gran problema que se lleva gran cantidad de vidas de cada uno de los provincianos, que había un criterio y una necesidad de trabajar en forma coordinada y por eso se logró esta adhesión.

Ahí hay dos estrellas: la provincia de Mendoza, no adhiere a la ley, eso tal vez sea una suspicacia jurídica, adhiere a la Agencia, con lo cual deja sin aplicar algunas normas.

La última que adhirió fue una provincia muy conflictiva que es Entre Ríos. Hasta hace escasos 60 días todavía no había adherido a la ley nacional y esperamos en conjunto a través del Consejo Federal y a través del trabajo con las provincias corregir esta problemática.

Estos son los artículos de la ley, el 21, el 9, el 11 y el 10. Se jerarquiza el Consejo Federal porque ya existía, se crea un comité de políticas consultivo muy importante integrado incluso por muchas compañías de seguros, fundaciones de compañías de seguros y la Asociación Argentina de Compañías de Seguros, en lo que es el órgano de educación y técnico y todas las organizaciones de familiares y víctimas de hechos de tránsito que son un contralor permanente del funcionamiento de la gestión de la Agencia.

Es muy importante destacar cómo se ha trabajado institucionalmente en un país de característica federal donde hay muchísimas mezquindades porque el tema de que no haya un criterio unificado a nivel nacional del sistema de infracciones sobre rutas nacionales no tiene que ver con que todos se opongan a que haya un criterio unificado de aplicación de sanciones de tránsito en estas rutas.

Hay toda una discusión de coparticipación y de recaudación, de quien se queda con las multas lo que hace muy difícil unificar este tipo de procedimientos y criterios pero es una lucha que hay que dar.

Junto con el tema de lo que es la jurisdicción sobre rutas nacionales, se ha avanzado muchísimo en el Consejo federal con la creación de un código único de infracciones, la tipificación normalizada en todo el país de las distintas faltas, la consideración de la sanción punitiva desde el punto de vista pecuniario con el mismo criterio y la quita de puntos unificada para todo el país, la tienen que tomar las provincias, la tienen que bajar a los municipios, a los juzgados de falta o a los juzgados de paz para que se apliquen y no es tarea sencilla de hacer un cambio cultural donde hay muchísima resistencia.

Y ahora voy al tema central, antes le quería comentar a Fabián que nos comprometemos para septiembre tener publicadas todas las estadísticas en la Agencia.

Se está construyendo un sitio, queremos no sólo dar la información de los datos estadísticos de los últimos años sino poner a disposición de todos los argentinos, los órganos técnicos, educativos, estadísticos, esta información que vamos a relevar de la conducta de los argentinos.

Se tomó el modelo de trabajo de España. Entendemos que va a ser una línea de base de Argentina de aquí hacia el futuro, siempre se va a referenciar en eso cuando hablemos de uso de casco, de uso de cinturón, de sistema de retención infantil.

Es un trabajo que está hecho por provincia, por región, por distintos niveles de acceso que van a estar disponible incluso para las compañías de seguro.

Ya se emitieron 500.000 licencias nacionales con estándares de calidad, estamos avanzando en las provincias que comenzamos a trabajar. Hay muchas dificultades políticas, vamos a los núcleos grandes de provincia, es decir a las capitales donde está concentrada la mayor cantidad de población.

Hay un compromiso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la provincia de Buenos Aires ya adhirió a la licencia nacional y paulatinamente se están inaugurando y poniendo en marcha escuelas de seguridad vial para la obtención de las licencias con la consulta del sistema de antecedentes, con los cursos de capacitación, con la evaluación teórico práctica y psicofísica. Todavía tenemos un gran porcentaje de municipios pequeños que siguen entregando la licencia con distinto estándar de calidad.

La Ciudad Autónoma se comprometió el 15 de la semana que viene poner en marcha la licencia nacional, ya hemos dotado a los CPG toda la tecnología, los cursos de capacitación y el equipo de gente para poder hacerlo, esperemos que así se haga.

Tenemos un plan nacional, próximo a salir un decreto que ya fue aprobado interministerialmente, las multas lo que decía es un problema y la RTO también es una problemática.

También hay algunas resistencias que se ha logrado más allá del trabajo que está haciendo la provincia de Buenos Aires y otras provincias en el mismo sentido y es que los talleres que hacen la revisión técnica de camiones puedan hacer unidades particulares. Eso para saltar lo que es la resistencia de muchas provincias.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no está vigente la revisión técnica obligatoria, es decir un gendarme si obtiene una licencia o dominio de un auto de la Ciudad Autónoma no puede exigir la verificación técnica vehicular y sí a una persona de Quilmes o Berazategui con lo cual esto también, más allá de la presión y la necesidad de trabajo con las provincias es algo que todos tenemos que co-ayudar para que realmente el sistema se implemente.

La problemática de la radarización, el tema de las estadísticas, el tema de la necesidad de contar con un plan. Estamos trabajando en casi todos los temas, después vamos a tratar de adecuarnos y dar respuesta a todos estos puntos en forma concreta qué necesita la Agencia del sector asegurador.

Lo básico sería crear un convenio con o a través de la Superintendencia para obtener datos. Quién mejor que el sector asegurador conoce si hubo reducción de víctimas fatales en función a las demandas o los reclamos, el tema de los hechos de tránsito o el tema mismo de los puntos negros donde hay mayor ocurrencia.

Sabemos que hay una reducción fuerte en lo que son zonas rurales, rutas nacionales y provinciales y hay un incremento significativo en las zonas urbanas sobre todo vinculado con peatones y con el tema de la motocicleta.

Necesitaríamos un convenio con el Observatorio para nutrirnos de información, tal vez utilizando también el conocimiento, la técnica y la llegada que tiene a las compañías y al CESVI que va a hacer un convenio y un observatorio conjunto que es nada más ni nada

menos que, sin datos comerciales, que contenga la base de datos del siniestro para poder comparar de como van los indicadores de siniestralidad como hacemos con algunos ministerios o algunos organismos.

La Agencia financió a través de la Superintendencia de Seguros de la Nación un sistema concentrador de información, sin datos de temas comerciales.

Si las compañías de seguros nos nutriese por el mecanismo que sea, de qué vehículos tienen el seguro obligatorio y a partir de esto nosotros saber que es el 100% del universo, podríamos fiscalizar el vehículo en forma automática a través de los sistemas de radar, de los sistemas de PDA y generar una sanción a quien no los tenga, lo cual redundaría en un beneficio para la seguridad vial pero también para el sector.

Información sobre antecedentes de tránsito, scoring. Podemos poner a disposición del sector asegurador los antecedentes de tránsito y las infracciones y ustedes podrían aplicar lo que hacen algunas compañías en forma específica, el sistema de antecedentes de tránsito.

Un formulario único de denuncias que es esta ficha naranja, hay distintas categorizaciones o distintos criterios para la toma de datos por jurisdicciones o por organismos y unificarlos en uno solo.

Un programa de promoción y acciones, por ejemplo descuentos de sistemas de retención infantil que propicien las compañías cuando tiene un nacimiento uno de los beneficiarios, como se hace en otros países del mundo.

En otros países se aplicó por ejemplo, para el tema de conductor responsable que una vez por mes quienes tienen un seguro del vehículo puedan a través de la compañía contar, como muchas veces tienen los sistemas de acarreo o contar con la posibilidad de tener un remise si bebieron y dejar el vehículo y volverse de alguna fiesta en remise.

Son cosas que tal vez no tengan incidencia desde el punto económico pero son importantes desde el punto de vista de la concientización.

Todo el trabajo que estamos haciendo con idea de Responsabilidad Social Empresarial, Institucional.

Acá hay un trabajo muy fuerte que incluso algunas compañías de España lo están aplicando que son aquellas empresas que tienen sistemas de seguro corporativos. Cuando la empresa presenta un plan de seguridad vial para su flota de vehículos y sus empleados. Tienen descuentos o promociones en los seguros cooperativos, es decir, de esto hay mucho para trabajar de forma conjunta en pos de la seguridad vial.

Las empresas de seguro invierten muchísimo dinero en campañas de difusión, promoción, de marketing y sería muy bueno ponerse de acuerdo en un porcentaje mínimo que podría

ser el 3 al 2%, entre el 2 y el 5% de la inversión en campañas y generar un fondo común y hacer campañas comunes con un mismo mensaje de la asociación que le permitiría subsanar una problemática que tiene la Agencia, que no puede generarse pauta para hacer campañas de concientización.

Entendemos que es muy importante concientizar la problemática de la seguridad vial, en el sentido de que la gente use el casco, use el cinturón, mostrarle por qué lo tiene que hacer y eso acompañado por el tema de la educación de los distintos niveles.

Escuchar al sector, tenemos las puertas abiertas, hacemos reuniones, tenemos el comité consultivo, aprendemos del sector de seguros no sólo a través de todas las buenas prácticas a nivel nacional y todo el conocimiento que tienen con todos los intereses tal vez saben mucho de ellos contrapuestos que existen, pero sí aprender del sector también, en función al apoyo que se recibe de otros países en este tema.

El primer convenio internacional que firma la agencia es con la fundación de seguridad vial de la fundación Mapfre de España, después recibimos el apoyo de muchísimas compañías nacionales e internacionales y de cooperativas.

La Agencia necesita agradecer al sector por el apoyo en estos tres años, si la Agencia pudo mínimamente trabajar como digo: “son 100 kilómetros, hemos recorrido 2, ahora tengo un nuevo concepto, hay que ir subiendo peldaños”. Hay 100 escalones por delante, tal vez subimos 1, 2 o 3 escalones.

La DGT (*Dirección General de Tráfico*) de España va a cumplir 53 años en el 2011, la Agencia Nacional de Seguridad Vial todavía no cumplió los tres años de funcionamiento.

Agradecer al sector su apoyo, porque los recursos que se han transferido a través del 1% de las pólizas y a través de la Superintendencia de Seguros que recibe la Agencia nos ha permitido trabajar y por sobre todas las cosas cumplir los objetivos necesarios de todos los argentinos, que son el de salvar vidas.

Con esos recursos se logró hacer campañas de seguridad vial, planes nacionales de controles específicos, se puso en marcha el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se nos incorporó a través de la DGT al IRT que es un organismo internacional de certificación de datos en materia de seguridad vial.

Se puso en marcha el registro nacional de antecedentes, se está poniendo en marcha la licencia nacional de conducir, el código único de infracciones, pero también con estos recursos, llegaron material para el sistema educativo, para 5 millones 700 mil alumnos de escuelas primarias de todo el país, con un criterio federal, escuelas públicas y escuelas privadas.

Se desarrollaron 600 manuales de formación para los docentes, 120 mil láminas que van a ir a cada uno de los establecimientos y en este segundo semestre del año se va a trabajar con las escuelas secundarias.

Toda esta inversión en educación va a rendir sus frutos seguramente en el mediano plazo pero que es necesario empezar a trabajar hoy y se ha hecho gracias al apoyo del sector asegurador.

Así que el compromiso del trabajo, la necesidad de seguir apoyando y como decíamos, decirles gracias.

Falta mucho y es una política de Estado, está el gobierno nacional, está el Ministerio del Interior, las asociaciones de víctimas, los organismos educativos, el sector asegurador y cada uno de nosotros los argentinos, que estamos en un incipiente cambio cultural.