



UNR Universidad
Nacional de Rosario

**Facultad de Ciencia Política y Relaciones
Internacionales**

Licenciatura en Ciencia Política

Orientación

Administración y Planificación públicas

TESINA

“La incorporación de la problemática de seguridad vial en la agenda de gobierno en la Provincia de Santa Fe con la creación de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, periodo 2008-2014.”

Alumno:

Beccacece, Matías.

Director:

Prof. Lic. Jean Escobar.

Rosario, marzo de 2017.

RESUMEN

La siguiente investigación indaga la construcción de la agenda pública y gubernamental de la seguridad vial en la Provincia de Santa Fe en el período 2008-2014. Considerando la política pública como una toma de posición del Estado frente a una cuestión social, se analiza el proceso mediante el cual el problema de la (in)seguridad vial se transformó en una cuestión de agenda gubernamental, dada la relevancia del problema y, en vistas a los efectos negativos que el mismo genera. Sólo en la Provincia de Santa Fe más de siete mil vidas humanas, de hombres, mujeres, jóvenes y niños se vieron truncadas entre los años 2000 y 2014 a causa de un siniestro. Se analiza la problematización social de la cuestión, de los principales actores atravesados por la problemática, sus racionalidades, la relación con el Estado y, la intervención del mismo ante la cuestión, la forma de abordar y entender el problema.

Palabras claves:

Agencia Provincial de Seguridad Vial - Políticas Públicas - Agenda Gubernamental - Agenda Pública - Burocracia - Administración Pública - Tránsito - Siniestro - Seguridad Vial - Víctimas Fatales - Accidentes con Víctimas Fatales.

INDICE

ABREVIATURAS Y SIGLAS	4
1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACION	7
2.1. PROBLEMA	7
2.2. PREGUNTAS	11
2.3. OBJETIVOS.....	11
2.4. HIPOTESIS.....	12
3. MARCO TEORICO	13
3.1. ESTADO	13
3.2. AGENDA PÚBLICA.....	13
3.3. AGENDA GUBERNAMENTAL	14
3.4. POLÍTICA PÚBLICA	15
3.5. BUROCRACIA Y SUS CARACTERÍSTICAS.....	15
3.6. DIMENSIONES DE LA BUROCRACIA	21
3.7. LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA COMO ORGANIZACIÓN DIFERENCIADA.....	21
3.8. PARTES Y COORDINACIÓN EN UNA ORGANIZACIÓN.	22
3.9. ACTORES RELEVANTES.....	24
3.10. ACCIDENTE, INCIDENTE, SINIESTRO.	26
3.11. TRANSITO.....	30
3.12. EDUCACION VIAL.....	30
3.13. SEGURIDAD VIAL	31
3.14. SEGURIDAD VIAL COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA	32
4. MARCO METODOLOGICO	34
4.1. TIPO DE METODOLOGÍA	34
4.2. ALCANCE TEMPORAL DEL ESTUDIO.....	36
4.3. INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION.....	37
4.4. LIMITES DE LA INVESTIGACIÓN	38
5. EL TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA FE	40
5.1. AUMENTO DE AVF Y VF.	41
6. LA AGENDA PUBLICA DE LA (IN) SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA FE	44
6.1. ACTORES RELEVANTES DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA FE.....	46
6.2. ASOCIACIÓN CIVIL COMPROMISO VIAL POR URSULA NOTZ Y CARLA ALFARO.	47

6.3. MINISTERIO DE GOBIERNO Y REFORMA DEL ESTADO.....	48
6.4. AGENCIA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL.	49
6.5. PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.	50
6.6. CONCLUSIÓN.....	51
7. EL PROCESO DE BUROCRATIZACIÓN DE LA APSV.	53
7.1. PRIMERA ETAPA DE LA APSV.	54
7.2. ORGANIGRAMA 1° ETAPA DE LA APSV.	59
7.3. CREACIÓN DE LA POLICÍA DE SEGURIDAD VIAL, MOMENTO BISAGRA.	61
7.4. SEGUNDA ETAPA DE LA APSV.	63
7.5. ORGANIGRAMA 2° ETAPA DE LA APSV.....	67
8. CONCLUSIONES.....	71
9. RECOMENDACIONES.....	73
10. BIBLIOGRAFÍA.....	75
10.1. LIBROS Y ARTÍCULOS:.....	75
10.2. NORMATIVAS:.....	76
10.3. ARTÍCULOS EN DIARIOS:.....	76
11. ANEXOS ENTREVISTAS.....	77
11.1. ENTREVISTA A COORDINADORA GENERAL DE FORMACIÓN Y EDUCACIÓN, DRA. LAURA LOBOS.....	77
11.2. ENTREVISTA A LA COORDINADORA GENERAL DE CONTROLES VIALES DE LA APSV. DRA. CECILIA MIRANDA.....	83
11.3. ENTREVISTA A LA DRA. HEBE MARCOGLIESE. PRIMER SUBSECRETARIA Y FUNDADORA DE LA APSV.	88
11.4. ENTREVISTA A MÓNICA GANGEMI. FUNDADORA DE LA ASOCIACIÓN CIVIL COMPROMISO VIAL POR URSULA NOTZ Y CARLA ALFARO.	107
11.5. ENTREVISTA A MARTÍN GALLASTEGUI. AGENTE DE TRÁNSITO DE LA APSV.....	116
12. ANEXOS NORMATIVAS.....	128

ABREVIATURAS Y SIGLAS

APSV: Agencia Provincial de Seguridad Vial.

AVF: Accidente con Víctimas Fatales.

VF: Víctimas Fatales.

MS: Ministerio de Seguridad.

MGyRE: Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado.

PSV: Policía de Seguridad Vial.

STRO: Siniestro.

1. INTRODUCCIÓN

Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito¹, más de 3000 defunciones diarias. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito y, tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidente de tránsito tienen lugar en los países de medianos y bajos ingresos, donde se halla al menos la mitad de los vehículos matriculados de todo el mundo. Entre las tres principales causas de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PBI respectivo de cada país, lo que asciende al total de más de U\$U 500.000 millones.²

El hecho de que los accidentes de tránsito se encuentren en las primeras causas de muerte de jóvenes y adultos jóvenes en la mayoría de los países y regiones del planeta, ha llevado a distintos autores y organismos internacionales a considerarlo como un problema de salud pública³, a esto contribuye el reconocimiento de que se trata de causas de muerte evitables que, como tales, deberían ser objeto de atención prioritaria en pos de su disminución. En el marco de esta preocupación, la Organización Mundial de la Salud (de ahora en más OMS) ha publicado en 2004 un “Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el tránsito”, expresando la preocupación que despierta el fenómeno. En este documento se sostiene que se debe procurar cambiar la idea de que las lesiones causadas por el tránsito son el precio de la movilidad y el desarrollo económico, por una concepción

¹ Definidos como el hecho o circunstancia no intencional que ocurre en la pública mientras su usuario se encuentra circulando (en diferentes roles, por ejemplo peatón o conductor) y durante el cual y por alguna circunstancia personal, de la vía o del vehículo, sufre algún daño sea éste físico, psíquico o material.

² OMS: PLAN MUNDIAL para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ginebra, Suiza. 2011.

³ OMS: Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra, Suiza. 2004.

holística que otorgue más importancia a la prevención mediante acciones en todos los niveles del sistema de tránsito⁴.

La problemática de la seguridad vial es de una gravedad tal que fue reconocida primeramente como un problema de salud pública y más tarde como una epidemia. La OMS, en el año 2004, al proponer el lema “la seguridad vial no es accidental”, cambió el enfoque institucional sobre esa problemática.

⁴ OMS: Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra, Suiza. 2004.

2. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACION

2.1. PROBLEMA

Si bien no existe país alguno que no se encuentre alcanzado por esta grave problemática, desde hace un tiempo se han empezado a establecer notables diferencias entre las distintas regiones y países del mundo.

En Argentina, entre los años 2008 y 2014 hubo 36674 víctimas fatales (de ahora en más VF) productos de siniestros de tránsito, arrojando un promedio estimado de 15 VF por día. Además de ser un índice alto a nivel mundial, constituye la principal causa de muerte en hombres jóvenes de nuestro país en el rango de 25 a 34 años de edad.

Para cuantificar de otra manera la gravedad del problema suele recurrirse a la comparación con otros medios de transporte. Específicamente en el medio local, la comparación recae en el accidente de la línea LAPA, ocurrido en una operación de despegue fallido desde el Aeropuerto metropolitano en agosto de 1999. Sus trágicas consecuencias se expresan en los más de 60 VF que arrojó el impacto e incendio de la nave. Una rápida y simplificada comparación tomando el promedio histórico de VF por día consiste en la siguiente equivalencia: el accidente de LAPA provocó el mismo número de VF que se producen en nuestro país en siniestros viales en solo 4 días.

Muchos consideran el tránsito como el movimiento de circulación de vehículos, pero el tránsito se trata de algo mucho más complejo que el movimiento de los vehículos; es un sistema donde interaccionan varios factores. Factores que integrantes del tránsito:

- Factor Mecánico: se refiere a todo el parque vehicular, ya sea vehículos a tracción a sangre o automotores de cualquier porte y clase;
- Factor Climático: el clima, las condiciones atmosféricas propias del lugar;
- Factor Humano: quienes participan en la circulación, ya sea conductores, pasajeros, peatones, etc.;
- Factor Ambiental: se refiere a la red de circulación vial, urbana y suburbana, Provincial y Nacional, asfaltada o no.

En el proceso de conducción intervienen los tres factores, el hombre, el vehículo y el camino (el factor climático⁵ está siempre presente, es independiente de la circulación) y, la susceptibilidad de que un siniestro ocurra aumenta si la interacción entre los factores es defectuosa. Cuando las personas circulan, se produce la interacción de los tres factores y de esa interacción surge el riesgo, entendido este como la posibilidad de que una situación particular en el tránsito devenga en un siniestro. En nuestro país el riesgo es uno de los más altos del mundo⁶ y la mayor responsabilidad es el factor humano. Más del 90% de los siniestros viales se deben a fallas humanas.⁷

En el año 2008 se sanciona la denominada Ley de Seguridad Vial, Ley N° 26.363, y se crea un organismo específico en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (de ahora en más ANSV), lo que ha generado las lógicas expectativas frente a la delicada situación por todos conocida.⁸

Hasta entonces, la problemática era abordada con distintas campañas que no alcanzaron a revertir la gravedad de la situación, quedándose en meros paliativos temporales.

En esta nueva etapa a partir del año 2008, las medidas enunciadas bajo la creación de la ANSV⁹ se proponen como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en todo el

⁵ Si bien este factor no es regulado por el hombre, no puede ser ignorado, porque está siempre presente y aumenta o disminuye el riesgo en el tránsito. La lluvia, granizo, nieve, neblina, calor, frío, día nublado, soleado o ventoso, son cambios climáticos que no pueden ser dejados de lado por los otros tres factores, porque el clima aumenta o disminuye el riesgo en la circulación.

⁶ Según El Esquiú, diario de Catamarca, a nivel mundial, Argentina figura entre los países con mayor tasa de mortalidad, registrando 13 víctimas fatales cada 100.000 habitantes según datos del Foro Internacional de Transporte, al que ingresó hace tres años liderando el lamentable ranking. Ver: <http://www.elsesqui.com/noticias/2016/02/08/232381-siniestralidad-vial>. Bajado 10/03/2016.

⁷ Errores humanos más frecuentes: exceso de velocidad; sobrepaso imprudente; corta distancia de seguimiento; no respetar la prioridad de paso en cruces (semáforos y señales); sueño; alcohol y drogas (juventud, fin de semana); desperfecto técnico (vehículos sin mantenimiento).

⁸ Ley Nacional N° 26.363, sancionada en el 2008 con el objetivo de regular el Tránsito y la Seguridad Vial, mediante la cual, en su artículo 1° se crea la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

⁹ Entre las funciones de la ANSV se destacan:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
- c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;
- d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;

territorio nacional, pero esta vez en el marco de un plan estratégico y con la asignación de recursos específicos. Además el Estado ha instalado la seguridad vial como política de Estado.

La movilidad en la Provincia de Santa Fe sufrió un fenómeno globalizado que tuvo como protagonista principal al vehículo privado. El aumento exponencial del uso del automóvil produce inconvenientes y costos para las sociedades modernas que se traducen en la disminución de la calidad de vida de los ciudadanos.

El carácter no sustentable del transporte basado en los vehículos motorizados es reflejado en el empeoramiento de los problemas a medida que las sociedades se enriquecen. Es un problema que difiere de otros, debido a que con el desarrollo económico, empeora.

Debido a cambios socioeconómicos de los últimos años vastos sectores de la sociedad han accedido al vehículo privado, lo cual ha impactado y modificado la estructura del tránsito. En nuestra Provincia el parque automotor registrado del año 2008 al 2014 pasó de 1.210.472 a 1.893.967 unidades, es decir que creció más del 50%.

La reactivación económica al interior de la Provincia de Santa Fe repercutió especialmente en el aumento de la utilización del vehículo privado como medio de transporte y este a su vez repercute en que aumente la probabilidad de tener un siniestro.

En lo que respecta a las estadísticas, en la Provincia de Santa Fe se registra la segunda cantidad más alta de siniestralidad en todo el país, sólo detrás de Buenos Aires. Este dato es aún más relevante si se considera que Buenos Aires supera ampliamente en población a Santa Fe y, si se midiera las VF en relación a la población, Santa Fe superaría a Buenos Aires.¹⁰

e) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación.

¹⁰ Durante el período comprendido entre los años 2008 y 2014, según la APSV, se registraron en total 3703 accidentes con víctimas fatales (de ahora en más AVF) con un total de 4290 VF, lo que arroja un promedio anual de 612 muertes, con un promedio mensual de 51,07 VF. Fuente: Agencia Provincial de Seguridad Vial.

El 8 de octubre del 2006 se produce un trágico acontecimiento social que funcionó como antecedente para cambiar la lupa con la que se miraba la problemática.

En la ruta nacional número 11, en las proximidades de la localidad de Margarita, Pcia. de Santa Fe, aproximadamente a las 22,15 hs., el micro de la empresa Godoy que transportaba a alumnos y docentes del Colegio Ecos, regresaba de la Provincia de Chaco luego de una actividad solidaria en una escuelita rural, fue embestido por un camión cuyo conductor estaba ebrio. El trágico saldo fue de 11 fallecidos, 8 alumnos, una docente, el conductor y su acompañante, hubo además 40 heridos producto del siniestro.

En el año 2007 el Consejo Federal de Educación estableció el 8 de octubre como “Día Nacional del Estudiante Solidario”. Es en reconocimiento a la labor solidaria que diariamente llevan adelante miles de estudiantes argentinos y, en homenaje a los nueve alumnos y la docente de la Escuela ECOS de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que perdieron la vida en el siniestro vial.

Desde el día del hecho, los padres, familiares y amigos de las víctimas decidieron redactar un petitorio para reclamar a los gobernantes que la **Seguridad Vial sea Política de Estado** para evitar que algo así vuelva a suceder, haciendo alusión a que las muertes ocurridas en el siniestro se hubieran podido evitar con un adecuado control del Estado y la existencia de una responsabilidad social de los conductores.

Sumado a otros factores, dicho acontecimiento social sirvió como mecanismo de disparo para la introducción en la Agenda de Gobierno de una problemática que se venía llevando cada vez más víctimas.

Como respuesta a la problemática y siguiendo los lineamientos del Estado Nacional, el 14 de junio de 2008, mediante el decreto N° 1698, el entonces Gobernador de la Provincia de Santa Fe, crea la Agencia Provincial de Seguridad Vial (de ahora en más APSV) como unidad ejecutora dentro del ámbito de la jurisdicción del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado. El mismo fue firmado por los ministros de Gobierno y Reforma del Estado, por el ministro de Economía y por el Gobernador de la Provincia de Santa Fe.¹¹

¹¹ Ocupaban los mencionados cargos: Gobernador, Hermes Binner, período 2007-2011; Min. Gobierno y Reforma del Estado: Antonio Bonfatti; Min. Economía: Angel José Sciara.

Poco más de 2 años después, en octubre del 2010, la Legislatura de la Provincia de Santa Fe establece a la APSV mediante fuerza de ley dentro de la órbita del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado.

A raíz de lo enunciado podemos identificar el siguiente problema: ante la incipiente necesidad de responder a la problemática de siniestralidad vial, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe decidió implementar una política de seguridad vial mediante la creación de la APSV con el objeto de reducir las tasas de siniestralidad. A partir de eso estudiaremos cómo fue el abordaje de la problemática, cuáles fueron las políticas implementadas para reducir las tasas de siniestralidad, el grado de continuidad o discontinuidad de las mismas, el rol de los actores alrededor de la cuestión, durante el período 2008-2014.

2.2. PREGUNTAS

A través de esta investigación se buscará responder la siguiente pregunta general:

-¿Cómo se dio la construcción de la agenda pública y la agenda gubernamental de la seguridad vial en el Gobierno de la Provincia de Santa Fe año 2008 y cómo se abordó la problemática desde entonces hasta el año 2014?

Algunos interrogantes específicos a los que se buscarán responder en esta investigación:

-¿Cómo fue el proceso a través del cual el problema de la (in)seguridad vial llega a llamar la atención seria y activa por parte del Gobierno de la Provincia de Santa Fe? ¿Quién tomó la determinación de asumir el problema? ¿De qué manera el Estado Provincial se hace cargo de la cuestión de la seguridad vial? ¿Cómo surge la Agencia Provincial de Seguridad Vial?

-¿Qué actores sociales-políticos, sean internos o externos han participado de dicho proceso? ¿Hubo tensión entre los mismos? ¿Cómo fue la relación entre ellos?

-¿Cuáles son las políticas públicas que implementa la APSV para el cumplimiento de su misión? ¿Cómo fue mutando el organismo para atender las cuestiones por las que fue creado? ¿Cómo varió el proceso de burocratización del mismo?

2.3. OBJETIVOS

Objetivo General: Explorar la construcción de la agenda pública de seguridad vial en la Provincia de Santa Fe con la incorporación de la problemática a la agenda de

gobierno a través de la creación de la Agencia Provincial de Seguridad Vial y describir el proceso de burocratización del organismo durante el período 2008-2014.

Objetivos Específicos:

- a. Reconocer y distinguir a los actores relevantes alrededor de la cuestión, su relación entre ellos y el comportamiento de los mismos durante la formación y puesta en funcionamiento de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.
- b. Caracterizar las dimensiones de división del trabajo, jerarquía de autoridad, interacción con actores y recursos humanos de la APSV durante los años 2008-2014 y construir un esquema de clasificación de etapas que permita visualizar a las mismas en el proceso de burocratización del organismo.

2.4. HIPOTESIS

La hipótesis que guía el siguiente trabajo de investigación es la siguiente:

- A) El proceso de burocratización de la APSV se divide en dos grandes etapas: una primera etapa que va desde julio 2008 hasta junio del 2011 y, una segunda etapa que va desde junio del 2011 hasta fines del 2014. Si bien en ambos períodos la APSV tiene en cuenta e interactúa con los actores del contexto externo, en la primera etapa la relación con los actores ha sido de fuerte colaboración, mientras que en la segunda etapa, la APSV se tornó una organización más rígida, restándoles importancia a los mismos, profundizándose fuertemente el proceso de burocratización de la Agencia en término de recursos humanos, división del trabajo y jerarquía de la autoridad.

3. MARCO TEORICO

3.1. ESTADO

El Estado es una forma de ordenamiento político en base a la cual se estructuran las relaciones sociales cuya característica principal es el monopolio legítimo del uso de la violencia¹². El Estado se materializa a través de un conjunto de burocracias que tienen legalmente designadas responsabilidades apuntadas a lograr o proteger algún aspecto del bien, o interés público, general y, que intentan ser un foco de identidad colectiva para los habitantes de un territorio¹³.

En el ámbito de la seguridad vial, como en las otras esferas de regulación del Estado, existe un punto intermedio entre las funciones generales de ordenamiento de lo público por parte del Estado y las iniciativas individuales. Este punto intermedio es el ámbito público, también llamada esfera pública, es el espacio en el que los individuos y sus organizaciones buscan transformar sus intereses y necesidades particulares en asuntos generales de interés y utilidad para todo el conjunto del Estado¹⁴. La relación que se configura entre el Estado y la sociedad no es unidireccional sino más bien se encuentran presentes mutuas y variables interpenetraciones bidireccionales de poder, influencia, negociación y cooptación.¹⁵

3.2. AGENDA PÚBLICA

Al interior de cada sociedad existen múltiples situaciones conflictivas que pretenden ser argumentadas en términos de problemas públicos. Como señala Aguilar Villanueva, estas *“situaciones, sucesos, problemas, percepciones, necesidades, que tienen un lugar circunscripto en la vida privada y grupal se transforman en demandas y cuestiones que pretenden poseer la naturaleza de cuestión pública y ser de significación para el orden, la soberanía y la prosperidad del Estado”*.¹⁶

La agenda pública refiere a aquella serie de situaciones o cuestiones que se dan al interior de una sociedad y sobre las que ciertas clases, fracciones de clase, organizaciones, grupos o, incluso, individuos estratégicamente situados creen que

¹² Weber, M. “Economía y Sociedad”, FCE-España, 2002.

¹³ O’Donnell, Guillermo. “Acerca del Estado en América Latina Contemporánea. Diez tesis para discusión”. 2002.

¹⁴ Aguilar Villanueva, Luis. “Problemas Públicos y Agenda de Gobierno”. 1ª Ed. México, 1993.

¹⁵ OSZLAK, Oscar y O’DONNELL, Guillermo, 1984, “Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación”, en INAP – Alcalá de Henares, Para investigar la administración Pública, 1984.

¹⁶ Aguilar Villanueva, Luis. “Problemas Públicos y Agenda de Gobierno”. 1ª Ed. México, 1993.

puede y debe hacerse “algo” respecto de ellas. Estos asuntos, necesidades y demandas socialmente problematizados también son denominados “cuestiones”.¹⁷

No toda demanda particular logra presentarse o argumentarse en términos de una necesidad general, por lo que cobra relevancia en el análisis los diferentes actores que pugnan por la atención pública y gubernamental respecto a una situación dada, desde su perspectiva y definición del problema en cuestión, influyendo en la intervención que la misma genere por parte del Estado. Como señala Medellín Torres, *“las tensiones y conflictos dan cuenta de la intención de los agentes, agencias y discursos por lograr que el Estado y el aparato estatal actúen de una dirección específica que favorezca unos determinados intereses”*.¹⁸ La formación misma de la agenda permite ver una serie de cuestiones relevantes respecto de la sociedad, el gobierno y su forma de interrelación *“...deja ver quiénes son los que efectivamente definen y justifican los problemas públicos, cuáles grupos y organizaciones tienen efectivamente la fuerza de transubstanciar cuestiones sociales en públicas y en prioridades de gobierno, cuáles organismos y decisores gubernamentales están siempre prontos a actuar frente a las demandas de determinados grupos, cuál es el firmamento ideológico que otorga valor y prioridad de asunto público o cuales cuestiones. Revela, en suma, cuál es la estructura de poder que domina efectivamente la hechura de una política”*.¹⁹

3.3. AGENDA GUBERNAMENTAL

Como señala Aguilar Villanueva, en décadas pasadas los gobiernos activistas decidieron abordar de inmediato cualquier tipo de problema y necesidad, y llevaron adelante regulaciones y gastos en una infinidad de programas y controles, hasta que se encontraron administrativamente desbordados y fiscalmente exhaustos. Ante esta experiencia, los gobiernos en la actualidad son más cuidadosos en la selección de prioridades y problemáticas a abordar.²⁰

Teniendo en cuenta que ningún gobierno posee la capacidad ni los recursos para atender la totalidad de necesidades y demandas de los actores al interior de cada sociedad, cada gobierno establece una agenda, conocida como agenda de gobierno o agenda gubernamental, para poder asignar prioridades a la multiplicidad de cuestiones

¹⁷ OSZLAK, Oscar y O'DONNELL, Guillermo, 1984, “Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación”, en INAP – Alcalá de Henares, Para investigar la administración Pública, 1984.

¹⁸ Medellín Torres, Pedro. “Inestabilidad, incertidumbre y autonomía restringida: Elementos para una teoría de la estructuración de Políticas Públicas en Países de Baja Autonomía Gubernativa”. Revista del CLAD Reforma y Democracia. N° 8. Caracas, mayo 1998.

¹⁹ Aguilar Villanueva, Luis. “Problemas Públicos y Agenda de Gobierno”. 1ª Ed. México, 1993.

²⁰ Ídem.

que se presentan. Así, desde la concepción de los autores, en torno a cada cuestión hay un proceso social que se teje alrededor de ella. Lo que Oszlack y O'Donnell llaman "políticas estatales" vienen a ser "como nudos" de ese "proceso social", ya que, como señalan, "el estado" (y puede colegirse también al gobierno), "por su sola existencia, condiciona las alternativas del proceso social desarrollado alrededor de la cuestión".²¹ Así se entiende por agenda gubernamental a este conjunto de problemas, demandas, cuestiones y asuntos que los gobernantes seleccionan y ordenan como objeto de atención, y de allí se seleccionan las cuestiones que será objeto de acción por parte del Estado, entendiendo que no todas las cuestiones que se presentan como problemas públicos son asuntos públicos, ni todos los asuntos públicos son urgentes.²²

La conformación de la agenda se torna un momento clave de la elaboración de políticas públicas, en tanto que en dicho momento el gobierno decide si una cuestión amerita, o no, ser objeto de la acción gubernamental, dejando muchas otras de lado, y comprometiendo así sus recursos. Como señala Subirats, la agenda gubernamental "muestra cuál es la percepción de los poderes públicos, en un instante concreto, sobre lo que se debe resolver".²³

3.4. POLÍTICA PÚBLICA

Una **política pública** es: a) un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público; b) acciones cuya intencionalidad y causalidad han sido definidas por la interlocución que ha tenido lugar entre el gobierno y los sectores de la ciudadanía; c) acciones que han sido decididas por autoridades públicas legítimas; d) acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles), y e) que dan origen o forman un *patrón de comportamiento* del gobierno y la sociedad.²⁴

3.5. BUROCRACIA Y SUS CARACTERÍSTICAS.

Desde el enfoque estructuralista de la Teoría de la Organización, la burocracia es una forma de organización humana que se basa en la racionalidad, es decir, en la

²¹ OSZLAK, Oscar y O'DONNELL, Guillermo, 1984, "Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación", en INAP – Alcalá de Henares, Para investigar la administración Pública, 1984.

²² Aguilar Villanueva, Luis. "Problemas Públicos y Agenda de Gobierno". 1ª Ed. México, 1993.

²³ Subirats, Joan. "Análisis de políticas públicas y eficacia de la Administración". Instituto Nacional Administración Pública, 1989.

²⁴ Aguilar Villanueva, Luis. "Problemas Públicos y Agenda de Gobierno". 1ª Ed. México, 1993.

adecuación de los medios a los objetivos (fines) pretendidos, con la finalidad de garantizar la máxima eficiencia posible en el alcance de esos objetivos.²⁵

El concepto de burocracia para Max Weber es la organización eficiente por excelencia. Para lograr eficiencia, la burocracia explica en los mínimos detalles cómo se deben hacer las cosas. Según Max Weber, la burocracia tiene las siguientes características²⁶:

- Carácter legal de las normas y reglamentos: la burocracia es una organización unida por normas y reglamentos previamente establecidos para regular todo lo que ocurra dentro de la organización. Las mismas son racionales porque son coherentes con los objetivos previstos, de esta manera la burocracia es una estructura social racionalmente organizada;
- Carácter formal de las comunicaciones: la burocracia es una organización unida por comunicaciones escritas, las reglas, decisiones y acciones administrativas se formulan y registran por escrito;
- Carácter racional y división del trabajo: se caracteriza por la división sistemática del trabajo, en aras de la racionalidad, es decir, cada participante desempeña un cargo específico, cumple funciones específicas y tiene su campo específico de competencia y responsabilidad;
- Impersonalidad en las relaciones; la distribución de actividades es impersonal, es decir, se desarrolla en términos de cargos y funciones, y no de las personas involucradas. El poder de cada funcionario es impersonal y se deriva del cargo que ocupa, la obediencia del subordinado hacia el superior es impersonal, es decir, no se obedece a la persona, sino al cargo que ocupa.
- Jerarquía de la autoridad; se establecen los cargos según el principio de jerarquía; cada cargo inferior debe estar bajo el control y la supervisión de uno superior. De ahí la necesidad de la jerarquía de la autoridad para fijar las jefaturas en los diversos niveles de autoridad, los cuales constituyen la estructura jerárquica de la organización;

²⁵ Idalberto Chiavenato; Introducción a la Teoría General de la Administración. Cap. 11°. Séptima Edición. Tlalnepantla, México, 2007.

²⁶ Ídem.

- Rutinas y procedimientos estandarizados: todas las actividades de cada cargo se desempeñan según estándares definidos;
- Competencia técnica y meritocracia; la burocracia basa la selección de las personas en el mérito y la competencia técnica, y no en preferencias personales. La admisión, transferencia y promoción de funcionarios se fundamentan en criterios de evaluación y clasificación válidos para toda la organización, y no en méritos particulares y arbitrarios. Estos criterios universales son racionales y tienen en cuenta la competencia, el mérito y la capacidad del funcionario respecto del cargo o función considerada. De allí la necesidad de exámenes, concursos, pruebas y títulos para la admisión y el ascenso de funcionarios. Lo que a su vez garantiza la continuidad de la organización mediante la sustitución del personal que se retira;
- Especialización de la administración: La burocracia se basa en la separación de la propiedad y la administración. Los miembros del cuerpo administrativo deben estar completamente separados de la propiedad de los medios de producción, es decir que, los administradores de la burocracia no son los dueños o propietarios de la empresa.
- Profesionalización de los participantes: cada funcionario está especializado en las actividades a su cargo; es asalariado; ocupa un cargo, es nominado por un superior jerárquico; no tiene la propiedad de los medios de producción y administración, etc.
- Completa previsión del funcionamiento: el objetivo de la burocracia es prever el comportamiento de sus miembros; todo se establece con el fin de prever con anticipación todas las situaciones y rutinizar su ejecución para que el sistema alcance la máxima eficiencia.

Un concepto muy ligado al de burocracia es el de racionalidad. En el sentido weberiano, la racionalidad implica adecuación de los medios a los fines. En el contexto burocrático, eso significa eficiencia. Una organización es racional si se seleccionan los medios más eficientes para la implantación de las metas. Mientras tanto, son las metas colectivas de la organización y no las de sus miembros individuales las que se toman en cuenta. De esa forma, el hecho de que una organización sea racional no implica necesariamente que sus miembros actúen racionalmente en lo que concierne a sus propias metas y aspiraciones. Todo lo contrario, cuanto más racional y burocrática

se hace la organización, tanto más las personas se transforman en engranajes de una máquina, ignorando el propósito y el significado de su comportamiento.²⁷

Según Weber, siguiendo a Idalberto Chiavenato, los burócratas conforman el cuerpo administrativo de la jerarquía y estructura de la organización —debidamente definidas—, siguen las normas establecidas y sirven a los objetivos de la organización. No obstante, señala también la existencia de jefes no burocráticos que seleccionan y nombran a los subordinados, establecen las reglas, determinan los objetivos que deberán alcanzarse y, generalmente, son elegidos o heredan su posición; por ejemplo, los presidentes, los directores, etc... Esos jefes (no burocráticos) de la organización desempeñan el importante papel de estimular la unión emocional, y aun irracional, de los participantes con la racionalidad, pues la identificación con una persona, un líder o un jefe de la organización influye psicológicamente, refuerza el compromiso de los integrantes de la organización.

Si bien los individuos que se ausentan, mueren o se jubilan, son sustituidos por otros con el criterio de calificación técnica; así, no se perjudica la eficiencia de la organización, cuando la ausencia o muerte de un jefe no burocrático de la organización —único individuo que despierta identificación no burocrática, sino personal — puede provocar inestabilidad al interior de la organización o dificultad para lograr el compromiso de los integrantes de la misma.

En opinión de Weber, la burocracia es una organización cuyas consecuencias deseadas se resumen en la previsión de su funcionamiento para obtener la mayor eficiencia de la empresa. Sin embargo, al estudiar las consecuencias deseadas de la burocracia, Merton destacó también que hay consecuencias imprevistas que llevan a la organización burocrática a la ineficiencia y a las imperfecciones. A estas consecuencias imprevistas, las denominó disfunciones de la burocracia.²⁸

Para Merton, no existe una organización totalmente racional y el formalismo no tiene la profundidad descrita por Weber, es por eso que el tipo ideal de burocracia sufre transformaciones cuando es operado por hombres. Según Merton, el hombre, cuando participa de la burocracia, hace que toda la previsibilidad del comportamiento, que debería ser la consecuencia más grande de la organización, escape al modelo preestablecido. Se verifica, entonces, lo que Merton llamó disfunciones de la burocracia. Cada disfunción es una consecuencia no prevista por el modelo

²⁷ Idalberto Chiavenato; Introducción a la Teoría General de la Administración. Cap. 11°. Séptima Edición. Tlalnepantla, México, 2007.

²⁸ Ídem.

weberiano, una desviación o exageración. Las disfunciones de la burocracia son las siguientes²⁹:

- **Internalización de las reglas y apego á los reglamentos:** De medios, las normas y reglamentos se transforman en objetivos, se vuelven absolutos y prioritarios: el funcionario asume un rol rígido y olvida que la flexibilidad es una de las principales características de cualquier actividad racional. De esta manera, el burócrata se vuelve un especialista, no por conocer sus tareas, sino por conocer perfectamente las normas y los reglamentos propios de su cargo o función. Los reglamentos dejan de ser medios y pasan a ser los principales objetivos del burócrata.
- **Exceso de formalismo y de papeleo:** La necesidad de documentar y formalizar las comunicaciones dentro de la burocracia, a fin de que todo pueda ser debidamente certificado por escrito, puede conducir al exceso de formalismo, de documentación y, en consecuencia, de papeleo. Éste constituye una de las mayores disfunciones de la burocracia, que muchas veces lleva al lego a imaginar que toda la burocracia tiene un volumen inmenso de papeleo, de copias y de comunicaciones.
- **Resistencia a los cambios:** Como en este tipo de organización todo es rutinizado, estandarizado y previsto con anticipación, el funcionario se acostumbra a una repetición absoluta de su tarea, volviéndose un ejecutor de rutinas y procedimientos. Cuando surge alguna posibilidad de cambio dentro de la organización, el funcionario tiende a interpretarlo como algo que él desconoce y, por tanto, representa peligro para su seguridad y tranquilidad. Así, el cambio es indeseable y el funcionario, en la medida de lo posible, se resistirá a aceptar cualquier tipo de cambio que quiera implantarse en la burocracia.
- **Despersonalización de la relación:** Una de las características de la burocracia es la despersonalización de las relaciones entre los funcionarios, pues hace énfasis en los cargos y no en las personas que los ocupan, surge así la despersonalización gradual de las relaciones

²⁹ Ídem. Pág. 260.

entre los funcionarios de la burocracia, que conocen a sus colegas no por sus nombres de pila, sino por los rótulos de los cargos que ocupan.

- **Jerarquización como base del proceso decisorio:** La burocracia, al sustentarse en una rígida jerarquización de la autoridad supone que quien toma las decisiones en cualquier situación es aquél que posee la más elevada categoría jerárquica, independientemente de su conocimiento sobre el asunto, por lo cual siempre decide quien ocupa el cargo jerárquico más elevado, aunque poco sepa del tema que va a resolverse.
- **Conformidad extrema con rutinas y procedimientos:** Esta conformidad extrema con las normas y los reglamentos, con las rutinas y los procedimientos conduce a una rigidez en el comportamiento del burócrata, pues el funcionario pasa a ejecutar sólo lo establecido en las normas, en los reglamentos, en las rutinas y procedimientos impuestos por la organización. Así, ésta pierde toda su flexibilidad, puesto que el funcionario se limita al desempeño mínimo; así mismo, pierde la iniciativa, la creatividad y la innovación.³⁰
- **Exhibición de símbolos de autoridad:** Como la burocracia destaca la jerarquía de la autoridad, es necesario crear un sistema que muestre a todos quiénes tienen el poder, de ahí la tendencia a utilizar símbolos o señales de estatus que indican la posición jerárquica de los funcionarios: uniformes, localización de la oficina, del baño, del estacionamiento, de la cafetería, el tipo de escritorio, etc.
- **Dificultad en la atención a clientes y conflictos con el público:** el funcionario se orienta de modo exclusivo hacia el interior de la organización: a sus normas y reglamentos internos, a sus rutinas y procedimientos, al superior jerárquico que evalúa su desempeño. En general, esa actuación orientada hacia la organización lo lleva a crear conflictos con los ciudadanos con quienes interactúa la organización, los mismos son atendidos de manera estandarizada, de acuerdo con los reglamentos y rutinas internos, lo que hace que estos se enojen

³⁰ El efecto de la estructura burocrática sobre la personalidad de los individuos provoca “incapacidad entrenada” (Veblen), “deformación profesional” (Warnotte) o, incluso, “psicosis ocupacional” (Dewey), es decir el burócrata trabaja en función de los reglamentos y de las rutinas, y no en función de los objetivos organizacionales previstos.

ante la poca atención que se les presta y la descortesía con que se les trata cuando exponen sus problemas particulares y personales.

En esencia, para Merton la burocracia no es tan eficiente como destacaba Weber, sino que presenta en la práctica una serie de distorsiones (disfunciones) que perjudican su funcionamiento y la llevan a la ineficiencia.

3.6. DIMENSIONES DE LA BUROCRACIA

Para Hall³¹ la Burocracia se entiende más como una condición que existe como un continuum, que como una condición absoluta. Propone que el grado variable de burocratización se determine por la medida de las dimensiones de la burocracia. Cada una de las cuales forma un continuum que va desde el exceso de burocratización (en un extremo) hasta la ausencia de burocracia (en el extremo opuesto) y cada continuum puede ser medido. Hall seleccionó 6 dimensiones continuas de la estructura organizacional:

- División del trabajo basada en la especialización funcional.
- Jerarquía de autoridad.
- Sistema de reglas y reglamentos.
- Formalización de las comunicaciones.
- Impersonalidad de las relaciones interpersonales.
- Selección y promoción basadas en la competencia técnica.

Hall defiende la idea de que las organizaciones varían en términos de su estructura y sus procesos. Estos elementos están presentes en el tipo ideal de burocracia descrito por Weber: su presencia permite determinar en qué grado está burocratizada una organización. Las organizaciones son portadoras de características del modelo burocrático en diversos grados, a lo largo de las diversas dimensiones de la burocracia. Estos atributos varían independientemente. Una organización puede estar altamente burocratizada en cuanto al conjunto de especificaciones operativas, al tiempo que escasamente burocratizada en cuanto a su división del trabajo.

3.7. LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA COMO ORGANIZACIÓN DIFERENCIADA

Las Administraciones públicas según Ramió³² son organizaciones a las que corresponde, como es bien conocido, satisfacer los intereses generales de sus

³¹ Idalberto Chiavenato; Introducción a la Teoría General de la Administración. Cap. 11°. Séptima Edición. Tlalnepantla, México, 2007.

³² Carles Ramió. Teoría de la Organización y Administración Pública, Ed. Tecnos, 1999.

respectivas comunidades. Haciendo una aproximación a los elementos fundamentales que delimitan a una organización podemos decir que: (1) está integrada por un grupo de personas asociadas; (2) para el logro de un fin común; (3) que establecen para tal fin, relaciones formalizadas entre sí; (4) con pretensión de continuidad en el tiempo; (5) legitimadas por el sistema social externo y, (6) con la posibilidad de sustituir sus propios miembros sin peligrar la supervivencia de la organización.

Estos elementos perfilan la Administración pública como una organización específica, diferenciada y compleja debido a su diversidad funcional y estructural³³.

A diferencia de las organizaciones privadas, los organismos públicos no escogen el ámbito de su actuación, sino que les viene definido estatutariamente, mientras el sector privado se sitúa donde contempla posibilidad de beneficios; las instituciones gubernamentales tienen algunos privilegios y posibilidades coercitivas que no son usuales en el sector privado; y, los organismos gubernamentales son mucho más vulnerables a las presiones de naturaleza política, que debido a su carácter electoral son a corto plazo, lo que dificulta la adopción de estrategias o la planificación a medio o largo plazo.

En las organizaciones de la Administración Pública no hay separación entre política y administración, toda organización pública, por el hecho de serlo, participa del poder político, incluso cuando se trata de las zonas más modestas de la administración, habiendo, de esta manera, una clara interdependencia entre política y administración.

3.8. PARTES Y COORDINACIÓN EN UNA ORGANIZACIÓN.

La estructura de una organización puede ser definida simplemente como la suma total de las formas en que su trabajo es dividido entre diferentes tareas y luego es lograda su coordinación entre estas tareas.

Según Henry Mintzberg³⁴, toda organización se puede estructurar en cinco partes. En la base de la misma se encuentra el *núcleo operativo*, es decir sus operarios, quienes ejecutan el trabajo básico de producir los productos y brindar los servicios. A medida que la organización crece aumenta la necesidad de supervisar y controlar el trabajo, por lo que es menester tener un gerente absoluto, denominado *cumbre estratégica*. Y, a medida que la organización se vuelve más elaborada, se requieren más gerentes, se

³³ Los organismos públicos atienden funciones muy distintas entre sí por más que utilicen un mismo modelo administrativo.

³⁴ Henry Mintzberg; Diseño de Organizaciones Eficientes. Segunda Reimpresión. Ed. El Ateneo, Buenos Aires. 1991.

crea una *línea media*, una jerarquía de autoridad formal que une al núcleo operativo con la cumbre estratégica.

La organización, si continúa el proceso de elaboración, puede optar por la estandarización como medio de coordinar su trabajo y, la responsabilidad de hacerlo recae sobre lo que el autor llama analistas y forman lo que se denomina *tecnoestructura*, encontrándose fuera de la jerarquía de autoridad de línea.

A medida que crece la organización tiende a agregar unidades de staff de una naturaleza diferente, no para efectuar estandarización sino para proveerse de servicios indirectos, los que pueden ser de cafetería hasta de un departamento de concejo legal o de relaciones públicas. Es lo que se conoce como *staff de apoyo*.

El término gerencia intermedia y/o nivel medio incluye a todos los miembros de la organización que no están ni en la cumbre estratégica ni en el núcleo operativo. Otros términos a considerar son el de *unidad de mando*, la noción de que un “subordinado” debe tener un solo superior; *cadena escalar*, la línea directa de este mando desde el gerente general a través de sucesivos superiores y subordinados hasta los trabajadores; y, *extensión de control*, hace referencia a la cantidad de subordinados reportándose a un solo superior.

Siguiendo a Henry Mintzberg³⁵ hay cinco mecanismos coordinadores con los cuales las organizaciones coordinan su trabajo: ajuste mutuo; supervisión directa; estandarización de procesos de trabajo; estandarización de procesos producciones de trabajo y estandarización de destreza de trabajadores.

El ajuste mutuo logra la coordinación de trabajo por el simple proceso de comunicación informal, el control del trabajo descansa en las manos de quienes lo efectúan. A causa de que es un mecanismo coordinador tan simple es usado en las organizaciones más simples y, paradójicamente, también en las más complejas.

A medida que una organización crece tiene a utilizar la supervisión directa como mecanismo coordinador, en este caso la coordinación se logra al tener una persona que toma la responsabilidad por el trabajo de otras, otorgando instrucciones y supervisando sus acciones.

³⁵ Henry Mintzberg; Diseño de Organizaciones Eficientes. Segunda Reimpresión. Ed. El Ateneo, Buenos Aires. 1991.

El trabajo también puede ser estandarizado, donde la coordinación se logra antes de comenzar el trabajo y hay tres formas de estandarizar el trabajo. Por procesos de trabajo, cuando los contenidos del trabajo están especificados o programados; por su producción, en este caso las producciones son estandarizadas cuando el resultado del trabajo está especificado; y, por destreza (y conocimientos), se da cuando está especificado el tipo de capacitación que se requiere para efectuar el trabajo. En este último mecanismo de coordinación se estandariza al trabajador antes de su llegada al trabajo.

La imagen que muestra cómo es la división del trabajo de una organización, que a simple vista representa qué posiciones existen, cómo están agrupadas estas en unidades y cómo fluye entre ellas la autoridad formal es lo que se conoce como *organigrama*.

3.9. ACTORES RELEVANTES

Según la conceptualización de Falção Martins y Fontes Filho, los actores relevantes en el análisis de la construcción de las agendas públicas/o gubernamentales son aquellos individuos, organizaciones públicas, privadas, y/o de la sociedad civil, que pueden hallarse objetiva o subjetivamente afectados por una cuestión dada, y que además de verse afectados por una cuestión determinada tienen la capacidad de afectar los resultados de la inclusión de la misma en la agenda gubernamental, en la medida en que poseen entre uno y tres atributos básicos: poder, legitimidad y urgencia.³⁶ El poder de un actor determinado se puede observar en la tenencia de determinados recursos para imponer su voluntad, como lo son los recursos coercitivos como la fuerza física o armas, los recursos utilitarios como la tecnología, el dinero, el conocimiento, la capacidad de logística y, los recursos simbólicos como el prestigio, estima, carisma, etc. La legitimidad refiere a la presunción o percepción general por parte de la sociedad de que las acciones de un actor determinado son deseables o apropiadas, y el tercer atributo, la urgencia, refiere a la necesidad de una atención inmediata por parte del actor, sea por lo imperioso de su demanda, o por la no aceptación del atraso respecto a las respuestas frente a la problemática.

De la combinación de estos atributos, los autores categorizan tres tipos de actores relevantes (Gráfico N° 1). En un primer lugar se encuentran los actores latentes, que

³⁶ Falção Martins, H y Fontes Filho, J. R. “¿En quién se pone el foco? Identificando “stakeholders” para la formulación de la misión organizacional”. Traducido del portugués por Carlos Sánchez. Versión ampliada. Publicado en la Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 15. Oct. 1999. Caracas.

son aquellos que tienen un solo atributo de los tres mencionados y, se puede dividir a su vez en tres tipos: los adormecidos, que tienen poder sin legitimidad ni urgencia, los exigentes, que cuentan con urgencia sin poder ni legitimidad y, los discrecionales, con legitimidad pero sin urgencia ni poder. Por otro lado se encuentran los actores expectantes, que cuentan con dos de los atributos enumerados y, se pueden distinguir en tres tipos: peligrosos, aquellos que tienen urgencia y poder pero carecen de legitimidad, los dominantes, que tienen poder y legitimidad y, los dependientes, que disponen de urgencia y legitimidad sin poder (lo que los torna dependientes de otros). Por último, el actor definitivo, que es aquel que posee los tres atributos, por lo que pasa a ser prioritario sobre los demás.

Gráfico N° 1. Atributos de Actores Relevantes³⁷.



Fuente: Falção Martins, H y Fontes Filho, J. R. “¿En quién se pone el foco? Identificando “stakeholders” para la formulación de la misión organizacional”.

Hay que señalar que el gobierno mismo debe ser considerado como un actor en el análisis de las políticas públicas, dado que “participa en la expansión o freno de determinados asuntos a través de sus discursos, medios de información, organizaciones, líderes e intelectuales afines”.³⁸ El Estado no debe ser considerado como un actor monolítico: entre los niveles superiores e inferiores del gobierno y las

³⁷ Falção Martins, H y Fontes Filho, J. R. “¿En quién se pone el foco? Identificando “stakeholders” para la formulación de la misión organizacional”. Traducido del portugués por Carlos Sánchez. Versión ampliada. Publicado en la Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 15. Oct. 1999. Caracas.

³⁸ Aguilar Villanueva, Luis. “Problemas Públicos y Agenda de Gobierno”. 1ª Ed. México, 1993.

divisiones de la administración pública, presenta a su interior una multiplicidad de agentes, agencias, discursos y posicionamientos que construyen la posición del Estado que no es única ni unívoca a lo largo de un proceso de política.³⁹

Para comprender mejor la problemática a estudiar es necesario entender algunos conceptos relacionados con la accidentología.

3.10. ACCIDENTE, INCIDENTE, SINIESTRO.

Para hablar de seguridad vial y poder abordarla es necesario entender una serie de componentes que la integran.

Por recomendación de la ANSV hay que poner en conocimiento de toda la sociedad que los daños provocados en el tránsito no son **accidentes** y que la palabra más adecuada es **siniestro vial**.

Entre los teóricos de la seguridad vial existe un acuerdo en relación a que deberá desterrarse de este campo disciplinario el vocablo **accidente**. La principal razón de ello es “la connotación de imprevisibilidad y aleatoriedad implícita en el término, lo cual se asocia con sucesos totalmente impredecibles”, vale decir que su semántica ha dejado de coincidir con el concepto actual, pero el problema parecería consistir en encontrar términos que lo sustituyan.

Hay palabras que por definición de diccionario casi expresan lo mismo, pero que para el común de la gente tiene significados distintos. Las palabras son producto del intercambio y de la expresión entre las personas. Por lo tanto, sus significados van mutando conforme los cambios entre esos modos de expresar y el pasar del tiempo. Muchas palabras cambiaron su significado de origen; incluso algunas expresan justamente todo lo contrario.

Incidente de tránsito o incidente vial es una categoría muy empleada en el área de seguridad e higiene laboral, se distingue de la palabra accidente. Un incidente siempre incluye un accidente. La diferencia más importante es que en el accidente hay daños y en los incidentes puede no haberlos: pasar un semáforo en rojo es un incidente de tránsito que puede transformarse en accidente si se produce un atropello o colisión, es decir un daño. En el campo real, para el común de la gente, estas diferencias no son

³⁹ Medellín Torres, Pedro. “Inestabilidad, incertidumbre y autonomía restringida: Elementos para una teoría de la estructuración de Políticas Públicas en Países de Baja Autonomía Gubernativa”. Revista del CLAD Reforma y Democracia. N° 8. Caracas, mayo 1998.

notables; aunque en general se asocia al incidente como algo menos importante que el accidente, en razón de que a este último sí se lo advierte siempre como dañoso.⁴⁰

Otra terminología muy utilizada por los peritos accidentológicos es la de **hecho de tránsito**, que incluye todos los aspectos fácticos relevados en la escena del hecho a los fines de poder justificar afirmaciones sobre la mecánica de ocurrencia de un acontecimiento de esta naturaleza. El problema que presenta el hecho de tránsito como definición es que incluye el universo de todo lo que puede ocurrir en la circulación vial: hechos dañosos, infracciones de tránsito sin consecuencias, etc.⁴¹

Desde luego que existe un ámbito específico, como el judicial, en los que las palabras tienen un significado preciso, sustentado en bases históricas y jurídicas; es justamente ese espacio concreto en el que deberíamos trabajar para que el término que defina un “daño provocado por un hecho de tránsito” deje de tomarse como inevitable, impredecible e imprevisible, más allá del significado sociocultural de la palabra que lo defina.

Significados de la palabra **ACCIDENTE**.

En la jerga judicial es muy común que se utilice la expresión “**accidente de tránsito**”. “Que mala suerte” o “así lo dispuso Dios” son algunas de las expresiones socialmente aceptadas más comunes y antagónicas de la palabra **accidente**. Otras definiciones pueden ser:

- a) Suceso inevitable, imprevisible, impredecible y fatalista.
- b) Hecho generalmente desgraciado.
- c) Producto, en gran parte, del azar.

Por otra parte, la mayoría de las personas que se desempeñan como agentes de prevención en riesgos viales no usan la palabra **accidente** debido a que la utilización del término impide analizar las acciones o hábitos que conducen a la conducta del riesgo, diluye la toma de conciencia de los factores determinantes del evento y dificulta la implementación de estrategias para evitar su recurrencia.

⁴⁰ Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro: www.compromisovial.org.ar. Visto 18/03/2016. Publicado en página oficial.

⁴¹ Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro: www.compromisovial.org.ar. Visto 18/03/2016. Publicado en página oficial.

El **siniestro** refiere al carácter adverso y afligente del hecho, estando libre de las connotaciones de involuntariedad, impredecibilidad e inevitabilidad que vuelven inapropiado el uso de la palabra accidente. Hablar de siniestro nos permite ser vinculantes a la hora de determinar causales, consecuencias y responsabilidades, permitiendo por lo tanto ser debidamente juzgado por esa acción.

Actualmente el conocimiento científico y tecnológico permite casi desterrar la noción de impredecibilidad aunque no siempre el de inevitabilidad. Ejemplo de eso son los fenómenos sísmicos y climáticos, aunque hoy son prácticamente predecibles siguen siendo inevitables; en cambio, empleando criterios de causalidad podemos inducir que los siniestros de tránsito son anticipables con un apreciable grado de exactitud y, por lo tanto, pueden ser evitados en considerable medida adoptando estrategias y medidas apropiadas.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 del año 1994, en su artículo 64, considera “**accidente de tránsito**”⁴² a “todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de circulación”. Estas definiciones, en especial la de “accidente”, acerca de un hecho que puede suceder o no (eventual), y que no es producto de la voluntad deja lugar a pensar que es algo inevitable; sin embargo, esta creencia muy generalizada, que se pone de manifiesto comúnmente ante el relato informal y cotidiano de esta clase de sucesos, no es cierta. Un accidente siempre es no intencional, pero también en la mayoría de los casos puede evitarse tomando algunas precauciones.

En particular el término “**accidente**” puede dar la impresión de inevitabilidad e impredecibilidad, es decir, de suceso imposible de controlar. Pero los **siniestros** viales son, por el contrario, sucesos que cabe someter a un análisis racional y a acciones correctoras.

Por las razones expuestas en este trabajo se emplea el vocablo **siniestro** y sus derivados con el significado que le asigna al Diccionario de la Real Academia Española de “infeliz, funesto o aciago”⁴³ pues refiere al carácter adverso y afligente del hecho, estando libre de las connotaciones de involuntariedad, impredecibilidad e inevitabilidad que vuelven inapropiado el uso del accidente. También se utiliza el

⁴² Ley Nacional de Tránsito N° 24449, artículo 64, Capítulo V.

⁴³ Diccionario de la Real Academia Española.

término infortunio como sinónimo, definido por el mismo diccionario como “hecho o acaecimiento desgraciado”, cuyo empleo es tradicional en el derecho de seguros.⁴⁴

En el léxico del seguro, los **siniestros** que ocurren cuando una persona se desplaza desde su domicilio hasta su lugar de trabajo y viceversa, con la condición de que la víctima no haya interrumpido el trayecto por causas ajenas al trabajo, se conoce como accidentes “in itinere”.⁴⁵

Siguiendo la terminología aseguradora, el **riesgo** se entiende como la posible ocurrencia por azar de un acontecimiento que produce una necesidad económica, cuya aparición real o existencia se previene y garantiza en la cobertura del mismo, obligando al asegurador a efectuar la prestación, normalmente indemnización, que le corresponde en caso de que el acontecimiento suceda.⁴⁶

Ahora bien, la susceptibilidad de que un riesgo ocurra, de que un siniestro vial ocurra, sólo puede darse si personas y vehículos se trasladan de un lugar a otro, es decir si transitan.

El desarrollo de las poblaciones está íntimamente ligado a los medios disponibles para unir distintas actividades realizadas en lugares separados. El desarrollo e incremento del parque automotor y el incremento del vehículo privado como medio de transporte agudizó las dificultades de circulación. El congestionamiento del tránsito es cada vez más intenso con las consecuentes pérdidas de tiempo e incrementos de los siniestros de tránsito.

⁴⁴ Diccionario del seguro. (disponible en <http://www.amaseguros.com/diccionario.html>)

⁴⁵ Informe del Centro de Estudios en Seguridad Vial (CESVI). “Ida y Vuelta del trabajo; la situación más peligrosa”. Disponible en https://www.cesvi.com.ar/Cesvi/Novedades/Cesvinovedades_EnItinere.aspx. Bajado en el de marzo de 2014.

⁴⁶ Según Miguel Angel Biarnés en su Diccionario de términos de seguros los caracteres esenciales del riesgo son los siguientes: 1. **Incierto o aleatorio** . Sobre el riesgo ha de haber una relativa incertidumbre, pues el conocimiento de su existencia real haría desaparecer la aleatoriedad. 2. **Posible** . Ha de existir la posibilidad de riesgo, es decir, el siniestro cuyo acontecimiento se protege con la póliza debe “poder suceder”. 3. **Concreto** . El riesgo ha de ser analizado y valorado por la aseguradora en dos aspectos, cualitativo y cuantitativo, antes de proceder a asumirlo. 4. **Lícito** . El riesgo que se asegura no ha de ir contra las reglas morales o de orden público, ni en perjuicio de terceros, pues de ser así, la póliza que lo protegiese sería nula automáticamente. 5. **Fortuito** . El riesgo debe provenir de un acto o acontecimiento ajeno a la voluntad humana de producirlo. Es indemnizable el siniestro causado intencionalmente siempre que los daños se hayan producido con ocasión de fuerza mayor para evitar otros más graves. 6. **Contenido económico** . La realización del riesgo ha de producir una necesidad económica que se satisface con la indemnización correspondiente.

3.11. TRANSITO

Se define al **tránsito** como el fenómeno causado por el flujo de vehículos y/o personas en una vía, calle o autopista., Son tres los elementos básicos que componen el **tránsito**. El usuario, conductores, peatones, ciclistas y pasajeros; el vehículo, privado, público y comercial; y, la vía, calles y carreteras. En definitiva, toda política o plan de seguridad vial debe accionar sobre los tres componentes, los usuarios, conductores y público en general; sobre los vehículos y sobre la vía.

Está comprobado que, de los tres componentes que interactúan en el sistema de tránsito, el ser humano es el causante principal de los siniestros de tránsito. Con los problemas y exigencias que plantea la convivencia en el tránsito, el conflicto de relaciones que cualquier fenómeno social genera, se muestra aquí con mayor intensidad. El control de cumplimiento de las velocidades máximas en un ejemplo de la importancia de este último factor.

Es en este ámbito en donde cada persona, desde su nacimiento hasta su muerte, es, al mismo tiempo, sujeto activo y pasivo, beneficiario y, eventualmente, víctima.

La gestión y el control del tránsito es responsabilidad de las autoridades estatales, esta es una tarea muy importante para un gobierno, ya que los siniestros viales causan miles de muertes al año. El correcto funcionamiento de los semáforos, la señalización de las calles, avenidas, el cuidado del pavimento, las sanciones a quienes violan las leyes de tránsito permiten reducir los índices de siniestralidad.

3.12. EDUCACION VIAL

Otra manera de reducir estos índices es mediante la transmisión de información pertinente al conocimiento de las distintas normas que rigen el tránsito. Este tipo de educación, que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tienen como bien final la protección y cuidado de los individuos en la vía pública se conoce como **educación vial**. Esta tiene como principal objetivo organizar y ordenar no sólo el tránsito vehicular si no aportar las herramientas para evitar siniestros viales y la pérdida de vidas como consecuencia de los mismos.

La **educación vial** se basa en conocimientos teóricos que hacen al manejo de vehículos, por ejemplo, utilizar el cinturón de seguridad, respetar los semáforos, dar paso a los peatones, utilizar el casco, etc. Estas reglas se encuentran asentadas de manera ordenada y escrita de modo que no quede lugar a la especulación o a la decisión particular de cada individuo.

Ahora bien, la siniestralidad es inherente a la movilidad, los siniestros no podrán eliminarse, solo reducirse y controlar sus riesgos o minimizar sus consecuencias. En dichos acontecimientos puede llegar a haber víctimas con lesionados o sin lesionados, como también víctimas fatales. Se entiende por **accidentes con víctimas fatales (AVF)** aquellos siniestros en los que una o más personas resultan muertas en el momento del siniestro, o como consecuencia del mismo dentro de los treinta (30) días siguientes después de ocurrido.

3.13. SEGURIDAD VIAL

Es así que se entiende por **seguridad vial** a “la prevención de siniestros de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un siniestro o incidente de tránsito. La seguridad se refiera a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la **definición de seguridad vial** es sinónimo de prevención de siniestros de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y salud de las personas”.⁴⁷ Existen ciertas normas reguladoras de tránsito que, junto con la responsabilidad de los usuarios de la vía, son la base sustancial en la que se basa la seguridad vial.

A su vez, la seguridad en el tránsito no es asunto de una sola persona, sino de toda la sociedad y, la finalidad de la misma es proteger a las personas y bienes mediante la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad de siniestros viales.

El concepto de **seguridad vial**, por lo tanto supone la prevención de siniestros de tránsito con el objetivo de proteger la vida de las personas, o la minimización de sus efectos.

En el Decreto N° 1698 se define a la **seguridad vial** como al “conjunto de condiciones y normas jurídicas y técnicas, garantizadas por ordenamiento jurídico en su totalidad, para minimizar o neutralizar los riesgos de la circulación peatonal y vehicular en el escenario público”. Comprende a todos los componentes del sistema del transporte y su manifestación dinámica, el tránsito, definidos como factor humano, factor medioambiental y de infraestructura vial y factor vehicular.⁴⁸

⁴⁷ FUNDACIÓN MAPFRE: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/. Publicado 30/06/13 en página oficial de la Fundación.

⁴⁸ Decreto N° 1698. Crea como unidad ejecutora la Agencia Provincial de Seguridad Vial en el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado. Santa Fe, 14 de julio de 2008.

Tanto instituciones públicas como asociaciones destinadas a preservar la seguridad en la carretera, deben promover campañas y cursos sobre seguridad y educación vial, para reforzar aspectos como la precaución en la conducción, el respeto a los agentes de tráfico, la protección a ciclistas, peatones y personas con discapacidad, la prevención de siniestros o el correcto uso del vehículo.

Existe una clasificación de los elementos de seguridad vial. Así pues, ésta se divide en primaria o activa, secundaria o pasiva y terciaria. La **seguridad activa** es la asistencia al conductor para evitar los posibles accidentes (ejemplo: luces de freno). La **pasiva** tiene como objetivo reducir las consecuencias de un accidente en el momento en el que ocurre (ejemplo: airbag, cinturón). Por último, la **terciaria** busca reducir las consecuencias, pero ya después del accidente (ejemplo: corte del combustible para evitar incendios).

3.14. SEGURIDAD VIAL COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

Según el Informe Mundial sobre la Prevención de los Traumatismos Causados por Tránsito, elaborado por la OMS, las colisiones viales constituyen una **endemia social** que pone en riesgo la vida, la salud, los bienes materiales y el goce pleno del espacio público que todos compartimos y, se prevé que en 2020 las lesiones sufridas en colisiones de tránsito podrían constituir la tercera causa de muerte y discapacidad del mundo.⁴⁹

En dicho informe se resalta la preocupación por el hecho de que los sistemas de tránsito inseguros están dañando gravemente la salud pública y el desarrollo de los países en el mundo entero, catalogando de esta manera a los **siniestros de tránsito como un verdadero problema de salud pública**.

La OMS fundamenta su afirmación de que la siniestralidad es un grave problema de salud pública por cuanto:

- Entre las causas de enfermedades que producen muerte en el ámbito mundial, se proyecta que los siniestros viales pasarán del noveno lugar en 1990 a un tercer lugar en el año 2020.

⁴⁹ Organización Mundial de la Salud. "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito", Ginebra, 2004.

- Se estima que por año en el mundo, resulten entre 20 y 50 millones de personas discapacitadas como resultante de siniestros de tránsito, cifra que podría llegar a aumentar drásticamente para el año 2020.
- Se estima también que los costos de atención médica y pérdida de productividad alcanzan los USD 500.000 millones anualmente.⁵⁰

Para la maestra en Salud Pública, Rosario Hernández, coordinadora de proyectos del Centro de Investigaciones y Estudios de la Salud de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua CIES-UNAN, un problema de salud pública se determina por 4 elementos importantes: 1) vulnerabilidad; 2) trascendencia; 3) magnitud y, 4) costo.⁵¹

Haciendo uso de lo expresado por Hernández podemos determinar que **los siniestros viales son un problema de salud pública**. La siguiente tabla muestra la realidad de cada elemento en la situación de salud pública concerniente a los siniestros viales en la Provincia de Santa Fe durante el año 2014.

Tabla N° 1. Elementos en la situación de salud pública en provincia de Santa Fe.

MAGNITUD	TRASCENDENCIA	VULNERABILIDAD	COSTOS
11.168 stros viales.	Vida familiar.	Peatones.	Costos médicos-hospitalarios.
26.337 pers involucradas.	Vida laboral.	Conductores-motociclistas, etc.	Costos por rehabilitación-medicamentos-fúnebres.
716 VF.	Vida económica.	Usuarios Vulnerables de la Vía pública en gral.	Costos gubernamentales (ambulatorios, médicos, etc.).

Fuente: elaboración propia.

⁵⁰ Para los países en vías de desarrollo o emergentes se estima que el costo ronda entre el 1 y el 3 % del PBI correspondiente.

⁵¹ Ieapp. Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas. Accidentes de tránsito. Una problemática de salud pública y su incidencia en la seguridad vial. Managua, Nicaragua, 2013.

4. MARCO METODOLOGICO

4.1. TIPO DE METODOLOGÍA

Acorde a la propuesta metodológica para la investigación desarrollada por Sabino, la siguiente investigación es de tipo exploratoria⁵², dado que pretende dar una visión general, aproximada, respecto de un objeto de estudio que ha sido poco explorado y reconocido, como es el caso del análisis de la agenda pública y gubernamental de la seguridad vial en la Provincia de Santa Fe y la forma de abordar la problemática por parte del gobierno.

Como señala Hernández Sampieri, los estudios exploratorios “nos sirven para aumentar el grado de familiaridad con fenómenos relativamente desconocidos”⁵³

Los estudios exploratorios sirven para preparar el terreno y por lo común anteceden a investigaciones con alcances descriptivos, correlacionales o explicativos. Los estudios descriptivos –por lo general- son la base de las investigaciones correlacionales, las cuales a su vez proporcionan información para llevar a cabo estudios explicativos que generan un sentido de entendimiento y son altamente estructurados. Las investigaciones que se realizan en un campo de conocimiento específico pueden incluir diferentes alcances en las distintas etapas de su desarrollo. Es posible que una investigación se inicie como exploratoria, después pueda ser descriptiva y correlacional, y terminar como explicativa. Que el estudio se inicie como exploratorio, descriptivo, correlacional o explicativo depende fundamentalmente de dos factores: el estado del conocimiento sobre el problema de investigación, mostrado por la revisión de la literatura, así como la perspectiva que se pretenda dar al estudio.

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. Tal es el caso para fenómenos desconocidos o novedosos.

Como bien explica Hernández Sampieri, “los estudios exploratorios son como realizar un viaje a un sitio desconocido, del cual no hemos visto ningún documental ni leído algún libro, sino que simplemente alguien nos hizo un breve comentario sobre el lugar.

⁵² Sabino, Carlos. “El proceso de investigación”. Editorial Lumen-Humanidades, Buenos Aires. 1996.

⁵³ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Pilar Baptista, Lucio; Metodología de la Investigación. Naucalpan de Juárez, Edo. de México. 1991. P. 59.

Al llegar no sabemos qué atracciones visitar, a qué museos ir, en qué lugares se come bien, cómo es la gente, en otras palabras, ignoramos mucho del sitio. Lo primero que hacemos es explorar: preguntar sobre qué hacer y a dónde ir al taxista o al chofer del autobús que nos llevará al hotel donde nos hospedamos; es decir, debemos pedir información...”⁵⁴

Los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, sobre todo en situaciones donde existe poca información, para obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras, o sugerir afirmaciones y postulados.

Estos estudios se caracterizan por ser más flexibles en su método en comparación con los descriptivos, correlacionales o explicativos, y son más amplios y dispersos que estos otros. Asimismo implican un mayor riesgo y requieren gran paciencia, serenidad y receptividad por parte del investigador.

En términos de investigaciones relacionados con la seguridad vial, se observa que existen pocos estudios sobre políticas públicas dirigidas a intervenir en la temática⁵⁵ y, si bien se encuentran diversos artículos relacionados a la siniestralidad, no existen estudios que versen sobre la conformación de una agenda gubernamental de seguridad vial ni sobre las políticas que se implementan para la atención de la problemática.

Por lo cual, para aproximarnos al entendimiento de la seguridad vial es que se adopta un tipo de investigación exploratorio a los fines de caracterizar este fenómeno social complejo indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores.

El enfoque metodológico seleccionado de la presente tesina es el cualitativo⁵⁶. En estudios de estas características los objetivos y las preguntas son más bien generales y su delimitación es menos precisa, son más bien enunciativos y constituyen un punto de partida en la investigación.

⁵⁴ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Pilar Baptista, Lucio; Metodología de la Investigación. Cap. 5. Naucalpan de Juárez, Edo. de México. 1991.

⁵⁵ Entre los cuales se destacan: el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Ginebra 2013; Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y el Caribe: 2005-2009. BID, 2013; el Informe de Estudio Especial de Seguridad Vial, Auditoría General de la Nación, 2013.

⁵⁶ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Pilar Baptista, Lucio; Metodología de la Investigación. Naucalpan de Juárez, Edo. de México. 1991.

Como el proceso cualitativo no es lineal, sino interactivo y recurrente; esta investigación se basó, ante todo, en el proceso mismo de recolección y análisis, es interpretativa. Es decir que el planteamiento se fue enfocando en ciertos temas relacionados con el surgimiento de la APSV de acuerdo con la información que se iba recabando, como ser: la articulación de la misma con actores, las políticas implementadas, la continuidad o no de las mismas, etc.

Se caracterizan por ser flexibles y elásticos, es decir, puede adaptarse a lo que se descubre mientras se recogen datos, por lo que resultan adecuados para las fases iniciales de una investigación sobre temas complejos como el estudiado. En otras palabras, es dinámico y está sujeto al desarrollo del estudio⁵⁷.

Como sostienen los autores: se utiliza primero para descubrir y refinar preguntas de investigación; la investigación cualitativa se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres vivos, principalmente los humanos y sus instituciones (busca interpretar lo que va captando activamente); el investigador cualitativo utiliza técnicas para recolectar datos como la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, discusión en grupo, registro de historias de vida; la "realidad" se define a través de las interpretaciones de los participantes en la investigación respecto de sus propias realidades. De este modo, convergen varias "realidades", por lo menos la de los participantes, la del investigador y la que se produce mediante la interacción de todos los actores. Además son realidades que van modificándose conforme transcurre el estudio. Estas realidades son las fuentes de datos.⁵⁸

Este enfoque es particularmente útil dado que el fenómeno de interés, la incorporación de la problemática de seguridad vial a la agenda de gobierno en la Provincia de Santa Fe, no se ha investigado con anterioridad.

4.2. ALCANCE TEMPORAL DEL ESTUDIO

Dado los objetivos planteados en esta investigación, el alcance temporal de la misma se limita al período abordado entre junio de 2008, momento en que la problemática de la seguridad vial ingresa a la agenda de gobierno en la Provincia de Santa Fe, hasta el año 2014 inclusive. La decisión de hacer el recorte temporal en el año 2014 subyace por el hecho de que al momento de iniciarse la investigación, la APSV no contaba con

⁵⁷ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Pilar Baptista, Lucio; Metodología de la Investigación. Naucalpan de Juárez, Edo. de México. 1991.

⁵⁸ Ídem.

datos estadísticos oficiales respecto al año 2015, debido a que el Observatorio de Seguridad Vial trabaja estadísticamente a año cerrado y, recién en el segundo semestre del año 2016 hizo publicaciones preliminares al respecto.

4.3. INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

Conforme a que el interés fundamental aquí no es la medición, sino la comprensión del fenómeno y del proceso social en toda su complejidad, el tipo de **muestra** que se utilizó fue el **no probabilístico, intencional o de conveniencia**, donde cada participante fue cuidadosa e intencionalmente seleccionado/a por sus posibilidades de ofrecer información profunda y detallada sobre el asunto de interés de la investigación considerando la posición que ocupa en relación al fenómeno estudiado.

El principal instrumento de recolección de información que se utilizó fue la **entrevista semiestructurada**⁵⁹; se trata, en general, de preguntas abiertas que son respondidas dentro de una conversación. Se determinó de antemano cuál era la información relevante que se quería conseguir, se hicieron preguntas abiertas dando oportunidad a recibir matices de la respuesta, lo que permitió ir entrelazando temas. Permite una mayor libertad y flexibilidad en la obtención de información y, cuenta con la ventaja de ser una técnica eficaz para obtener datos relevantes para averiguar hechos, fenómenos o situaciones sociales.

Dicho instrumento se emplea, por lo general, cuando el problema de estudio no se puede observar o es muy difícil hacerlo por la complejidad y permite obtener información personal detallada.

Las entrevistas se diseñaron de manera focalizada y, estuvo destinada a aquellos/as actores que se consideraron fundamentales en la alimentación del estudio, con el objetivo de conocer percepciones y la pertinencia del abordaje de la investigación. Entre quienes se destacan: actuales funcionarios, ex funcionarios de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, agentes de tránsito, familiares de víctimas de siniestros de tránsito, integrantes de asociaciones civiles que trabajan en la temática, etc.

En las distintas entrevistas llevadas a cabo se realizaron preguntas abiertas de acuerdo con su forma. En las mismas se consultaron sobre cuestiones importantes a los efectos de la investigación: recorrido histórico de la APSV/proceso del surgimiento del organismo; composición de la APSV; su articulación con otros actores; principales

⁵⁹ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Pilar Baptista, Lucio; Metodología de la Investigación. Naucalpan de Juárez, Edo. de México. 1991.

políticas públicas; continuidad-discontinuidad de las mismas en el transcurso del período estudiado; traspaso de la APSV del MGyRE al MS; creación de la PSV, etc.

Dentro de los propósitos de la exploración en cuestión se combinaron otros elementos metodológicos. A saber⁶⁰:

Documentos Oficiales: se procedió a la recopilación de documentos escritos existentes en torno al estudio; marco jurídico-legal relacionado a la regulación a nivel nacional y provincial sobre seguridad vial, planes de prevención de siniestros viales por parte de instituciones públicas, informes internacionales sobre el abordaje del problema, entre otras.

La Prensa: otra fuente de información utilizada son las publicaciones periodísticas (diarios, boletines, etc.), considerando que el mismo representa un medio eficaz y de fácil consulta. En este caso se utilizaron medios virtuales mediante los cuales se adquirió no solo información del pasado sino también un reflejo de acontecimientos de la actualidad en los aspectos de interés público sobre la materia.

Documentos Estadísticos: Uno de los tipos de información más importante proveniente de las fuentes estadísticas son los datos censales y, respecto a la utilización de este tipo de elemento cuantitativo, se debe destacar la existencia de documentos numéricos provenientes de la Agencia Provincial de Seguridad Vial a través de su Observatorio de Seguridad Vial, que registra estadísticamente la magnitud de la siniestralidad de tránsito, como así también estudios numéricos provenientes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4.4. LIMITES DE LA INVESTIGACIÓN

Las limitaciones en las que se enmarca a esta investigación están dadas por la ausencia de información secundaria preexistente que aborde la temática estudiada, por lo que fue necesario la elaboración de información primaria, la que generó cierta dificultad a la hora de acceder a determinada información, como ser: partidas presupuestarias de la Agencia de Seguridad durante los años estudiados y, el acceso a entrevistar a personal de la Policía de Seguridad Vial, como así también quienes ocuparon responsabilidades políticas y de gestión durante el período estudiado.

Cabe aclarar que si bien existen varias ONG que abordan la problemática de la seguridad vial en la Provincia de Santa Fe, se decidió, en representación de familiares

⁶⁰ Ander-Egg, Ezequiel. "Técnicas de Investigación Social. Cap. 11. La Recopilación Documental". Ed. Lumen. Argentina, Bs. As. 24ª edición, 1995.

de víctimas de siniestros de tránsito, trabajar con una sola ONG, Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro. La justificación de optar por ésta y no por otras se debe al hecho de que es una de las asociaciones pioneras en la temática, considerando que desde el año 2005 vienen trabajando junto con la Dirección de Tránsito de la Ciudad de Rosario y, una de las primeras en adquirir personería jurídica. Entre otras ONG se destacan: Padres de la Ruta en Pérez, Padres de la Ruta en Funes, Puente Estrella, etc.

Otra limitación en la fuente del estudio fue el hecho de que la APSV elabora las estadísticas a año cerrado, recién en el segundo semestre del año 2016 hizo publicaciones preliminares sobre los índices de siniestralidad respecto al año 2015. Lo que llevó a tomar la decisión de realizar el recorte temporal del trabajo en el año 2014.

5. EL TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA FE

La movilidad en la Provincia de Santa Fe viene sufriendo un fenómeno globalizado que tiene como protagonista principal al vehículo privado. El aumento exponencial del uso del automóvil produce inconvenientes y costos para las sociedades modernas que se traducen en la disminución de la calidad de vida de los ciudadanos.

El carácter no sustentable⁶¹ del transporte es reflejado en el empeoramiento de los problemas a medida que las sociedades se enriquecen. Es un problema que difiere de otros, debido a que con el desarrollo económico, empeora.

El uso actual que se le da al vehículo privado puede considerarse un fenómeno social en sí mismo. Debido a los cambios socioeconómicos de los últimos años, importantes sectores de la sociedad han accedido al vehículo, lo cual ha impactado y modificado la estructura del tránsito. La siguiente tabla muestra la evolución del parque vehicular en la Provincia de Santa Fe:

TABLA N°2 X EVOLUCIÓN DEL PARQUE VEHICULAR PROVINCIA DE SANTA FE AÑO 2008-2014

Año	P. Vehicular	P. Autos	P. Motos	Variación interanual Total
2008	1.210.472	567.782	345.577	
2009	1.288.465	596.437	384.437	6.44%
2010	1.396.575	633.108	441.917	8.39%
2011	1.553.358	683.070	514.023	11.22%
2012	1.677.698	729.990	571.647	8.004%
2013	1.810.942	779.089	639.775	7.94%
2014	1.893.967	804.935	662.888	4.58%

Fuente: Elaboración propia según datos obtenidos del Observatorio Vial de la APSV y del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado. Fines 2015.

Como se puede apreciar, del año 2008 al 2014, el parque vehicular en la Provincia de Santa Fe, creció poco más de la mitad, pasó de 1.210.472 unidades a 1.893.967; lo que equivale en términos relativos, un 56,46% más que en el año 2008.

⁶¹ El término **desarrollo sostenible** o **sustentable** se aplica al desarrollo socio-económico y fue formalizado por primera vez en el documento conocido como Informe Brundtland (1987), fruto de los trabajos de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas, creada en la Asamblea de las Naciones Unidas en 1983. Dicha definición se asumió en el Principio 3° de la Declaración de Río (1992) *“Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender a sus propias necesidades”*.

Si se toma en cuenta la proporcionalidad entre motovehículos y población, la tasa de la Provincia de Santa Fe aumentó de una (1) moto cada diez habitantes en el año 2008, a casi dos (1,77) motos cada diez habitantes en el año 2012, lo cual marcaría la relación más alta de todo el país, seguida por La Rioja y Córdoba (1,55 motos cada 10 habitantes)⁶². El sistema de transporte público en Santa Fe contempla tres subsistemas: transporte por colectivos, taxis y remises. Según el índice de Pasajeros Transportado se ubicó en 2,2 pasajeros por kilómetro recorrido, ese año las personas transportadas fueron un 6% menos que en 2011, con lo cual hubo menos personas que usaron ese servicio.⁶³

Cabe destacar que la venta de motos alcanzó un record en el 2013 al llegar a las 68.128 unidades, lo cual representó un incremento del 9.59 por ciento respecto del 2013.⁶⁴ Por lo que se estaría dando una tendencia creciente del uso del vehículo privado como medio de transporte.

Sumando el deteriorado estado de las rutas y calles, el flujo de usuarios que se trasladan en las mismas y el crecimiento exponencial del uso del vehículo privado como medio de transporte, suele pasar que los ingresos de las ciudades se congestionen. Situación que se repite en las rutas donde las vastas cantidades de camiones que transitan sobrecargan las mismas. Cuestiones que alteran y aumentan la probabilidad de riesgo de que un siniestro vial o hecho de tránsito ocurra.

5.1. AUMENTO DE AVF Y VF.

En la Provincia de Santa Fe, como en todo el país, en los últimos años el parque vehicular ha experimentado un importante crecimiento y, a la par de dicho crecimiento se han elevado las estadísticas de siniestros en los cuales han perdido la vida o han sido seriamente lesionados los usuarios del tránsito, sean conductores, peatones, ciclistas, pasajeros, etc.

⁶² Datos obtenidos de la ANSV: <http://www.seguridadvial.gov.ar/>

⁶³ Diario El Litoral: "Parque automotor saturado: el 60% de los santafesinos tiene vehículo". Publicado el miércoles 05.02.2014: http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/97436-parque-automotor-saturado-el-60-de-los-santafesinos-tiene-vehiculo.

⁶⁴ Diario Norte, Resistencia, Chaco. <http://www.diarionorte.com/article/101004/en-dos-anos-se-incorporaron-mas-de-32000-nuevas-motos-al-transito-de-resistencia> Publicado el viernes 16 de septiembre de 2016.

Entre los años 2008-2014 hubo un total de 4368 VF producto de siniestros de tránsito en toda la Provincia. Detalles que se pueden apreciar en la siguiente tabla:

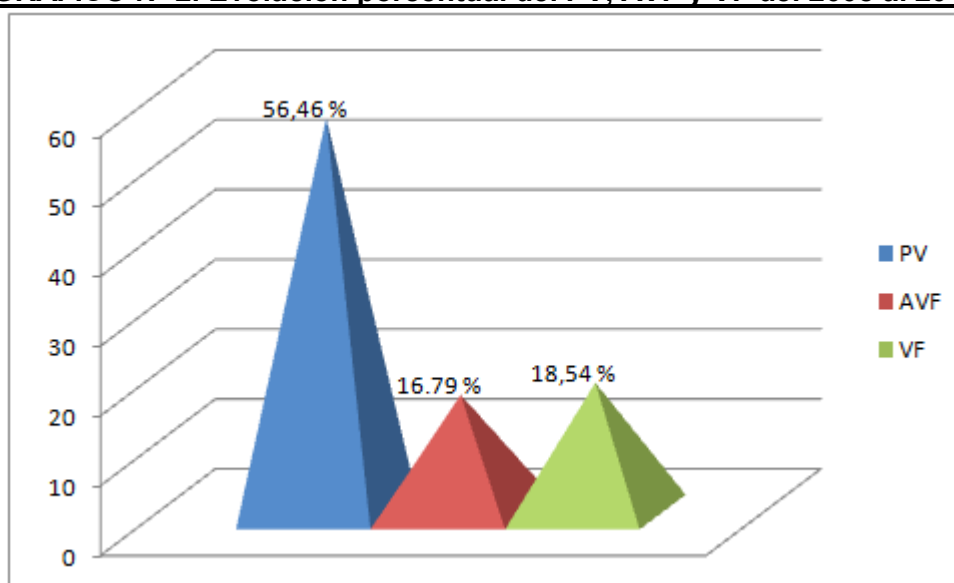
TABLA N° 3: CANTIDAD DE STROS CON VF EN LA PROV. DE SANTA FE 2008-2014								
AÑO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
N° VF	604	544	546	598	628	732	716	4368
Promedio Mensual de VF	50,33	45,33	45,5	49,83	52,33	61	59,66	55,57
Cantidad de AVF	530	463	461	527	559	630	619	3788
Promedio Mensual de AVF	44,16	38,58	38,41	43,91	46,58	52,5	51,5	45,09

Fuente: Informe 2014 del Observatorio Vial de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

Claramente se observa que durante el año 2008 al 2014 el número de muertes por hechos de tránsito fue creciendo de manera notable. El número de VF si bien tuvo una pequeña merma del 2008 al 2009, ha ido acrecentándose año tras año hasta alcanzar el número de 716 VF en el 2014. En total, durante todo el período estudiado, hubo 4368 VF producto de 3788 AVF, lo que arroja un promedio anual de 624 VF y, un promedio mensual de 55,57 VF. En términos relativos, el número de AVF y de VF aumentó un 16,79% y un 18,54%, respectivamente.

Como se puede observar en el siguiente gráfico, para el año 2014 en relación al 2008, el parque vehicular creció un 56,46%, el número de AVF un 16,79% y el número de VF un 18,54%.

GRAFICO N° 2. Evolución porcentual del PV, AVF y VF del 2008 al 2014.



Fuente: elaboración propia.

Si bien los tres indicadores crecieron durante el período estudiado, en mayor medida lo hizo el PV que, en términos proporcionales, lo hizo aproximadamente un 30% más que los AVF y VF, por lo que se puede apreciar que el crecimiento del PV incide de manera directa en el crecimiento del número de AVF y VF.

Lo que deja de manifiesto el hecho de que el aumento exponencial del uso del vehículo privado como medio de transporte repercutió en el aumento del nivel de siniestralidad y de mortalidad en la Provincia de Santa Fe.

6. LA AGENDA PUBLICA DE LA (IN) SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA FE

La agenda pública refiere a aquella serie de situaciones o cuestiones que se dan al interior de una sociedad y sobre las que ciertas clases, fracciones de clase, organizaciones, grupos o, incluso, individuos estratégicamente situados creen que puede y debe hacerse “algo” respecto de ellas.⁶⁵ Estos asuntos, necesidades y demandas socialmente problematizados también son denominados “cuestiones”.

Precedente al año 2008, la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe, dependiente del Ministerio de Producción, era la autoridad de aplicación en materia de tránsito y seguridad vial en las rutas que cruzan el territorio provincial conforme a la Ley N°11.583⁶⁶ y su Decreto Reglamentario N° 2311/99, por lo que se encontraba facultada para proponer medidas preventivas que permitan un control de los vehículos que se desplazan por ellas.

Consultada sobre el abordaje de la seguridad vial por parte del Gobierno de la Provincia de Santa Fe en ese entonces, actual funcionaria de la APSV advertía lo siguiente:

“...se ocupaba más de cuestiones relacionadas al transporte, otorgar licencia de conducir para vehículos de transportes de pasajeros, que cumplan con los requisitos pertinentes, como ser seguro, elementos de seguridad, no mucho más que eso...”⁶⁷

Previo al año 2008, el abordaje de la problemática de seguridad vial en la agenda gubernamental del Gobierno de la Provincia de Santa Fe consistía en regular, en cuanto al uso de la vía pública, la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, y a las actividades vinculadas al transporte, los vehículos, los concesionarios viales, la estructura vial y el medio ambiente en cuanto tienen como

⁶⁵ OSZLAK, Oscar y O'DONNELL, Guillermo, 1984, “Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación”, en INAP – Alcalá de Henares, Para investigar la administración Pública, 1984.

⁶⁶ Mediante esta ley, publicada en el Boletín Oficial el 14 de Octubre de 1998, la Provincia de Santa Fe se adhiere a las disposiciones de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.149. En lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional por parte de la Gendarmería Nacional, establece que dicha fuerza no podrá interferir en la competencia provincial en esa materia; y, el Poder Provincial dispondrá la participación e integración de la Provincia de Santa Fe en el Consejo Federal de Seguridad Vial. Para mayor especificación, ver ANEXO: LEY 11583.

⁶⁷ Ver en Anexo Entrevistas punto 11.2. Entrevista a la Coordinadora General de Controles Viales de la APSV. Dra. Cecilia Miranda.

causa el tránsito, en jurisdicción provincial, pudiendo adherir a ella los municipios y comunas, quedando excluidos los ferrocarriles.

En cuanto al tema de la fiscalización, advierte una ex titular de la APSV: “...fiscalizaba en el transporte, pero una fiscalización más pasiva, fiscalizaban a la empresa, los choferes, y algunas fiscalizaciones en ruta, pero muy puntual sobre las reglas del transporte, pedían informes, el horario, las frecuencias, pero no si cometían infracciones de tránsito...”⁶⁸

Es decir que, si bien había una agenda gubernamental, la misma era escueta dado que eran muy pocas las cuestiones y asuntos a las cuales el gobierno seleccionaba y les prestaba atención.

El 8 de octubre del 2006 se produce un trágico acontecimiento social que funcionó como antecedente para cambiar la lupa con la que se miraba la problemática. En la Ruta Nacional Número 11, en las proximidades de la localidad de Margarita, Provincia de Santa Fe, aproximadamente a las 22,15 hs., el micro de la empresa Godoy que transportaba a alumnos y docentes del Colegio Ecos, regresaban de la Provincia de Chaco luego de una actividad solidaria en una escuelita rural y, fue embestido por un camión cuyo conductor estaba ebrio. El funesto acontecimiento dejó un saldo de 11 fallecidos, 8 alumnos, una docente, el conductor y su acompañante, además hubo 40 heridos producto del siniestro.

A principios del 2007, familiares de víctimas de la tragedia de ECOS enviaron una carta a los gobernadores de distintas provincias, entre ellos al Gobierno de la Provincia de Santa Fe, demandando la implementación de políticas públicas para que hechos como el sucedido no se vuelvan a repetir, dejando de manifiesto que, si bien el tema de seguridad vial no estaba en la agenda formal o gubernamental, sí había una agenda pública, donde los familiares de víctimas de la tragedia de ECOS pugnaban por la atención gubernamental de la problemática de la (in)seguridad vial.

Socialmente problematizada la cuestión y, con la ventana de oportunidad que representa la alternancia de los gobiernos en los procesos democráticos, el 14 de julio de 2008, el Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Fe mediante el Decreto N° 1698, crea como unidad ejecutora la Agencia Provincial de Seguridad Vial en el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado.

⁶⁸ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.3. Entrevista a la Dra. Hebe Marcogliese. Primer Subsecretaria y fundadora de la APSV.

De esta manera se plantea la necesidad de instrumentar una política de seguridad vial en el ámbito de la Provincia, incorporando la cuestión de una manera integral dentro de la agenda gubernamental, materializándose a través de una organización formal que tiene legalmente designada responsabilidades para, regulando las relaciones sociales que se trazan alrededor del sistema vial, reducir las tasas de siniestralidad en toda la Provincia de Santa Fe.

6.1. ACTORES RELEVANTES DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA FE

De acuerdo con Oszlack y O'Donnell las políticas públicas permiten una visión del Estado "en acción", desagregado y descongelado como estructura global y "puesto" en un proceso social en el que se entrecruzan complejamente con otras fuerzas sociales, lo que permite analizar el proceso social tejido alrededor del surgimiento, tratamiento y resolución de cuestiones ante las que el Estado y otros actores adoptan políticas.⁶⁹ Entonces el análisis de las políticas públicas, en tanto que éstas expresan el accionar de los actores fundamentales, permite comprender la compleja relación entre el Estado y la sociedad y las reglas de juego que articulan la relación.

Tal perspectiva nos conduce a analizar y considerar a una política pública como el resultado de la forma en que se lleva adelante la disputa entre diversos actores en el marco de cierta distribución de poder y reglas de juego. Considerando, entonces a una política pública como el resultado de la interacción entre los actores relevantes del Estado y la sociedad civil, centraremos el análisis en los actores intervinientes en ellas y sus relaciones entre sí.

Acorde con la conceptualización de actores realizada en el marco teórico de este trabajo, se considera como actores relevantes en la conformación de la agenda pública y gubernamental de la (in)seguridad vial en la Provincia de Santa Fe al: Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado; la Agencia Provincial de Seguridad Vial, al Poder Legislativo de la Provincia de Santa Fe y, a la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro, este último en representación de aquellos actores de la sociedad civil que trabajan sobre la temática, principalmente se eligió este actor y no otro por el hecho de que viene trabajando la cuestión desde el año 2005, con anterioridad a otras asociaciones de la sociedad civil que también se encuentran

⁶⁹ OSZLAK, Oscar y O'DONNELL, Guillermo, 1984, "Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación", en INAP – Alcalá de Henares, Para investigar la administración Pública, 1984.

comprometidas con la cuestión. Entre las mencionadas organizaciones se destacan: Padres de la Ruta de Pérez, Padres de la Ruta de Funes y, Puente Estrella.

El análisis de la postura de cada uno de dichos actores frente a la problemática de la (in)seguridad vial en la Provincia de Santa Fe se llevó a cabo mediante la búsqueda, clasificación y análisis de notas periodísticas sobre la problemática que involucre a los mencionados actores y, mediante la implementación de entrevistas semiestructuradas realizadas a personas que representan y/o representaron a los actores involucrados.

6.2. ASOCIACIÓN CIVIL COMPROMISO VIAL POR URSULA NOTZ Y CARLA ALFARO.

La Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro, en tanto familiares de víctimas de siniestros de tránsito, cuentan con el atributo de la legitimidad de su demanda: no se los vincula a una demanda de intereses egoístas, no se identifica socialmente a un afán corporativo detrás de su reclamo, sino más bien con la filantropía que caracteriza a este tipo de organizaciones. La misma surge hacia fines del año 2005 y, recién adquiere personería jurídica en octubre del año 2008, lo que la transforma una de las asociaciones civiles pioneras ligadas a la cuestión de la seguridad vial de la ciudad de Rosario y la Provincia de Santa Fe.

Previo al surgimiento de la APSV, dicha asociación ya se encontraba en contacto con otras ONG's de víctimas de familiares de todo el país en reuniones que realizaba la ANSV⁷⁰ y, ya venía desarrollando actividades en conjunto con la Dirección de Tránsito de la ciudad de Rosario.

Reconocida ya la personería jurídica de la asociación y, establecida la APSV como unidad ejecutora en materia de Seguridad Vial mediante el Decreto 1698 en julio del año 2008, fueron convocados a colaborar desde el del Gabinete Consultivo⁷¹ de la APSV, como representante de ONG's para la colaboración en la conformación de una

⁷⁰ La ANSV es un organismo creado en el 09 de abril del año 2008 a través de la Ley N° 23.363, la cual complementa y modifica la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449. Encargada de reducir la siniestralidad en la República Argentina, trabaja permanentemente en conjunto con diferentes organismos involucrados en materia de seguridad vial como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Vialidad Nacional, el Órgano de Control de Concesiones Viales, las diferentes Fuerzas de Seguridad, ONG's, etc.

⁷¹ El inciso b del artículo 10° del Decreto 1698/08 establece que el Gabinete Consultivo estará integrado por: representantes de instituciones oficiales, instituciones barriales o vecinales, ONG's, centros comunitarios, escuelas, organizaciones de empresas industriales, comerciales, profesionales y sociales, cuyo ámbito de actividad se vincule directa o indirectamente con la seguridad vial.

La participación en dicho Gabinete será "ad honorem", y las opiniones y dictámenes vertidos no serán vinculantes.

Sancionada la Ley 13133 dicho artículo fue reemplazado por el N° 17, manteniéndose los mismas condiciones.

política de seguridad vial en la Provincia de Santa Fe. Poseyendo así, un atributo de legitimidad alto, tanto a nivel macrosocial como microsocial.

Respecto a la urgencia, si bien la misma ha ido variando en base a la sensibilidad temporal de la Asociación, es otro de los atributos que caracteriza a este actor social.

A principios del año 2010 la ONG comienza a trabajar junto a la APSV y representantes del Poder Legislativo de manera política para la redacción del proyecto de ley y, la sanción de la misma para que la APSV cuente con fuerza de ley.

A los 5 años del siniestro que dejó sin vida a Ursula Notz y con secuelas gravísimas e irreversibles a Carla Alfaro, el 22 de mayo de 2010, la ONG conmemoró un acto por la seguridad vial en la plazoleta Del Aguaribay ubicada en el bulevar Oroño al 1500. Al mismo asistieron funcionarios representantes tanto del Poder Ejecutivo como Legislativo, como así también de la APSV. Aprovechando la presencia de los mismos y, ante la demora en la sanción de la ley, autoridades de la ONG dieron un duro discurso sobre la importancia y la necesaria urgencia de agilizar los trámites para que la ley sea aprobada por el Congreso Provincial lo antes posible.

La misma termina adquiriendo fuerza de ley el 1° de noviembre del año 2010, registrado como Ley N° 13133.

Se considera así a la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro como un actor expectante, con los atributos de urgencia y legitimidad, pero dependiente del poder de otros actores para que sus intereses sean atendidos o no marginados.

6.3. MINISTERIO DE GOBIERNO Y REFORMA DEL ESTADO.

El Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado cuenta con el atributo de poder, en tanto integrante del Poder Ejecutivo de la provincia de Santa Fe, tiene la capacidad de usar recursos coercitivos, utilitarios y simbólicos para imponer su voluntad sobre el resto de los actores que intervienen alrededor de la cuestión de la seguridad vial.

En el discurso del Ministro de Gobierno y Reforma del Estado el día en que el Gobierno de la provincia Fe lanzó la APSV puede visibilizarse la posesión de este atributo de poder:

"Ahora nos queda un camino muy largo por delante y que requiere tres cuestiones fundamentales: la primera es tener un plan concreto, ya que no existe posibilidad de

reducir los accidentes si no hay un plan concreto de trabajo y nosotros lo tenemos. En segundo lugar, contar con recursos, para lo cual hubo que hacer toda una reingeniería dentro de la burocracia de Estado", para poder pasar esta ex subsecretaría –que dependió de otras áreas gubernamentales– al ámbito del Ministerio de Gobierno. "Y en tercer lugar, hay que tener una gran convicción y decisión política, y pasión en quien conduzca esto, algo que no nos cabe duda que lo tenemos en la doctora Marcogliese"

Por su parte, el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado cuenta también con el atributo de legitimidad, tanto macrosocial, ya sea como autoridad pública legítima, sino también legitimidad microsocia, considerando que la acción de tomar la determinación de abordar la seguridad vial a través de políticas públicas era una inquietud deseable desde hace tiempo por parte de los actores atravesados por la problemática, como ser la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro.

En lo que respecta a la urgencia la misma era alta, por el hecho que venía dándose un progresivo aumento de la siniestralidad en la Provincia, ubicando a la misma en el segundo lugar en el ranking de las provincias con mayores VF producto de siniestros de tránsito.

Se considera de esta manera el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado como un actor social definitivo dado que posee los tres atributos mencionados: poder, dado la capacidad de usar recursos; legitimidad, en tanto integrante del Poder Ejecutivo; y urgencia, para incorporar una problemática a la agenda de gobierno que venía siendo demandada por otras organizaciones de la sociedad civil.

6.4. AGENCIA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL.

Hacia fines del año 2007, a pedido del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, se toma la decisión política de organizar la cuestión de la seguridad vial como política de estado en la Provincia de Santa Fe. Por lo que se convoca desde el Ejecutivo provincial a personal con conocimiento en la temática para la conformación de un espacio institucional para el tratamiento de la cuestión.

Se conforma un equipo de trabajo proveniente de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Rosario para desarrollar un organismo que pudiera tener a su cargo la gestión de las acciones que se orienten a mitigar los nefastos efectos que la siniestralidad vial arrojaba en la Provincia de Santa Fe. Poseyendo un nivel de legitimidad microsocia alto dado que era un grupo que se encontraba trabajando en la problemática.

Mediante el Decreto N° 1698, firmado por el Gobernador de la Provincia de Santa Fe, Ministro de Gobierno y Reforma del Estado y, el Ministro de Economía el 14 de Julio del 2008 en la ciudad de Santa Fe, se crea como unidad ejecutora la Agencia Provincial de Seguridad Vial en el ámbito de jurisdicción del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado. Correspondiendo al MGyRE la dirección estratégica de la APSV y la evaluación de sus resultados.

La urgencia es otro de los atributos que caracteriza a la APSV como actor social, debido a la necesaria prisa de adquirir recursos para la puesta en funcionamiento del organismo. Luego de una persistente demanda, se dispuso de una pequeña oficina, que era un lugar que se encontraba abandonado correspondiente al Banco Provincial de Santa Fe, un escritorio y una computadora y, en cuanto al recurso humano, al principio no había más de 5 o 6 personas, por lo que la demanda de mayores insumos y personal era una constante.

Definido el perfil jurídico de la APSV se conformó una Red de Actores, conocida como Gabinete Consultivo, con la función de proponer lineamientos de armonización provincial en materia de seguridad vial. Comenzando así un proceso de interacción e intercambio con otros actores representantes de instituciones oficiales, del Poder Legislativo, ONG's, organizaciones empresariales, del área de salud, etc. Con una dinámica de funcionamiento de una reunión por mes donde se planteaban las preocupaciones pertinentes de cada sector y, la conjunta colaboración de los mismos para la redacción de normativas que sirvan en pos de una mayor seguridad vial.

De esta manera, al igual que la Asociación Civil, se considera a la APSV como un actor expectante, con los atributos de legitimidad y urgencia y, dependiente del poder del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado para la consecución de recursos de todo tipo, económicos, materiales, humanos, etc. con el fin de poder desarrollar su trabajo.

6.5. PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.

El Poder Legislativo, en tanto tal, goza del atributo de legitimidad que le otorga el hecho de ser elegidos mediante el voto popular para ocupar el cargo (legitimidad macrosocial). Entre las atribuciones del mismo, establecidas en la Constitución de la Provincia de Santa Fe, le corresponde, entre otras, dictar leyes sobre la organización de la Administración Pública y el estatuto de los funcionarios de empleados públicos. Por lo que se afirma el atributo de legitimidad en cuanto a que la acción de legislar en

materia de seguridad vial es ampliamente reconocida como ansiada por parte del resto de los actores sociales comprometidos alrededor de la cuestión.

Consideremos que, la participación del mismo dentro del Gabinete Consultivo de la APSV, le otorga a su vez un nivel de legitimidad microsocia, en el sentido de que es un espacio integrado por distintos actores involucrados en la temática que, previo a la sanción de la ley, se reúnen una vez por mes para la colaboración conjunta en la redacción de normas que regulen el sistema de seguridad vial.

También la Constitución le otorga los atributos para fijar anualmente el presupuesto de gastos y cálculo de recursos, disponiendo así del atributo de poder para destinar recursos para que permitan el funcionamiento de la Administración Pública.

De esta manera el Poder Legislativo es un actor expectante, formando parte de la coalición dominante, dado que detenta los atributos de legitimidad y poder, por lo que sus intereses, expectativas y acciones determinan la manera de comportarse del resto de los otros actores atravesados por la temática en cuestión.

6.6. CONCLUSIÓN

Como se puede apreciar, los actores sociales relevantes en el análisis de la construcción de la agenda gubernamental en materia de seguridad vial en la Provincia de Santa Fe se encuentran discriminados entre instituciones públicas, como ser: el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, el Poder Legislativo y la Agencia Provincial de Seguridad Vial; como así también por organizaciones de la sociedad civil, en este caso por la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro, como institución representativa de un colectivo de ONG's que trabajan la temática.

Son actores que, haciendo uso de los atributos que los caracteriza, cuentan con la capacidad de afectar y/o alterar el proceso y el resultado de la inclusión de problemática de seguridad vial en la agenda gubernamental. En la siguiente tabla se muestra la identificación de los mismos según la combinación de los atributos que cada uno detenta:

Tabla N° 4: Atributos de los actores relevantes alrededor de la cuestión.

ACTOR	PL	APSV	MGyRE	ONG
ATRIBUTOS		URGENCIA	URGENCIA	URGENCIA
	LEGITIMIDAD	LEGITIMIDAD	LEGITIMIDAD	LEGITIMIDAD
	PODER		PODER	
ACTOR	EXPECTANTE	EXPECTANTE	DEFINITIVO	EXPECTANTE

Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en la tabla N° 4, la Asociación Civil Comp. Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro es un actor expectante, con los atributos de urgencia y legitimidad, pero dependiente del poder de otros actores para que sus intereses sean atendidos o no marginados; el MGyRE es un actor social definitivo, contando con poder de utilizar recursos coercitivos, utilitarios y simbólicos como para imponer su voluntad, legitimidad como autoridad pública legítima que es y, urgencia, devenida de las presiones del ambiente para abordar la problemática en cuestión; la APSV como un actor expectante, con los atributos de legitimidad y urgencia y, dependiente del poder del MGyRE para la consecución de sus objetivos como organización; y, el PL como un actor social expectante, integrante de la coalición dominante, dado que detenta los atributos de legitimidad y poder, por lo que sus intereses, expectativas y acciones determinan la manera de comportarse del resto de los otros actores atravesados por la temática en cuestión.

Una vez creada la APSV como unidad ejecutora especializada en políticas de Seguridad Vial, se estableció, al interior de la estructura misma de la Agencia, un espacio de comunicación y coordinación desde donde los actores relevantes identificados, vinculados de manera directa o indirecta con la seguridad vial, aunaban esfuerzos para formular estrategias y políticas regionales de manera conjunta. Espacio que se institucionalizó a través del Gabinete Consultivo.

Tanto la APSV, representantes del Poder Legislativo y la Asociación Civil trabajaron de manera conjunta en la redacción del proyecto de ley que más tarde, en de octubre de 2010 termina adquiriendo fuerza de ley bajo la enumeración N°13133, con el apoyo del MGyRE, que quien, como actor definitivo y con autoridad pública legítima facilitó el proceso y la colaboración con el resto de los actores para la promulgación de la misma.

7. EL PROCESO DE BUROCRATIZACIÓN DE LA APSV.

El proceso de burocratización de la APSV se divide en 2 (dos) grandes etapas. Una primera etapa que surge con la creación del organismo y una segunda etapa que se da con el traslado de la APSV al MS. El quiebre entre una etapa y la otra emerge con la creación de la Policía de Seguridad Vial.

Para la realización de dicho capítulo se operacionalizó⁷² el concepto de Proceso de Burocratización teniendo en cuenta las dimensiones/variables de: Interacción con Actores; Recursos Humanos; División del Trabajo y Jerarquía de Autoridad, para las cuales a su vez se seleccionaron una serie de indicadores segregados en Alto, Medio y Bajo, a los fines de conocer y/o valorar las características del proceso en cuestión.

Para construir los indicadores se procedió a ponderar las dimensiones confeccionando una escala jerárquica de los mismos en base a información que los informantes brindaron sobre la participación/interacción de actores; recursos humanos; división del trabajo y jerarquía de la autoridad.

En la consecuente tabla se observa la ponderación de las dimensiones del objeto de estudio.

Tabla N° 5: Ponderación de dimensiones del Proceso de Burocratización de la APSV.

Sistematización de Entrevistas						
Proceso de Burocratización						
1° ETAPA						
Dimensión/Entrevistado	Dra. Laura Lobos	Dra. Cecilia Miranda	Dra. Hebe Marcogliese	Mónica Gangemi	Martín Gallastegui	TOTALES
Interacción con Actores	x	x	x	x		4
Recursos Humanos	x					1
% del Trabajo	x		x			2
Jerarquía de autoridad	x					1
Sistematización de Entrevistas						
Proceso de Burocratización						
2° ETAPA						
Dimensión/Entrevistado	Dra. Laura Lobos	Dra. Cecilia Miranda	Dra. Hebe Marcogliese	Mónica Gangemi	Martín Gallastegui	TOTALES
Interacción con Actores		x		x		2
Recursos Humanos	x	x	x		x	4
% del Trabajo	x	x	x	x	x	5
Jerarquía de autoridad	x	x			x	3

Fuente: Elaboración propia según datos e información brindado por los entrevistados/as.

Se estableció una escala de ordenación de puntos como medición de opiniones de cada uno de los informantes sobre las dimensiones observadas que varían de 1 a 5

⁷² M. Ángeles Cea D'Ancona. "Metodología Cuantitativa: Estrategias y Técnicas de Investigación Social". 1999. Ed. Síntesis Sociológica.

para constituir los indicadores, donde los valores 1 y 2 representan el indicador BAJA; 3 MEDIA; y 4 y 5 ALTA.

En la consecuente tabla se puede apreciar las dimensiones observadas con sus respectivos indicadores durante el período estudiado.

Tabla N° 6. Dimensiones/VARIABLES e Indicadores en el Proceso de Burocratización de la APSV.

ETAPAS	Dimensiones en el Proc. Burocratización	INDICADORES		
		ALTA	MEDIA	BAJA
1°	Interacción con Actores	X		
	Recursos Humanos			X
	% del Trabajo			X
	Jerarquía de autoridad			X
2°	Interacción con Actores			X
	Recursos Humanos	X		
	% del Trabajo	X		
	Jerarquía de autoridad		X	

Fuente: Elaboración propia.

A continuación las etapas de la APSV dentro del proceso de burocratización del organismo.

7.1. PRIMERA ETAPA DE LA APSV.

La creación del organismo parte de la concepción de la seguridad vial como un problema de salud pública, de considerar como *“una enfermedad social con características de epidemia”*⁷³ dado que la seguridad vial es la primer causa de muerte en personas de menos de 30 años en el mundo, la tercera causa de muerte en nuestro país, es decir, que es un problema de morbilidad importante, no solo por los costos hospitalarios y/o económicos que genera, sino también por la magnitud y trascendencia del fenómeno, afectando a los usuarios más vulnerables de la vía pública.

Dicha etapa se inicia en Julio del 2008 mediante la creación, vía el Decreto N° 1698, de la Agencia Provincial de Seguridad Vial para la elaboración de normas jurídicas y técnicas que colaboren a minimizar o neutralizar los riesgos de la circulación peatonal y vehicular en el espacio público. Es decir, para bregar por la seguridad vial mediante la implementación de acciones orientadas a ayudar a resolver o de alguna manera a aminorar la problemática de la inseguridad vial en todo el territorio de la Provincia de

⁷³ Ver CONSIDERANDO del Decreto N° 1698. Anexos Normas Legales.

Santa Fe. Y, se extiende hasta junio de 2011 cuando mediante el Decreto N° 1189 se crea la Policía de Seguridad Vial (PSV) como organismo competente para el control y la fiscalización de operativos viales en el territorio de la Provincia de Santa Fe.

De esta manera el gobierno inicia acciones con una fuerte interlocución entre el mismo y sectores atravesados por la temática, conformando un patrón de comportamiento entre el gobierno y la sociedad. Las mismas se materializan a través de la implementación de las políticas públicas de: (1) fiscalización y control; (2) educación vial; (3) elaboración de estadísticas con el observatorio de seguridad vial; y, (4) emisión de licencia de conducir.

Durante esta primera etapa la conformación del equipo inicial que integró el personal de la APSV, si bien contaban con competencias técnicas sobre el tema, se basó más en relaciones interpersonales preexistentes. Así lo confirmaba por entonces ex titular de la APSV:

“...en ese caso yo partía, como decía, de una organización, de una institución, y lo que tenía que hacer era ponerle aceite a los engranajes de la máquina para que funcione y, en este caso fue crear un espacio, con gente que veníamos abordando la problemática, que no fue similar, que es diferente, porque la realidad territorial, cultural, institucional legal, era diferente...”⁷⁴

Por lo que la dimensión de recursos humanos es baja, considerando que en esta oportunidad no eran más de 7 u 8 personas⁷⁵ quienes integraban el equipo inicial y, si bien había roles definidos, la división del trabajo también era baja, por lo que se facilitaba el ajuste mutuo a través de un proceso de comunicación informal entre el personal como mecanismo coordinador del trabajo.

Comenzó así un proceso de discusión con el equipo de trabajo para definir y adecuar los medios en base a los objetivos pretendidos por la institución y así garantizar la máxima eficiencia posible en la consecución de los mismos.

Antes de que la APSV se establezca en el ámbito de la jurisdicción del MGyRE tuvo paso previo por otras dos jurisdicciones, el Ministerio de Seguridad y, por Secretaría de Aguas y Servicios Públicos. En primer lugar en el Ministerio de Seguridad, que venía atrasado por una problemática que luego se incrementó, con toda la

⁷⁴ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.3. Entrevista a la Dra. Hebe Marcogliese. Primer Subsecretaria y fundadora de la APSV.

⁷⁵ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.1. Entrevista a Coordinadora General de Formación y Educación, Dra. Laura Lobos.

conflictividad policial, entonces el abordaje de la seguridad vial era un tema que quedaba secundarizado en esa problemática importante de la seguridad y *“...como el tema de la seguridad vial es tan transversal, puede estar en cualquier lado...por eso terminó siendo una agencia que dependía directamente del MGyRE y no de ninguna secretaría...”*⁷⁶.

En los inicios, los recursos eran escasos; la adquisición de las primeras herramientas para comenzar a trabajar, desde la primera silla, el primer escritorio, hasta el espacio físico, se vieron facilitadas por el entonces Ministro de Gobierno y Reforma del Estado, marcando una clara interdependencia entre la política y la administración, como se observa en las declaraciones de la ex titular de la APSV⁷⁷:

“...Yo andaba magueando a todo el pueblo, porque al que no le pedía la silla, le pedía el escritorio...el lugar me acuerdo, la oficina, era una casa abandonada que era del Banco Provincia, que en su momento era del Banco Provincial de Santa Fe y que después se que se iba a ceder en cambio de las oficinas del Banco de acá de Rosario...Entonces hice un comodato gratuito por supuesto, con el compromiso de mejorarla, porque además me lo encontré a Bonfatti, porque Bonfatti me dijo, mira, te encontré un lugar que a cualquiera no le gustaría pero a vos sí, porque dice yo sé como sos...Y yo la mejoré y después alquilé un lugar en frente...”

Establecido ya el lugar físico, la APSV incorpora, como medidas para promover la seguridad vial como aspecto fundamental de la salud pública, a través de la formación y capacitación de los usuarios del sistema vial mediante herramientas del sistema de educación, la comunicación estratégica, el control de conductas de acatamiento de la ley y la planificación del sistema de tránsito. Lo que demuestra una alta interacción con actores del ambiente externo, que permitió, en cada una de estas políticas, optimizar recursos.

Otra manifestación de la alta interacción con actores característica de esta etapa se dio con la figura del Gabinete Consultivo, espacio desde el cual se incentivó la participación ciudadana y la definición de políticas colectivas. Al cual se le otorgó gran importancia y estaba integrado por representantes de instituciones oficiales, barriales, vecinales, ONG's, centros comunitarios, escuelas, organizaciones de empresas industriales, comerciales, profesionales, cuyo ámbito de actividad se vincula directa o indirectamente con la seguridad vial. Donde se trabajó mucho en lo relativo al

⁷⁶ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.3. Entrevista a la Dra. Hebe Marcogliese. Primer Subsecretaria y fundadora de la APSV.

⁷⁷ Ídem.

desarrollo de cuestiones normativas, legales, todo lo relacionado con el desarrollo en redacciones de leyes, en programas de capacitación con docentes, etc.

En cuanto a las políticas de control y fiscalización, puede observarse una serie de disfunciones de la burocracia a la hora de implementar las primeras medidas por parte de la Policía de la Provincia de Santa Fe. Por un lado, una fuerte resistencia a los cambios en cuanto a la aplicación del código de faltas provincial y a la realización de los primeros operativos de controles de alcoholemia;

“...recién asumida yo en la provincia, tuve que discutir con el entonces jefe de policía las facultades que tenía la policía de hacer controles de alcoholemia en rutas y de aplicar el código provincial de faltas, que ellos me negaban que tuvieran competencias. Yo te quiero aclarar, yo soy abogada...Y bueno, así que ya el primer obstáculo lo tuve en la policía, con discusiones con el jefe de la provincia, puntualmente sobre las competencias. Es que era el punto de partida, no hablo de las voluntades, hablo de las competencias...”⁷⁸

Considerando el rígido rol y la escasa flexibilidad por parte de la fuerza para agionarse a las nuevas exigencias, se resolvió a través de una resolución oficial con citas normativas y decretos que estaban vigentes para el cumplimiento de tal función, dejando por sentado la fuerte internalización de las reglas y apego a los reglamentos que existe por parte de la Policía, otra disfunción de la burocracia;

“...Entonces habíamos coordinado, por supuesto que yo saque una resolución con citas normativas y decretos que estaban vigentes desde...me acuerdo que había un decreto que creo que era del año 1998...que facultaba a la policía para hacer ese tipo de controles y que estaba vigente. Yo testee y ese decreto mantenía vigencia. Además de que es una falta provincial, en la ley 10.773 está previsto, es dentro de la competencia territorial de la provincia y de la policía provincial, o sea, es indiscutible, la cuestión legal es indiscutible...”⁷⁹

Y en referencia a las políticas de elaboración de estadísticas, se comenzó a contabilizar y a censar de acuerdo a parámetros internacionales el número de víctimas como consecuencia de siniestros viales, se modificó a considerar a 30 días y no desde el momento cero a las VF. Este nuevo criterio de medición se empieza a implementar a mediados del 2008, por lo que recién de manera sistemática se los puede apreciar

⁷⁸ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.3. Entrevista a la Dra. Hebe Marcogliese. Primer Subsecretaria y fundadora de la APSV.

⁷⁹ Ídem.

del 2009 en adelante, estandarizando así nuevas rutinas y procedimientos como formato de conteo, como ser el informe anual que da cuenta de la situación general de la seguridad vial de la Provincia de Santa Fe.

En base a lo detallado y a testimonios brindados en las entrevistas como así también en encuentros con personal de la APSV, se puede observar que el proceso de Burocratización en esta etapa se caracteriza por poseer una alta interacción con actores, baja división del trabajo, como así también baja recursos humanos y baja jerarquía de la autoridad. Como se puede observar en la siguiente tabla:

Tabla N° 6. Dimensiones e Indicadores en la primera etapa en el Proceso de Burocratización de la APSV.

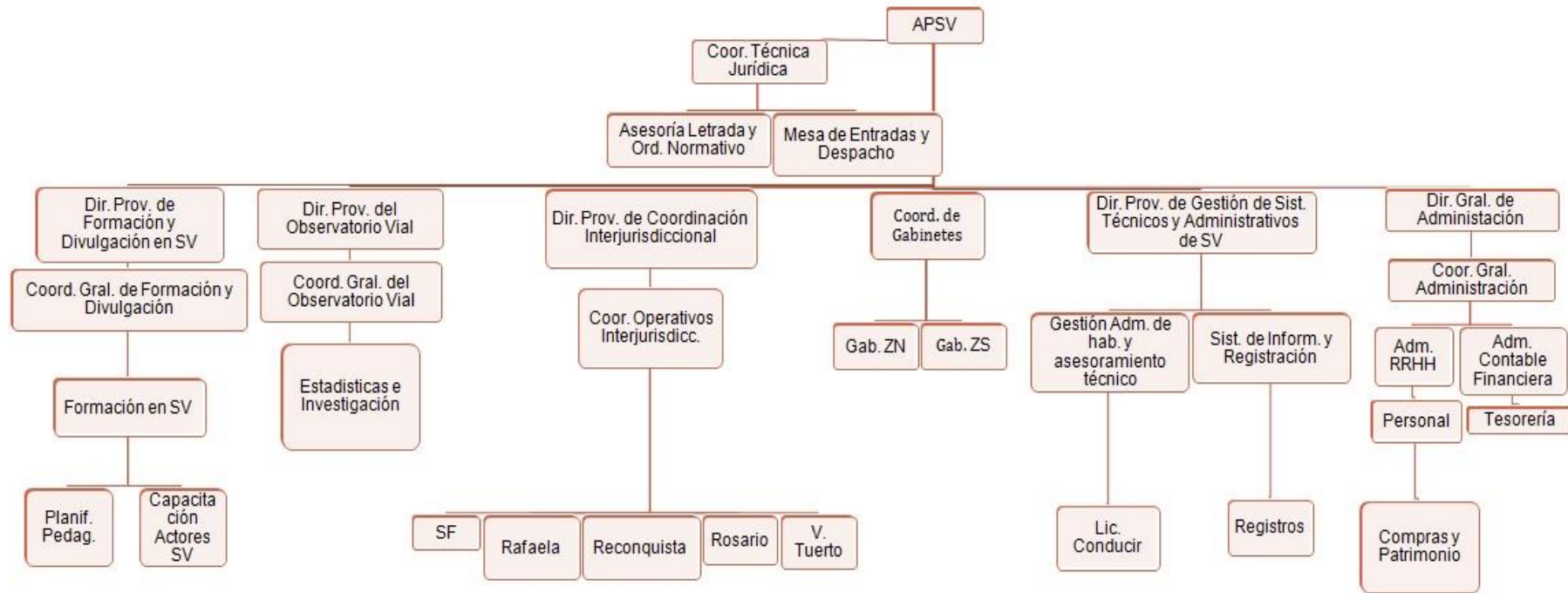
ETAPAS	Dimensiones en el Proc. Burocratización	INDICADORES		
		ALTA	MEDIA	BAJA
1°	Interacción con Actores	X		
	Recursos Humanos			X
	% del Trabajo			X
	Jerarquía de autoridad			X

Fuente: Elaboración propia según esquema de ponderación de variables.

Si bien el principio de jerarquía se respeta en el sentido de que los cargos inferiores están bajo control y supervisión de uno superior (titular de la APSV), la misma es baja dado que hay bajos niveles de autoridad, con pocas jefaturas para establecer control y supervisión.

A continuación vemos el organigrama representativo de la primera etapa de la APSV dentro del proceso de burocratización del período estudiado.

7.2. ORGANIGRAMA 1º ETAPA DE LA APSV.



Fuente: elaboración propia en base a los datos obtenidos de diversos encuentros con personal de la APSV. El organigrama corresponde a la primera etapa del proceso de burocratización de la APSV.

En la representación gráfica de la estructura de la APSV en esta primera etapa se observa que distintos niveles de jerarquía. En la base del mismo están las áreas de quienes llevan a cabo el trabajo de emisión de licencia de conducir como de quienes llevan a cabo la fiscalización y control del tránsito, representando el núcleo operativo de la APSV. En éstos últimos cabe resaltar que sólo disponía de personal de agente de tránsito el raviol Santa Fe; la mayoría de los controles en este período eran llevados a cabo mediante sistema de convenios administrativos junto con Gendarmería Nacional y Municipios. Las áreas que integran el núcleo operativo en esta etapa del proceso de burocratización son: **Planificación Pedagógica; Capacitación de Actores; Estadística e Investigación; SF; Rafaela; Reconquista; Rosario; V. Tuerto; Lic. Conducir; Registros.**

El pequeño núcleo operativo se une con la cumbre estratégica de la APSV a través de una extensa línea media, que está compuesta por todas las direcciones y algunas coordinaciones provinciales que integran el Organismo: **Dir. Prov. Formación y Divulgación en SV; Coord. Gral. De Formación y Divulgación; Dir. Prov. del Observatorio Vial; Coord. Gral. Observatorio Vial; Dir. Prov. Coord. Interjurisdiccional; Coord. Operativos Interjurisdiccional; Coordinación de Gabinetes; Dir. Prov. de Gestión de Sist. Técnicos y Adm. de SV; Coord. Gral. De Gestión de Sistemas; Gestión Adm. de Hab. y Asesoramiento técnico; Sist. De Información y Registración; Dir. Gral. de Administración; Coord. Gral. de Administración; Adm. de RRHH; Adm. Contable y Financiera.** Esta extensa línea media cumple las funciones de asignar tareas y funciones, de coordinar, gerenciar y supervisar las acciones de los departamentos para el cumplimiento de los objetivos propuestos por la APSV.

Conformando el staff de apoyo se encuentra la **Coordinación Técnica Jurídica** que, en términos generales, ejerce la representación jurídica del Organismo en los casos que corresponda, organizando además las tareas administrativas necesarias para el funcionamiento del despacho del área, como por ejemplo elaborando proyectos de disposición interna, decretos o anteproyectos de leyes e informes jurídicos a través de la **Asesoría Letrada**, como así también con el área de **Despacho** colaborando con la recepción, clasificación y distribución de documentos para el organismo.

En lo más alto del organismo está la cumbre estratégica, representada por la **Subse. de la APSV**, quien se encarga de coordinar los asuntos que encomiende el Ministro

para asegurar la marcha general de la administración de la APSV supervisando y controlando el trabajo de los directores para el cumplimiento de los objetivos establecidos.

Como se puede apreciar el organigrama muestra la imagen de una organización pequeña, con una estructura piramidal basada en relaciones de mando, con una línea media muy extensa para un núcleo operativo muy pequeño.

Basada en la supervisión directa como mecanismo de coordinación y con una división del trabajo con unidades agrupadas por función de trabajo. La imagen que representa a simple vista qué posiciones existen en una organización, cómo están agrupadas estas en unidades y cómo fluye entre ellas la autoridad formal es lo que se conoce como *organigrama*, otorga una imagen de cómo es la división del trabajo dentro de la organización.

7.3. CREACIÓN DE LA POLICÍA DE SEGURIDAD VIAL, MOMENTO BISAGRA.

El momento bisagra se da con la inauguración de la Policía de Seguridad Vial el 24 de junio de 2011, a través del Decreto N° 1189 firmado por el entonces Gobernador de la Provincia de Santa Fe, Sr. Antonio Bonfatti.

De esta manera se crea en el ámbito de la Policía de la Provincia de Santa Fe la Dirección General de Policía de Seguridad Vial, la cual dependerá directamente de la Jefatura de Policía de la Provincia y, tendrá competencia en todo el territorio provincial.

La nueva dependencia velará por la integridad física de las personas que circulen en las rutas y caminos provinciales y nacionales que atraviesen el territorio de la Provincia, controlando que se cumplan las normas de tránsito, para lo cual se le otorgan facultades para que, en caso de detectar conductas presuntamente contrarias a dichas disposiciones, labren actas de infracción para a posteriori ser juzgadas por las autoridades competentes.

Por lo que el Estado, cuya característica principal es el monopolio legítimo del uso de la violencia, se materializa en esta nueva estructura burocrática que, legalmente posee las responsabilidades de proteger el interés general de los habitantes que circulen por el territorio santafecino.

Si bien, la PSV cumple con las políticas definidas por la APSV conforme a las facultades conferidas en el decreto N° 1698/08 y la ley N° 13.133 respecto a las acciones destinadas a prevención, control y fiscalización en materia de Tránsito y

Seguridad Vial, la jerarquía de autoridad de la Policía de Santa Fe se respeta a rajatabla, siendo la obediencia del subordinado hacia el superior dentro de la estructura policíaca la que determina la impersonalidad de las relaciones. Situación que se puede divisar ante el siguiente comentario emitido por actual agente de tránsito de la APSV:

“...lo que dice el Director del Departamento de la PSV se toma a rajatabla, porque ellos son jerárquicos, son un organismo policial y por más que la APSV diga que mañana hay que hacer un operativo en tal lugar y en tal hora, si antes de ese operativo el jefe los manda a otro lado, ellos se van a otro lado tranquilamente, ellos siempre acatan a sus ordenes...”⁸⁰

Se considera la creación de esta fuerza como un momento bisagra en la aplicación de políticas de destinadas a seguridad vial dentro de la Provincia de Santa Fe dado que con la incorporación de la misma se traslada la APSV de la órbita del MGyRE al MS, por el hecho de que al comenzar a articular con la nueva fuerza viva se decide desde el Ejecutivo Provincial que ambos organismos queden dentro del MS y no dentro de un ministerio netamente conformado por personal civil.⁸¹ Porque, como sostiene actual funcionaria de la APSV, *“...se supone que nosotros coordinamos ese cuerpo que es la Policía Vial, que surge cuando nos vamos al MS porque no podíamos tener policía en el MGyRE y, ellos tenían que depender del MS.”⁸²*

Lo que generó al principio ciertas resistencias dentro de la APSV más que nada porque *“...en su momento, todos, ni los trabajadores, ni los funcionarios, estábamos muy convencidos de que fuera lo mejor para la Agencia porque para el MGyRE la seguridad vial puede ser algo prioritario, pero para el MS, la seguridad vial es lo menos importante...”⁸³*. De lo que se observa que la organización pública, en este caso la ASPV, es una estructura social adaptativa, que se sujeta a las presiones del ambiente, principalmente a las presiones de naturaleza política.

⁸⁰ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.5. Entrevista a Martín GALLASTEGUI. Agente de tránsito de la APSV.

⁸¹ Según datos brindados por personal de la APSV que no han querido ser grabados en una entrevista. Los mismos fueron proporcionados en distintos encuentros llevados a cabo durante los meses de mayo, junio y julio del año 2016.

⁸² Ver en Anexos Entrevistas punto 11.1. Entrevista a Coordinadora General de Formación y Educación, Dra. Laura Lobos.

⁸³ Ídem.

7.4. SEGUNDA ETAPA DE LA APSV.

Trasladada la APSV a la órbita del Ministerio de Seguridad comienza lo que a criterio analítico sería la segunda etapa del organismo. En esta etapa, siguiendo el continuum de las dimensiones observadas en la etapa anterior, podemos apreciar que aumenta el grado de burocratización con respecto a: la división del trabajo; los recursos humanos y, la jerarquía de autoridad. Mientras que con respecto a la interacción con actores la misma se torna baja.

Tabla N° 8. Dimensiones e Indicadores en la segunda etapa en el Proceso de Burocratización de la APSV.

ETAPAS	Dimensiones en el Proc. Burocratización	INDICADORES		
		ALTA	MEDIA	BAJA
2°	Interacción con Actores			X
	Recursos Humanos	X		
	% del Trabajo	X		
	Jerarquía de autoridad		X	

Fuente: Elaboración propia según esquema de ponderación de variables.

En este periodo de la APSV se incorpora la práctica de selección de las personas en base al mérito y la competencia técnica, a través de aplicación del concurso, donde la selección del personal se hace en base a criterios de evaluación considerando las competencias y capacidades de los aspirantes para los cargos, aumentando considerablemente el número de recursos humanos. Tal es el caso con los agentes de tránsito de la APSV, como así también para cargos administrativos, donde, en noviembre del 2011, unas 48 personas fueron seleccionadas en base a los méritos y competencias previamente evaluadas.

Por lo que aumenta la división racional del trabajo en aras a lograr una mayor racionalidad por parte del organismo. Por ejemplo, en las políticas de fiscalización y control que realiza la APSV junto con los municipios y/o comunas y la PSV.

Así lo manifiesta actual agente de tránsito de la APSV: *“...Tenemos el rol de la coordinación del operativo, disponer de qué parte hace qué cosa, quien toma las alcoholemias, quién hace las remisiones y demás. Hoy por hoy todo ya se ha devenido operativamente donde cada uno conoce cuál es su rol dentro del operativo y, más que nada nuestra función hoy en día en cualquier tipo de operativo es que el operativo se haga... Nosotros, todo control que se haga a nivel provincial tiene que estar presente la PSV. Por dos cuestiones puntuales, 1 porque el labrado de actas lo realizan ellos...Nosotros todavía no labramos, pero otra de la pata nuestra, la otra tarea más*

importante por así decirlo, es que nosotros somos los auditores de la PSV. Nosotros en los momentos en que no estamos haciendo operativos en conjunto con ellos tenemos que ir a sus operativos únicos y controlar que estén trabajando, cuánto personal hay...⁸⁴

La actual Coordinadora General de Controles Viales de la APSV, deja de manifiesto que, para la realización de los controles hubo que mejorar en cuanto a la división del trabajo en conjunto con quienes lo llevan a cabo para la implementación de los mismos de una manera más racional:

“...la APSV se maneja con un sistema de convenios, tuvimos que profundizarlos en relación a unos años atrás, es decir, nosotros no tenemos, si bien tenemos PSV, no tenemos los recursos de tipo administrativo, por ejemplo, no tenemos juzgado de falta provinciales, no tenemos corralones provinciales, no tenemos grúas provinciales. Y además tenemos poca gente, es decir la PSV, además que empieza en 2011, tenemos poca gente para lo que es la Provincia, entonces se hace necesario la combinación de esfuerzos con los demás...⁸⁵”

En este caso la coordinación de la división del trabajo se logra mediante la estandarización de los procesos de trabajo, en cuanto a que el comportamiento de quienes ejecutan la tarea está especificado o programado. En todo control que se hace a nivel provincial están presentes la PSV, quienes tienen la facultad de labrar actas de infracción, agentes de tránsito de la APSV, quienes auditan que los agentes de la PSV se encuentren trabajando y, en el caso de que se realicen operativos en jurisdicciones municipales que no cuenten con grúa, o tengan el corralón desbordado, hay un sistema de reglas y reglamentos desde el cual los agentes se sirven para llevar a cabo la fiscalización. En situaciones donde carecen de recursos para llevar delante de manera exitosa el operativo, existen mecanismos y/o herramientas jurídicas de los cuales se sirven los agentes para poder cumplir con la tarea de fiscalización. Como bien lo explica actual agente de tránsito de la APSV:

“...vos por ahí vas a algunos municipios que no tienen grúa, o sea hay algunas medidas cautelares que se pueden tomar para sacar el auto de circulación y que el personal que está haciendo esa acción quede cubierto legalmente. No es que vos

⁸⁴ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.5. Entrevista a Martín GALLASTEGUI. Agente de tránsito de la APSV.

⁸⁵ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.2. Entrevista a la Coordinadora General de Controles Viales de la APSV. Dra. Cecilia Miranda

*agarraste a alguien sin licencia y sin seguro y con alcoholemia positiva y lo dejaste sin circular, sino que tenes algunas formas legales que vos lo que haces es dejarlo en un lugar seguro, le haces firmar al infractor de que si toca el coche ya pasa a ser una penalidad de código penal y quedas como cubierto por así decirlo...*⁸⁶

Estas medidas cautelares son una herramienta jurídica que tiene el agente vial a disposición para tratar de hacer cesar la falta en el momento en lugares donde no hay corralón y no se puede remitir el vehículo ante una infracción, está la medida de prohibición de circular, refuerza la actual Coordinadora Gral. De Controles Viales:

*“...entonces nosotros tenemos medidas cautelares de prohibición de circular, retenemos la licencia de conducir para que la persona no pueda continuar, dejamos el vehículo en un lugar seguro con una prohibición de circular poniendo en cabeza de esa persona las responsabilidades en el caso de que lo utilice...nos permite actuar aún en el caso de que nos falte algún recurso...”*⁸⁷

A fines del 2012, la Legislatura de la Provincia de Santa Fe convirtió en ley el proyecto que declara la emergencia en seguridad pública en el territorio provincial⁸⁸, paralelamente el Ejecutivo Nacional realizó una convocatoria abierta para integrar la Policía Federal donde se incorporaron muchos cuadros de la Policía de la Provincia de Santa Fe, por lo que el entonces Ministro de Seguridad, Sr. Raúl Lamberto, puso en funciones de seguridad pública a la PSV, mermando fuertemente los operativos específicos de seguridad vial, cosa que impactó de manera negativa incrementando alrededor de un 15% el número de VF producto de siniestros de tránsito para el año 2014 en relación al 2012. Lo que deja de manifiesto la vulnerabilidad de la APSV hacia las presiones de naturaleza política, dificultando la continuidad en la aplicación de políticas públicas en materia de seguridad vial, principalmente de fiscalización y control.

Otra de las transformaciones que se visibilizan en esta etapa del tipo ideal de Burocracia planteado por Weber, es lo que Merton llamó disfunciones de la Burocracia, en cuanto a la dificultad en la atención a clientes y conflictos con el

⁸⁶ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.5. Entrevista a Martín GALLASTEGUI. Agente de tránsito de la APSV.

⁸⁷ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.2. Entrevista a la Coordinadora General de Controles Viales de la APSV. Dra. Cecilia Miranda.

⁸⁸ Diario La Nación, 02 de noviembre de 2012. Link: <http://www.lanacion.com.ar/1522884-la-legislatura-de-santa-fe-aprobo-la-ley-de-emergencia-en-seguridad>

público⁸⁹, variando fuertemente la relación con los actores de la sociedad civil, siendo atendidos de manera estandarizada, brindándole muy poca atención a sus demandas y problemas. Llegando a un nivel bajo de interacción con los mismos, como muestra la tabla precedente. Cuestión que explicaba la titular de la asociación civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro cuando declaraba que el Gabinete Consultivo, que tan dinámico era en la etapa anterior, ya no funcionaba como antes:

“...cada vez que nos reunimos vamos llenos de propuestas, al menos 10 puntos siempre llevamos...de eso que se hace, casi nada...queda en la intención de tomarlas, se empieza con buenos ojos pero después la verdad no se hace nada...la APSV tiene un Gabinete Consultivo, es menos consultivo que una reunión de consorcio de un edificio donde se reúnen cada 5 años...No tiene nada de consultivo, nada. Cada vez que hemos ido en estos últimos años a esas reuniones...lo que tenemos son charlas que ellos nos dan a nosotros... Eso no es un comité consultivo, no existe, tiene un título y es inexistente. No funcionó más, y ahora qué va a funcionar, ahora todo el mundo no va, porque para tomar café te quedas en tu casa a tomar café...”⁹⁰

Situación que refuerza actual funcionaria de la APSV cuando explica que posterior al año 2011 nunca volvieron a funcionar los espacios de interacción con actores como instancia de definición política que alguna vez existieron.⁹¹

En cuanto a la dimensión de Jerarquía de Autoridad dentro del proceso de burocratización de la APSV, a diferencia de la primera etapa, la misma es alta. Aumenta, producto del crecimiento del organismo, la necesidad de fijar nuevas jefaturas en distintos niveles de autoridad que antes no existían, creciendo así la estructura jerárquica de la organización.

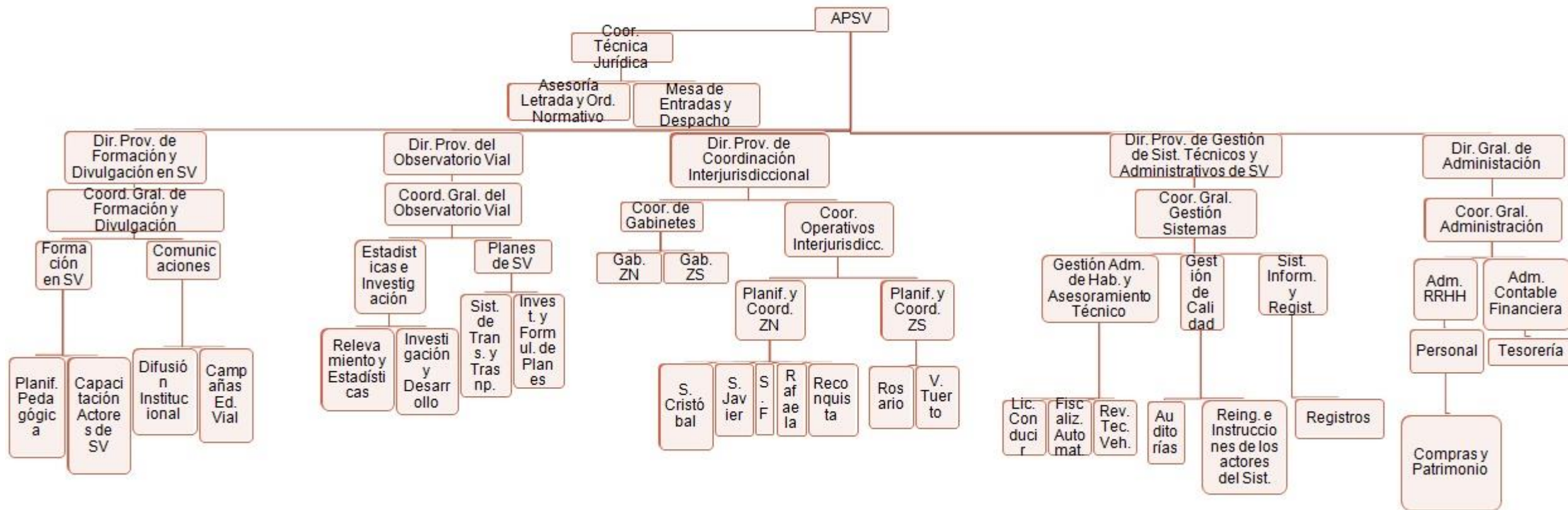
Dimensión que se puede divisar en el siguiente organigrama junto con las posiciones que existen dentro de la estructura de la APSV.

⁸⁹ Idalberto Chiavenato; Introducción a la Teoría General de la Administración. Séptima Edición. Tlalnepantla, México, 2007.

⁹⁰ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.4. Entrevista a Mónica Gangemi. Fundadora de la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro.

⁹¹ Ver en Anexos Entrevistas punto 11.1. Entrevista a Coordinadora General de Formación y Educación, Dra. Laura Lobos.

7.5. ORGANIGRAMA 2º ETAPA DE LA APSV



Fuente: elaboración propia en base a los datos obtenidos de diversos encuentros con personal de la APSV. El organigrama corresponde a la segunda etapa del proceso de burocratización de la APSV.

Como se puede observar, dicha representación gráfica es propia de una organización compleja, con una estructura piramidal, basada en relaciones de mando, de jerarquía, propia de las organizaciones de la Administración Pública. Organizado funcionalmente en unidades de trabajo conforme a la especialización de los que la integran y al producto y/o servicio que cada unidad brinda.

A simple vista se observa que tiene es una estructura mucha más amplia que la de la primera etapa. Con una profundizada división del trabajo consecuente del crecimiento del organismo y una jerarquía de autoridad claramente definida estableciendo distintos niveles de autoridad.

El núcleo operativo de la APSV creció en todas las Direcciones Provinciales que la componen, al igual que la cadena escalar, esa la línea directa de mando desde el gerente general a través de sucesivos superiores y subordinados hasta la trabajadores, conformando una línea media más amplia, por lo que se a medida que la Agencia fue creciendo se fueron agregando y apareciendo nuevas funciones que anteriormente no tenía.

En el caso de la Dir. Prov. en Formación y Divulgación en Seguridad Vial se agregan 2 áreas nuevas conformando el núcleo operativo, **Difusión Institucional** y **Campañas de Educación Vial**, desde donde se llevan adelante las tareas de difundir información relacionada con hábitos de circulación segura y de las actividades que lleva adelante la APSV, y, hacer campañas de divulgación de la normativa y de sensibilización sobre los temas que constituyen principales factores de riesgo en el tránsito. Ambas unidades se encuentran unidas por la línea de jerarquía con la Coordinación Gral. A través de la unidad **Comunicaciones**, encargada de la coordinación y supervisión de las nuevas unidades, profundizando la dimensión de jerarquía de autoridad en relación a cómo estaba integrada la Dirección en la etapa anterior.

Otra Dirección que crece en la conformación del su núcleo operativo y en la línea media aumentando la división del trabajo y la jerarquía de autoridad es la Dir. Prov. de Observatorio Vial. Aparecen nuevas unidades en la base, **Investigación y Desarrollo** por un lado y, **Tránsito y Transporte** y **Formulación de Planes** nucleados bajo la órbita la unidad **Planes de SV**, ensanchando la línea media, desde donde se elaboran planes estratégicos de los sistemas del tránsito y el transporte con alcance provincial para someterlos a consideración del superior. Aparecen otras funciones, como ser trabajos de campo en recolección y relevamiento de información relacionada con la estructura vial y el comportamiento de sus componentes (Invest. Y Desarrollo);

establecer criterios de seguridad para los eventos deportivos, civiles, artísticos, etc. para favorecer el normal desarrollo del tránsito y estudiar aplicaciones de sistemas inteligentes de tránsito y tecnologías de gestión para prevención de STROS sugiriendo el establecimiento y la localización de los mismos (Tránsito y Transp.); elaborar estrategias de ejecución de acciones de control y prevención (Form. de Planes).

En la Dir. Prov. de Coord. Interjurisdiccional crecen las actividades de coordinación y supervisión, profundizando la jerarquía de autoridad ensanchando la línea media (**Planif. y Coord. Interjurisdic. ZN - Planif. y Coord. Interjurisdic. ZS**) y se incorporan nuevas unidades para tareas operativas de control y fiscalización, **S. Cristóbal** y **S. Javier**, relevando y proveyendo información a las autoridades de las áreas operativas a los fines de diagramar acciones preventivas, aumentando la extensión de control de la línea media dado el incremento de la cantidad de subordinados que se reportan a un solo superior. Crece el número de recursos humanos con la incorporación de nuevos agentes de tránsito, como así también de personal administrativo que ingresaron por la vía del concurso público. La Coordinación de Gabinete pasa a estar bajo la línea de esta Dirección.

Lo mismo sucede en la Dir. Prov. de Gestión de Sist. Técnicos y Adm. de Seguridad Vial, crece en cantidad de personal, se ensancha la base operativa y la línea media. A la emisión de la Licencia de Conducir se le implementa el sistema de **Revisión Técnica Vehicular**, desde donde se gestionan los procesos de habilitación de los centros de revisión técnica vehicular controlando la documentación para su habilitación, y la **Fiscalización Automatizada**, con la tarea de solicitar las auditorías para el proceso de habilitación de controles automatizados pedidos por las municipalidades y comunas, ambas nuevas unidades bajo la supervisión de Gestión Adm. de Hab. y Asesoramiento Técnico. Aparecen dos nuevas áreas: **Auditorías**, encargada de medir el desempeño de calidad de los servicios que se prestan y elaborar informes técnicos en función de cada auditoría elaborada y, **Reingeniería e Instrucciones de los actores del sistema**, desde donde se adecuan los contenidos de las Instrucciones y capacitaciones al personal que opera los sistemas de gestión. Unidas con la cumbre estratégica a través del raviol **Gestión de Calidad**, que a través de la supervisión y coordinación de estas nuevas unidades diseña y administra los Sistemas de Gestión para los procesos claves de la Organización.

Como se observa en el gráfico, la APSV ha experimentado un continuo crecimiento y una profunda diversificación, crecimiento que va de la mano con el auge del parque automotor en la Provincia como con sus respectivos efectos. Si bien en términos de

recursos humanos supera ampliamente la etapa anterior, llegando a tener más de 100 empleados, aún los mismos son escasos teniendo en consideración la extensa red vial que cruza en todo el territorio de la provincia. Claramente se observa que aumenta la división del trabajo con la incorporación de nuevas tareas, como así también la jerarquía de autoridad, creciendo la línea media de la organización. Incrementando el grado de burocratización en las dimensiones de división del trabajo, recursos humanos y jerarquía de autoridad.

8. CONCLUSIONES.

La información recabada en dicho trabajo de investigación científica permite comprobar la validez de la hipótesis planteada. En el transcurso de toda la exploración se ofrecen suficientes evidencias a través de distintos testimonios que respaldan el hecho de que hay dos grandes momentos o etapas de la APSV y que, ha habido una fuerte relación de colaboración entre los actores involucrados alrededor de la cuestión durante la primera etapa de la Agencia, mientras que, a medida que el organismo ha ido creciendo, se ha tornado una organización más rígida en cuanto a su relación para con los actores externos.

En consecuencia con el crecimiento del parque vehicular, con los efectos negativos que esto genera en términos de AVF y VF, ha ido creciendo la organización e incorporando nuevas funciones que anteriormente no tenía. Profundizando así el grado de burocratización del organismo en cuanto a la división del trabajo y los niveles jerárquicos dentro del mismo.

Mediante lo analizado en esta investigación se puede considerar que la problemática de la (in)seguridad vial en la Provincia de Santa Fe ingresó en la agenda pública y, se promulgó mediante fuerza de ley debido a una fuerte colaboración entre los actores involucrados por la temática.

- El trágico siniestro conocido como la Tragedia de Ecos de Octubre de 2006 sirvió como mecanismo de disparo para la introducción del problema de la seguridad vial en la Agenda de Gobierno.
- Se puede considerar que el MGyRE fue el actor social definitivo en el proceso de ingreso y mantenimiento de la problemática en la agenda pública, contaba con los atributos de: poder, para utilizar sus recursos coercitivos, utilitarios y simbólicos como para imponer su voluntad; legitimidad, como autoridad pública legítima; urgencia, devenida de las presiones del ambiente para abordar la problemática en cuestión. Y, una actitud colaboracionista con el resto de los actores.
- Los demás actores relevantes posicionados en torno a la cuestión no tuvieron los atributos necesarios como para tornarse actores de igual pero, pero fueron parte y también contribuyeron a la construcción de la problemática de la seguridad vial en la Provincia de Santa Fe en una cuestión pública. Las

diferentes racionalidades de estos actores han sido expuestas a lo largo del sexto título general de esta investigación.

- La primera etapa de la APSV se caracteriza por una alta interacción con los actores, con reuniones periódicas de una vez por mes para el intercambio de información para el desarrollo de normativas, leyes, etc. Mientras que en la segunda etapa dejan de funcionar los Gabinetes Consultivos mermando fuertemente la participación con los actores externos.
- En la segunda etapa junto con el crecimiento del parque automotor ha ido crecimiento la organización, se incorporó personal agregando nuevas tareas y funciones y creando de nuevos mandos. Profundizando así el proceso de burocratización del organismo con el aumento del grado de división del trabajo, recursos humanos y jerarquía de autoridad.

Sin dudas la seguridad vial en la Provincia de Santa Fe se presenta como un problema de salud pública con una magnitud tan grande que se llevó la vida de más de 4300 personas, trascendiendo la vida familiar, laboral, económica, de las mismas. Afectando principalmente a aquellos usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, ciclistas, peatones, motociclistas, etc., donde entre costos médicos-hospitalarios, de rehabilitación, fúnebres, lucro cesante, etc. a la Provincia le representó entre 2.575 y 7.720 millones de dólares, es decir entre el 1 y el 3 % del PBI del período estudiado.

Si bien el aumento exponencial del parque automotor repercute en el aumento de siniestralidad, no hay una proporcionalidad de incidencia directa, es decir, hay otros factores que también influyen e inciden en que los STROS ocurran, como ser el clima, el estado de las rutas, el humano, etc. Este último es el que mayor incidencia tiene, prácticamente un 90% de los STROS viales ocurren por fallas humanas.

Sabemos que existe una cultura vial inadecuada, donde los usuarios de la vía no utilizan los elementos de seguridad, no respetan las normas de tránsito y sumado al exceso de velocidad, la ingesta de alcohol y/o fármacos a la hora de manejar, la utilización de móviles celulares, aumenta exponencialmente el riesgo de siniestralidad.

Es decir, que además de ser un problema de salud pública, la seguridad vial también es un problema social y hasta que no tengamos internalizada una cultura vial apropiada, los hechos de tránsito no se van a ir reduciendo como así tampoco las muertes provocada por los mismos.

9. RECOMENDACIONES

En el recorrido hecho hasta aquí, de acuerdo a la bibliografía utilizada y a los testimonios recabados, se cree haber podido analizar con cierta minuciosidad los roles que ha adoptado la APSV como unidad ejecutora de políticas de seguridad vial, los actores que interactuaron alrededor de la cuestión y su relación entre ellos. Es decir, se espera haber aportado al conocimiento de un tema muy poco explorado en el área de la Ciencia Política.

De acuerdo a las limitaciones propias de una Tesina producida para la instancia de Grado, probablemente ciertos aspectos abordados en las páginas precedentes merezcan un mayor desarrollo ulterior. Considerando que es una temática que ha sido muy poco explorada y con la importancia del tema seguramente varios temas tratados en el debate permanecen aún abiertos.

En primer lugar, desde un plano más general, la seguridad vial debe ser entendida en un sentido amplio, donde la protección de la vida de las personas y el patrimonio de las mismas debe estar garantizada por políticas públicas que engloben la problemática de la (in)seguridad vial comprendiendo la complejidad de la cuestión. Donde la seguridad vial se entienda no sólo en la prevención de siniestros mediante la fiscalización y la pena ante las infracciones, sino también en la búsqueda de internalizar valores para que haya una responsabilidad social de los conductores. Lo que conlleva necesariamente la participación de actores sociales que puedan exponer y colaborar con su visión.

Por último, el aporte del campo específico de la Ciencia Política en materia de seguridad vial debe orientarse hacia la formación de recursos humanos, de masa crítica, para el desarrollo de seguridad vial en un sentido amplio, donde se pueda comprender la puja de poder entre diversos actores, con diferente representatividad, con diferentes intereses, que convergen para brindar una mejor respuesta a un problema que en Argentina muere más gente producto de siniestros de tránsito que a raíz de un hecho delictivo.

Me parece pertinente resaltar que para el desarrollo de dicha tesina, las herramientas brindadas por las asignaturas de Tecnología de la Administración Pública, Fundamentos Técnicos de la Investigación Social, Análisis de Políticas Públicas y Programación y Evaluación de Proyectos que contiene el plan de estudio de la carrera de Licenciatura en Ciencia Política han sido de suma utilidad. Por otro lado, como debilidad en cuanto a la formación académica brindada, creo que la interpretación

jurídica de todo lo relacionado al ordenamiento jurídico es una carencia propia de la carrera

10. BIBLIOGRAFÍA.

10.1. LIBROS Y ARTÍCULOS:

AGUILAR VILLANUEVA, Luis F., 1993, "Estudio introductorio", en Aguilar Villanueva, L., Problemas públicos y agenda de gobierno, Porrúa Grupo Editorial, México, 1993.

___ 1994, "Estudio introductorio", en Aguilar Villanueva, L., La hechura de las políticas, Porrúa Grupo Editorial, México, 1994.

ANDER-EGG, Ezequiel, "Técnicas de Investigación Social" 24ª edición. Editorial Lumen, Buenos Aires, Argentina, 1995.

AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN, Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos. **Departamento de Control del Sector Infraestructura**. "Informe Especial de Seguridad Vial". Buenos Aires, 2013.

BIARNÉS, Miguel Angel, "Manual de Educación y Seguridad Vial". Buenos Aires, Argentina, 2014.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID). "Fortaleciendo al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina: Investigaciones y Casos de Estudio en Seguridad Vial". Abril, 2014.

Cea D'ANCONA M. Ángeles. "Metodología Cuantitativa: Estrategias y Técnicas de Investigación Social". 1999. Ed. Síntesis Sociológica.

CESVI, Centro de Estudios de Seguridad Vial. "Ida y Vuelta del trabajo; la situación más peligrosa". Disponible en:

https://www.cesvi.com.ar/Cesvi/Novedades/Cesvinovedades_Enltinere.aspx. Marzo 2014.

IDALBERTO CHIAVENATO, "Introducción a la Teoría General de la Administración". Séptima Edición. Tlalnepantla, México, 2007.

FALÇÃO MARTINS, H Y FONTES FILHO, J. R. "¿En quién se pone el foco? Identificando "stakeholders" para la formulación de la misión organizacional". Traducido del portugués por Carlos Sánchez. Versión ampliada. Publicado en la Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 15. Oct. 1999. Caracas.

FUNDACIÓN MAPFRE: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/. Publicado 30/06/13 en página oficial de la Fundación.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos; PILAR BAPTISTA, Lucio; Metodología de la Investigación. Naucalpan de Juárez, Edo. de México. 1991.

IEEPP. Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas. "Accidentes de tránsito. Una problemática de salud pública y su incidencia en la seguridad vial". Managua, Nicaragua, 2013.

MEDELLÍN TORRES, Pedro. "Inestabilidad, incertidumbre y autonomía restringida: Elementos para una teoría de la estructuración de Políticas Públicas en Países de

Baja Autonomía Gubernativa”. Revista del CLAD Reforma y Democracia. N° 8. Caracas, mayo 1998.

O'DONNELL, Guillermo. “Acerca del Estado en América Latina Contemporánea. Diez tesis para discusión”. 2002.

OSZLAK, Oscar, “La formación del Estado argentino”, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1990.

__ 2000, “El Mito del Estado mínimo: una década de reforma estatal en la argentina”, ponencia presentada en el IV Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del estado y Administración Pública, Santo Domingo, 2000.

OSZLAK, Oscar y O'DONNELL, Guillermo, 1984, “Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación”, en INAP – Alcalá de Henares, Para investigar la administración Pública, 1984.

OMS: Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra, Suiza. 2004.

__PLAN MUNDIAL para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ginebra, Suiza. 2011.

RAMIÓ, Carles. “Teoría de la Organización y Administración Pública. Cap. 1” Ed. Tecnos, 1999.

SABINO, Carlos. “El proceso de investigación”. Editorial Lumen-Humanidades, Buenos Aires. 1996.

SUBIRATS, Joan. “Análisis de políticas públicas y eficacia de la Administración”. Instituto Nacional Administración Pública, 1989.

10.2. *NORMATIVAS:*

DECRETO Provincial N° 1698/08.

LEY Provincial N° 11583.

LEY Provincial N° 13133.

10.3. *ARTÍCULOS EN DIARIOS:*

DIARIO EL ESQUIÚ, Catamarca. Ver: <http://www.elesqui.com/noticias/2016/02/08/232381-siniestralidad-vial>. Bajado 10/03/2016.

DIARIO EL LITORAL: “Parque automotor saturado: el 60% de los santafecinos tiene vehículo”. Santa Fe. Publicado el miércoles 05.02.2014: http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/97436-parque-automotor-saturado-el-60--de-los-santafesinos-tiene-vehiculo.

DIARIO EL NORTE, <http://www.diarionorte.com/article/101004/en-dos-anos-se-incorporaron-mas-de-32000-nuevas-motos-al-transito-de-resistencia>. Resistencia, Chaco Publicado el viernes 16 de septiembre de 2016.

11. ANEXOS ENTREVISTAS

11.1. ENTREVISTA A COORDINADORA GENERAL DE FORMACIÓN Y EDUCACIÓN, DRA. LAURA LOBOS.

28 de abril de 2016 / 17:00 hs / Rosario, domicilio particular de la entrevistada, Catamarca 2840.

Entrevistador: Matías Beccacece.

Entrevistado: Dra. Laura Lobos. Coordinadora General de Formación y Educación.

M.B: Sobre el recorrido histórico de la APSV; ¿Recordas cómo se fue dando el surgimiento?

L.L: sí. La APSV surge en su momento, a Hebe Marcogliese, era directora de tránsito en la gestión municipal y la convocan a trabajar en la Provincia cuando las elecciones provinciales las gana Hermes Binner. Había hecho una gestión interesante en materia de seguridad vial y a los controles y, a la sistematización de los controles. Entonces ella arma un equipo y se va con gente que trabajaba con ella en la municipalidad a trabajar a la Provincia.

Primero se dio todo un debate sobre qué organismo o qué institución iba a englobar esta cuestión de la seguridad vial a nivel provincial porque estaba, policía caminera no había más, no había control en ese momento. Y después estaba Subsecretaría de transporte que se ocupaba de la seguridad vial, pero en realidad solamente controlaba el transporte, se ocupaba más de cuestiones relacionadas al transporte, otorgar licencia de conducir para vehículos de transportes de pasajeros, que cumplan con los requisitos pertinentes, como ser seguro, elementos de seguridad, no mucho más que eso. Así que aparece una posibilidad de generar, a partir de ese organismo, acaparar más funciones o no, bueno, todo un debate y, en ese momento surge la ANSV, que de alguna manera convoca a que existan agencias en las distintas provincias, que pudieran articular la problemática de la seguridad vial y, entonces a Hebe le pareció coherente hacer una Agencia de Seguridad Vial acá en Rosario, independientemente de la secretaría de transporte que seguía funcionando.

En ese momento ella tenía muy buena relación con Bonfatti entonces la Agencia, no encontraba definición, primero estuvo en el Ministerio de Aguas y después terminó en el Ministerio de Gobierno, junto con Bonfatti, que era el que de alguna manera también impulsaba esto de la seguridad vial.

M.B: Cuando lanzan la resolución que le da vida a la APSV, ahí mismo se la ubica dentro del ministerio de gobierno.

L.L: Sí, sí. Y bueno, con toda una filosofía en ese momento superadora incluso a la propuesta de nación, que era un organismo que articulara con todo el resto de los organismos las políticas de seguridad vial. Y aparecen las distintas direcciones que

van a ser responsables de articular con cada uno, por ejemplo, supuestamente la dirección de educación iba a articular con el ministerio de educación, con el ministerio de cultura, y así ir articulando.

M.B: ¿Cómo se compone la APSV?

L.L: En ese momento tenía 5 direcciones, pero después una se fusionó. Tiene un observatorio vial, una dirección de coordinación de control, que ahí esta fusionado la dirección de gabinete, que era la que hacia la dirección de los consejos consultivos. Esta la dirección de formación y divulgación y, esta la dirección de sistemas automatizados y licencias de conducir, eso se ocupa de la licencia de conducir.

M.B: Hay algo que no me quedó claro, que es el traspaso de la APSV del ministerio de Gobierno al Ministerio de Seguridad. Lo estuve buscando en decretos, leyes y demás y no he encontrado nada de eso.

L.L: Pasa que en realidad hasta ese momento es como que no se había reglamentado la ley provincial, la adhesión a la ley nacional. Cuando se sanciona la ley 13.133 directamente viene incluida con APSV dentro del ministerio de seguridad, y ahí se hace un cambio modificando el decreto inicial. El tema ahí es que Hebe era bastante ambiciosa y ella quería que los organismos de control no fueran policiales, o sea tener una fuerza propia. Y ahí empezó todo un proceso de selección y a tener agentes de tránsito pero después hay un cambio filosófico que Hebe no compartía por lo cual se fue también que tiene que ver con que el organismo de control fuera la policía.

M.B: La APSV tiene su propia policía...

L.L: Sí. Pero se supone que nosotros coordinamos a ese cuerpo que es la Policía Vial, que surge cuando nos vamos al Ministerio de Seguridad porque no podíamos tener policía en el Ministerio de Gobierno y, ellos tenían que depender del Ministerio de Seguridad. Pero en realidad en su momento, todos, ni los trabajadores, ni los funcionarios, estábamos muy convencidos de que fuera lo mejor para la Agencia porque para el Ministerio de Gobierno la seguridad vial puede ser algo prioritario pero para el Ministerio de Seguridad, la seguridad vial es lo menos importante. Por lo menos en este contexto.

M.B: ¿Qué función cumple la policía de seguridad vial?

L.L: La PSV cumple una función re interesante porque ellos tienen poder de policía y poder de agente de tránsito. Son los únicos que tienen esos poderes, porque el resto de la policía no tiene esa potestad, de labrar actas y de controlar. En ese sentido es interesante y fue un planteo coherente y decir, tiene que ser policía. Porque un agente de tránsito, en una provincia como esta, donde pasan, o sea se abre al mundo directamente las rutas que pasan por santa fe. Vos tenes casos de tráfico de drogas o trata de personas, se encuentran con esas cosas la PSV y por ahí un agente de tránsito no tiene la potestad de intervenir en eso. Entonces el control también tenía que ser de otras cosas y tiene coherencia. Y la PSV se ocupa de todo eso, hay puntos fijos en la provincia, distintos lugares. (Sugiere hablar con Cecilia, encargada de los controles). Después sí se dio el hecho de que tras las demandas sobre seguridad

ciudadana, sacan la PSV y las mandan a otros lugares, esa es la realidad. Y ahora creo que no llegan a 100 agentes. La idea era desde un principio tener puntos fijos y después aleatoriamente ir haciendo controles. De todas maneras no es nada fácil, porque cada puesto implica 4 agentes, porque son 4 turnos, ya del vamos, por día, porque además no pueden estar solos porque cumplen distintas funciones, entonces para poder hacer algo más o menos coherente se necesita muchísima gente, más las vacaciones más todo..

M.B: ¿Vos estas desde el inicio del surgimiento de la APSV?

L.L: Desde el inicio en la propuesta estoy, entré unos meses después.

M.B: O sea que has visto pasar todos los titulares de la APSV hasta el día de hoy, desde el inicio. ¿Desde que vos estas cuantos titulares hubo?

L.L: Y estuvo Hebe Marcogliese, estuvo Claudio Canalis, estuvo Mariano Cuvertino, Jorge Tarquini y, ahora, Fernando Peverengo.

M.B: ¿Has notado similitudes o diferencias en cuanto a los objetivos de cada uno de la manera de laburar, han tenido su propia impronta, objetivos disímiles, etc.? ¿Han tenido continuidades en ciertas cosas, rupturas?

L.L: Sí. En realidad las continuidades se destacan más que las rupturas. Por ahí la problemática de la seguridad vial no es un ámbito para hacer mucha política partidaria, sí tal vez en aspectos más amigables como la educación vial o las campañas pero en el control hay una responsabilidad que va más allá, si hay un siniestro recae de la misma manera sobre todo. Sí, en relación a los criterios hubo distintas posturas, distintas formas de involucrarse, de comprometerse, de sentir la problemática, cosa que nos contagiaba; en realidad nosotros tenemos así como una relación muy romántica con la gente que fue la que fundó la APSV. Ya sea porque fundó el organismo, porque había casos, ya sea como Gustavo Franco, que fue el director de control en ese momento que constantemente, él había un STRO e iba, estaba presente. Y después bueno, hubo otros casos donde no se sintieron tan parte de esa problemática. En el caso de Claudio Canalis fue como una transición, porque el vino después de Hebe, justo habíamos cambiado al ministerio de seguridad y en realidad porque nunca tuvo apoyo político desde arriba, entonces se cortaron muchas actividades; pero porque no había una definición política clara.

M.B: ¿Eso en qué período fue?

L.L: Eso fue en el 2011, porque ya en el 2012 vino Mariano. En el 2008 esta Hebe, ella se va en los primeros meses del 2011, se habrá ido abril o mayo. En el 2011 ingresa Claudio Canalis y se queda hasta febrero, marzo del 2012. Lo reemplaza Cuvertino, que se queda hasta diciembre del 2013. Después viene Tarquini y se queda hasta que termino la gestión. Hubo 5 subsecretarios, lo cual se hizo bastante difícil porque hasta que conocía en grupo, además las propias internas que por ahí había iban cambiando las lógicas de un montón de cosas.

M.B: ¿Hubo algún punto de inflexión, cuestiones particulares en donde se haya facilitado hacer cambios grandes?

L.L: Sí, en relación al control es donde más se ve. Porque por ejemplo, a Claudio Canalis y a Tarquini le sacaron la PSV y de casi no haber más controles. En el medio estuvo Cuvertino que tenía más apoyo político, pero en parte también discrepaba con algunas cosas y quizás le convino irse, porque es un tema muy candente que por ahí no tenés herramientas, eso pasa un poco a veces.

M.B: Esos 2 años, 2012 y 2013, que no tenían tanto apoyo político, no se hicieron controles ¿cómo impactaba con las políticas de la APSV, no se hicieron controles acaso?

L.L: Sí, pero eran controles mínimos, por ejemplo los controles de alcoholemia, en ese sentido y no un seguimiento más cotidiano, en realidad el objetivo que yo pienso filosóficamente es que hay que construir una cultura del control, que vos salgas a la vía pública y que pienses y sientas que si no cumplís con una norma te van a sancionar. La sensación del control, y eso no existe. En algún momento estuvimos más cerca de institucionalizarlo y en otros nos alejamos más.

M.B: No se ha institucionalizado la cultura del control digamos.

L.L: No. Para nada.

M.B: La falta de apoyo político por ahí puede pensarse como una de las causas de que no se haya logrado...

L.L: En realidad el debate va más allá. Habría que pensar si es una política de gobierno, tiene que ver mucho con cada gobierno provincial. Con Binner estaba muy claro que era una política de estado la seguridad vial, ya después no sé si estuvo muy claro. Y ahora, tampoco lo veo muy claro.

M.B: ¿Cuáles son las principales políticas que lleva adelante la APSV?

L.L: Para mí las más importantes tienen que ver con, principalmente la del control, con estar constantemente controlando, después de educación vial, que es la relación con el ministerio de educación y la implementación en las escuelas con los contenidos de la educación vial. La licencia de conducir, porque eso lo coordinamos todos nosotros, y después el observatorio vial que es el que debería hacer estadísticas oficiales, las hace, pero por ahí tarda mucho. Como a grandes rasgos. Después otra de las acciones que siempre nos pareció importante fueron los Consejos de Seguridad Vial, que tienen que ver con la participación ciudadana y la definición de políticas colectivas, pero...

M.B: ¿Cómo funciona el Consejo de Seguridad Vial y el Gabinete Consultivo?

L.L: Nunca le dieron importancia, en realidad la única que le dio importancia fue Hebe porque lo pensó así, pero desde que llegó Claudio Canali nunca volvieron a funcionar como instancia de definición política.

M.B: En materia de control me imagino que los ejes de acción es la PSV en la calle o en la ruta, en determinados puntos en que este...

L.L: Sí, también se trabaja con convenios.

M.B: Sí, con Gendarmería.

L.L: Con Gendarmería hubo, pero ya no está más.

M.B: Ah... ¿ya no hay más convenios con Gendarmería?

L.L: No, lo dejaron caer en la gestión de Tarquini. Por el año 2013 se cayó. Ahí se cae el convenio con Gendarmería y todo se volvió muy lento, complicado de reactivar. Yo no sé si fue porque no tenía apoyo político o porque no sabía gestionar muy bien, o por ahí por la misma gendarmería también, que al ser año electoral por ahí capaz no quería ser parte de la gestión provincial.

Y los convenios se hacen también con las localidades, que ellas controlan en las rutas. Se hacen convenios porque la potestad del control en las rutas y caminos es de la Provincia, la única que podría controlar, pero si se le cede esa potestad a alguna localidad, por ejemplo Baigorria, que controlen la 11, ellos podría hacer su control y sus multas. Y a veces también coordinamos controles con ellos. En general es lo que más hace la dirección de control.

M.B: ¿El control podría decirse que sería la pata más importante que tiene la APSV? Sin desmerecer a las demás actividades.

L.L: La más visibilizada. Yo creo que hay mucho de esa construcción cultural donde es lo más importante. Entonces es bueno, siempre parece ser que la prioridad es controlar. En materia de educación por ejemplo la provincia esta mucho más avanzada que cualquier otra provincia del país.

M.B: ¿Cuáles son los ejes de acción en materia de educación?

L.L: En el 2009 reglamentó la ley de educación vial con el ministerio de educación, que es la 11686; y ahí se definieron qué contenidos iban a ser obligatorios para trabajar en todos los niveles del sistema educativo y, empezaron desde ese momento en forma continuada. Siempre se capacitaron docentes y se hicieron propuestas para trabajar en las escuelas estos contenidos obligatorios, con documentos muy interesantes en relación a eso.

M.B: ¿Y han evaluado resultados o impactos de las políticas de educación vial?

L.L: No. Más que nada, si están evaluados los efectos pedagógicos, si se logró trabajar, pero no en relación a la seguridad vial, habría que hacer tal vez alguna propuesta como para pensar cómo podríamos repensar qué cambios hubo en la seguridad vial.

M.B: Lo que visualizaba es que del año 2008 al 2009 hay una merma importante en cuanto a la siniestralidad y al número de VF, pero de ahí en adelante hasta el 2013

crece significativamente hasta llegar casi un 40% más en cuanto a las VF. ¿Cuáles crees vos que fueron las condiciones objetivas para que se haya dado ese incremento?

L.L: y para mí es el incremento natural del crecimiento productivo, en ese momento ingresaron de hecho una cantidad alarmante de vehículos y motovehículos en la provincia, que se vendieron muchísimas. De ahí se armó un plan de motos como una estrategia para armar algunas cosas pero nunca tuvo continuidad. Es más, lo lanzaron 3 veces el plan, cada subsecretario, sin saber mucho del tema, lo lanzaba como algo nuevo. En un momento se trabajaron con ciertas observaciones, estadísticas y eso, pero después quedo ahí.

A esa cantidad de vehículos que empiezan a llegar y a sectores que tal vez nunca les había llegado la educación vial ni una mención del peligro, porque son sectores nuevos que empiezan a conducir, de distintos poderes adquisitivos, fue medio caótico en ese sentido. Para mí tiene que ver con eso el incremento. Políticas sistematizadas de control y educación no hubo nunca en la Provincia. Del 2008 en adelante recién empieza a haber, y por ahí si no hubiese habido por ahí los números hubiesen sido más altos.

La primera selección donde se arma un equipo más grande de la APSV fue en el 2010, así que imagínate, antes éramos 7 personas, así que han influido más factores externos que otra cosa.

M.B: ¿Cuántas personas trabajan en la APSV?

L.L: 100, contando los agentes. Articulando con otras personas y todo.

M.B: ¿Qué tipo de articulaciones hacen con otras organizaciones de la sociedad civil, si es que hacen?

L.L: Y por ahí, en general a veces los convocamos, al principio los convocábamos más a propuestas nuestras, pero después como que nos achatábamos más en esa idea y por ahí sí apoyamos mucho propuestas de ellos. El año pasado se organizo un congreso de ONG de familiares de víctimas y lo organizamos nosotros, estuvimos con ellos y, van a los controles por ejemplo, los padres en la ruta de Pérez siempre están con nosotros trabajando en los controles, están presentes ahí, por ahí hacen algunas cosas y nosotros los apoyamos.

M.B: ¿Tenés idea cuáles son las rutas más conflictivas?

L.L: Y, las más conflictivas son la 33 es súper conflictiva. La 11, que va a todos los puertos y en caos, junto con la AO12 que en época de cosecha gruesa son intransitables. Y después en el norte tenés otros fenómenos como la ruta 1 y la 11 también que es que atraviesa un montón de localidades y la gente la usa como una avenida, entonces por ahí aparece alguno que no respeta por ahí las velocidades y hay bicicletas, gente, perros, hay de todo.

Pasa por ahí, la gran circulación de mercaderías, de personas, más el estado de las rutas que son inapropiadas para la afluencia que tienen, es fundamental. Eso es algo

que no termina de resolver tampoco, hay que ver si se invierte en las vías de circulación. También por ahí esas son decisiones a nivel nacional, que es la nación a veces quien debería arreglar ciertas rutas pero los STROS y las víctimas son de acá, y los controles son potestad de la provincia y es medio complicado. Igual a nivel estadístico no se generan más STROS por el estado de la ruta, porque la gente va más despacio y esa es la verdad porque el principal factor de STRO es la velocidad.

Fin de la entrevista.

11.2. ENTREVISTA A LA COORDINADORA GENERAL DE CONTROLES VIALES DE LA APSV. DRA. CECILIA MIRANDA

15 de mayo de 2016 / 11:00 hs / Rosario, Oficina APSV, Santa Fe 1950.

Entrevistador: Matías Beccacece.

Entrevistado: Dra. Cecilia Miranda. Coordinadora General de Controles Viales de la APSV.

C.M: cuando asume Binner, arrancó Hebe también y se viene del municipio para la Provincia. Lo que Hebe hace, como un quiebre para ese momento, es la forma de contar, de medir esas estadísticas. Se empiezan a medir de manera seria. Entonces vas a encontrar grandes diferencias. Yo arranque en julio del 2008 con el decreto de creación de la AGPS.

M.B: O sea que vos estas desde el principio.

Sí, no. Los chicos que trabajaban con Hebe en el Municipio están desde antes con ella y, ellos se veían los sábados, desde antes del proyecto inicial. O sea que están desde antes que yo. Lo interesante de esto es que Hebe empieza a hacer un conteo responsable de lo que son las víctimas, empieza a contar como lo indicaba la organización mundial de la salud. Modifica a considerar a 30 días y no desde el momento cero a las VF. Se empiezan a modificar de acuerdo a parámetros internacionales ese formato de conteo o de medición estadístico.

M.B: Que es el que hoy está vigente.

C.M: Claro, exacto. Y empieza, desde, claro, había grandes diferencias porque se contaba distinto, se medía distinto. Empieza a ser serio desde ese momento. Entonces desde el 2008 al 2009 es poquito porque la APSV estaba recién arrancando. Después yo te diría que hay que empezar a mirar a cómo son los conteos porque ahí sí sistemáticamente se toman los mismos parámetros. Entonces por ahí vos tenés mejor forma de comparar...Me estoy metiendo a lo mejor en un área que es del Observatorio, pero como yo estuve, te puedo decir cómo era esa gestación y decir bueno, haber, vamos a empezar a mirar realmente lo que pasa y no un panorama sesgado o parcial de lo que ocurría ahí.

M.B: Vos hoy en día estas como coordinadora de controles; ¿cómo se organiza esa área?

C.M: Hay una dirección, que en un principio se llamaba dirección de seguridad vial, ahora se llama dirección de coordinación inter jurisdiccional. Esa dirección tiene un director político que actualmente es Gustavo Chela, después tiene digamos un lugar para un director de carrera que no está ocupado y después tiene una coordinadora general que soy yo y dos coordinadores. Una coordinadora de zona norte y otra coordinadora de zona sur. Actualmente no hay nadie en la coordinación de zona sur y si está ocupada la coordinación zona norte.

M.B: Con respecto a los controles; ¿cuáles serían los principales ejes de acción que llevan adelante?

C.M: Me va a llevar un tiempo contarte; ¿vos no tenés problema?

M.B: Yo no tengo problema, si quieres lo parcelamos, la hacemos de a partes...

C.M: Hay una particularidad, nosotros obviamente que a esta altura conocemos cuáles son las rutas que más siniestralidad tienen de haberlo vivido durante tanto tiempo más allá de los números que nos pasa el observatorio; pero la APSV se maneja con un sistema de convenios, tuvimos que profundizarlos en relación a unos años atrás, es decir, nosotros no tenemos, si bien tenemos PSV, no tenemos los recursos de tipo administrativo, por ejemplo, no tenemos juzgado de falta provinciales, no tenemos corralones provinciales, no tenemos grúas provinciales. Y además tenemos poca gente, es decir la PSV, además que empieza en 2011, tenemos poca gente para lo que es la Provincia, entonces se hace necesario la combinación de esfuerzos con los demás.

M.B: ¿Cerca de 100 personas son?

C.M: No, son trescientas y pico de personas.

M.B: Haa me habían pasado otro número...

C.M: No, 108 es la gente de la APSV. Fuera de la APSV está lo que es la Policía de Seguridad Vial, digo fuera porque nosotros somos civiles y ellos son personal policial. Pero ejecutan desde las políticas que se definen desde la APSV, con los cual tenemos un vínculo muy estrecho más allá de que ellos sean personal policial y nosotros civil. Ellos están divididos en 7 unidades operativas. Después te cuento si quieres la forma de organización policial. A lo que iba es la forma de organización de la APSV y del trabajo operativo de la APSV. Nosotros muchas veces dependemos de lugares donde tenemos juzgados habilitados. Es decir, no es como en lo penal que vos, cometas o no cometas un delito, siempre hay un juzgado que es competente. Nosotros si no tenemos convenio u otorgamiento de un tramo de ruta a un determinado municipio no tenemos quien lo juzgue. Tenemos competencia, podría ir el policial provincial a labrar un acta pero no tendríamos quien lo juzgue.

M.B: Y en esos casos, por ejemplo, el agente policial labra el acta y no tiene quien la juzgue; ¿se cobra la multa?

C.M: No, es que no la labra.

M.B: No la labra directamente. Y qué se hace, para disuadir ante la posibilidad de un siniestro...

C.M: Lo que pasa es que, lo que hemos ido haciendo es otorgando, como teníamos lugares donde, vos sabes que esto también es político, hay municipios que no querían suscribir municipios con nosotros, entonces qué hacemos. Ese tramo de ruta se lo empezamos a dar a otro municipio. La ley nos permite darle un tramo de ruta, la competencia, la facultad para que ellos juzguen, para que juzguen, no para que controlen. Nosotros tenemos plena facultad, siempre que sea una ruta, nos paramos en cualquier ruta nacional y provincial y hacemos un acta, no hay problema, el problema es el juzgamiento.

M.B: Y en rutas nacionales también tienen absoluta potestad...

C.M: Sí, la competencia en materia de seguridad vial es provincial. Es más el que no tiene competencia es la ANSV. Es más, para poder labrar un acta en una ruta nacional tiene que hacer convenio con nosotros.

M.B: ¿Tienen convenio hoy con la ANSV?

C.M: Mira de fiscalización no, estamos sí, siempre nos manejamos mucho con la ANSV, por ejemplo, yo tengo un montón de alcoholímetros que son previstos por la ANSV. En materia de licencia, que otra área distinta también hay un acuerdo y un convenio porque se está implementando la licencia nacional, pero lo que pasa es que es otra dirección, sí hay acuerdos, lo que no hicimos todavía es un acuerdo de fiscalización. Un agente de la ANSV, no controla, no puede labrar un acta actualmente.

M.B: Bien. ¿Con la fiscalización te referís estrictamente a lo que es el control?

C.M: Labrado de actas. Vos fijate que nosotros muchas veces, si está la gente de la ANSV nos vas a ver en las autopistas. Ellos trabajan, por ejemplo si hay un STRO pueden poner los conos, ayudan a los desvíos y demás, pero no pueden hacer un acta, para eso, volvemos a lo mismo, tendría que juzgarlo un juzgado municipal, que a través de un convenio tienen que hacer un acuerdo con nosotros y después llevarlo a esos juzgados.

M.B: Digamos que hay como una limitación al hecho de no contar con juzgados provinciales.

C.M: Claro, ahora se está resolviendo, hay un sistema nuevo, estamos en plena implementación de un sistema nuevo que se llama sistema SIGAI. Donde se han dividido los juzgados por nodo, los nodos coinciden con los nodos territoriales en los que se dividen la provincia, esos 5 nodos. Entonces el usuario va a tener la posibilidad de elegir, nosotros podemos hacer actas en cualquier lado y el usuario de todos esos lugares elige de los juzgados que tengamos subidos al sistema SIGAI elige al cual se quiere presentar. Por cercanía principalmente.

M.B: ¿Eso está en proyecto o se está implementando ahora?

C.M: No. Eso se está implementando ahora.

M.B: ¿Desde cuándo se está implementando?

C.M: Mira nosotros las actas nuevas del sistema las tenemos hace un par de semanas. Es muy, muy nuevo. Y te digo que está en plena implementación porque hay poquitos juzgados, pero nosotros estamos subiendo la mayor cantidad de juzgados posibles a ese sistema. De modo tal que el usuario tenga realmente muchos juzgados entre los cuales elegir.

M.B: Bien. ¿Cuál sería a tu entender la misión de los controles de tránsito?

C.M: Nosotros tratamos de disminuir la siniestralidad, bajar la cantidad de VF y de lesionados de los STROS, STROS que son lo que generan la cantidad de VF y lesionados. Bajar la cantidad de STROS.

M.B: ¿Cómo se organizan los controles, digamos son aleatorios, hay lugares fijos?

C.M: Sí, en realidad tenemos algunos lugares que son fijos. Por ejemplo las autopistas, vos vas a ver que en Gral. Lagos siempre hay gente, bueno las AU siempre tienen ciertas particularidades y después cubrimos y vamos moviéndonos para que la gente no sepa que estamos siempre en el mismo lugar. Nosotros los tomamos por corredores y de acuerdo a...

Interrupción telefónica.

M.B: Me decías de los controles en la autopista y en los corredores, en los corredores ¿también están fijos?

C.M: Nosotros tenemos una base en el kilometro 0, autopista Rosario-Santa Fe, ahí siempre hay gente, después tenemos otros lugares donde hay bases, por lo general hay gente, pero después nos vamos moviendo continuamente, sino es en el km 0 es en el 22, sino esa gente está en los accesos, tratamos de movernos porque no tiene ningún sentido sostener el operativo siempre en el mismo lugar.

M.B: En los corredores hay alguno que lidere el ranking o que a vos te parezca que hay índices de siniestralidad muy alto...

C.M: Pero eso específicamente te lo tiene que contestar el observatorio que tiene los números exactos.

M.B: Pero por ahí desde tu lugar, cómo lo perciben...

C.M: Sí, por ahí nosotros, lo que pasa que se modifica la cantidad de STROS o la cantidad de víctimas, nosotros, este de VF, la 33 es elevado, la 34 es elevado, lo que pasa que por ahí coincide con los que tienen un inmenso tránsito de camiones. Pero bueno, esos dos seguramente.

M.B: ¿Consideras que hubo continuidad o no desde que se inicia la APSV y se empiezan a implementar los controles hasta la actualidad?

C.M: Mira, hubo un momento. Hubo una merma sin duda alguna. Lo que pasa es que la PSV forma parte del ministerio de seguridad, es policía. Entonces en algunos momentos, no ahora pero en algunos momentos cuando había crisis en materia de seguridad sí ha pasado la PSV a cubrir cuestiones de seguridad pública. Entonces vos vas a notar una merma enorme en lo que son operativos específicos de seguridad vial.

M.B: ¿Te acordas en qué período fue?

C.M: Mucho no, hubo dos momentos picos pero, yo no me acuerdo exactamente.

M.B: Ok. Y la articulación con los demás actores, bueno con los municipios como vos me decís...

C.M: Ese es precisamente mi trabajo.

M.B: ¿Y cómo es el grado de aceptación?

C.M: Nosotros trabajamos muy bien. La verdad que al municipio le cuesta a veces llegar a la ruta porque ellos tienen problemas internos, y sin embargo es parte de su jurisdicción. Con lo cual que nosotros cubramos ciertas cuestiones en la ruta, a ellos los beneficia.

M.B: Con esto que me contabas de la falta de recursos, que no tienen un corralón provincial y demás, les genera algunas complicaciones a la hora de...

C.M: Lo que pasa es que para eso hacemos los convenios, nosotros lo que tratamos siempre de resolver es a través de optimizar los recursos de toda la gente, o sea, de los organismos que trabajan en la materia de seguridad vial. Si no tenemos nosotros posiblemente lo tenga gendarmería, los municipios.

M.B: El corralón viste que es un tema bastante susceptible, porque viste que por ahí los municipios prácticamente no tienen lugares tampoco. ¿En eso casos cómo se resuelve si tiene que remitir un vehículo?

C.M: Nosotros tenemos una resolución de medidas cautelares para los casos en que no pudiéramos...las medidas cautelares es la herramienta que vos tenes a mano, digamos la herramienta jurídica para tratar de hacer cesar la falta en el momento. Por ejemplo, en una alcoholemia nosotros podemos remitir el vehículo al corralón que para nosotros es la más común. Pero hay lugares donde no hay corralón, entonces nosotros tenemos medidas cautelares de prohibición de circular, retenemos la licencia de conducir, para que la persona no pueda continuar, dejamos el vehículo en un lugar seguro con una prohibición de circular poniendo en cabeza de esa persona las responsabilidades en el caso de que lo utilice, cesión de la conducción, es decir una serie de herramientas jurídicas que nos permite, no te voy a decir que es lo mismo, pero que nos permiten igualmente actuar aún en el caso de que nos falte algún recurso.

M.B: Te hago una última pregunta, volviendo un poquito atrás cuando hablábamos de la PSV, me contabas que se divide en 7 unidades operativas. ¿Cómo sería eso?

C.M: Mira, al principio eran 5, igual que la división territorial de la provincia, Venado Tuerto, Rosario, Santa Fe, Rafaela y Reconquista y, nosotros le agregamos San Cristóbal y San Javier, porque para lo que es el movimiento operativo vos tenés una base acá, el territorio es inmenso, muy extenso, entonces realmente era incómodo, entonces hicimos esa división, esto es de hace de un par de años, no es mucho. Tienen jefes distintos, hay un director de PSV o subdirector, y después jefes de unidades operativas, que son esas 7 que yo te mencioné y, nosotros tenemos también coordinadores de nodos de la APSV. Entonces cada uno habla con los municipios y con la PSV y acordamos para hacer operativos.

M.B: Cuando se decide aleatoriamente hacer un control, ¿cómo se opera?

C.M: Yo llamo al municipio, puede ser al secretario de gobierno, al jefe de tránsito, depende lo grande o lo chiquito que sea el municipio, imaginate que en Rosario jamás el secretario de gobierno me va a atender para un operativo de tránsito, pero sí un director de tránsito, entonces si a ellos le interesa, si tiene personal, también hay cuestiones gremiales, de todo, que nos afectan a todos, si tiene lugar en el corralón, una serie de cuestiones y lo ponen a disposición. Entonces nosotros tenemos personal de PSV, agentes de la APSV y el municipio pone lo suyo. Lo que nosotros tratamos de hacer es optimizar, yo tengo 3, el municipio tiene 3 y la PSV tiene 3, bueno ya son 9, y una grúa y un corralón a disposición, hacemos un operativo mucho más grande que el que haríamos con un solo organismo.

M.B: Claro. ¿Cuenta con grúa la APSV?

C.M: Nosotros alquilamos. En general son del municipio, pero cuando la hacemos en autopistas, contratamos una grúa que está a disposición lo que dure el operativo.

Palabras de cierre.

11.3. ENTREVISTA A LA DRA. HEBE MARCOGLIESE. PRIMER SUBSECRETARIA Y FUNDADORA DE LA APSV.

20 de junio de 2016 / 13:00 hs / Rosario, Bar Espiría, Montevideo 2124.

Entrevistador: Matías Beccacece.

Entrevistado: Dra. Hebe Marcogliese. Primer Subsecretaria y fundadora de la APSV.

H.M: Yo fui jefa de tribunal de faltas en la Municipalidad, y de ahí fui Dra. De Tránsito en el 2003, estuve 4 años en la gestión de tránsito...me involucré mucho en la temática...

M.B: ¿Del 2003 al 2007?

H.M: Del 2003 al 2007 en Rosario. Y, a partir de ahí, ya un año antes durante la campaña de Binner digamos me propusieron tomar y organizar el tema de la seguridad vial en la Provincia de Santa Fe, que no había prácticamente nada.

M.B: Eso fue una decisión meramente...

H.M: Política. Una decisión política de Binner y de Bonfatti.

M.B: Yo me acuerdo que hubo un episodio, que es lo que se conoce la Tragedia de Ecos, y supuse que había sido un evento focalizador que haya disparado la inquietud de tomar la problemática.

H.M: En este caso no, porque yo comencé a trabajar un año antes; en octubre del 2007 ya habían sido las elecciones, incluso ya había ganado Binner la Provincia, ya estábamos con un proyecto avanzado. Esta decisión había sido antes. Porque la gestión que yo había tenido en tránsito fue bastante novedosa por una serie de cuestiones, más que nada por el abordaje, eso me dio un training importante para tomar la temática de la seguridad vial, que no era una cuestión para mi ajena. En primer lugar porque conocía mucho la normativa, pero además porque también desde siempre estuve trabajando con todo lo que es las cuestiones de seguridad y el sistema penal y las infracciones o los delitos. Siempre dentro de algo más o menos similar. Y entonces, a partir de la gestión de tránsito y, ya a fines del 2006, comienzos del 2007, empecé con un proyecto de seguridad vial. Primero armando un equipo, por supuesto discutiendo, viendo, evaluando otras experiencias porque acá nadie inventa nada.

Lo que se trata es tener la decisión política para abrir un espacio y, por supuesto, el sostenimiento para la implementarlo y, la visión y apertura, como para ir moldeándonos y adecuándonos a las necesidades, a las posibilidades de recursos y demás de cada lugar.

M.B: El proceso de la formación de la Agencia, de la incorporación de esta temática en la agenda del gobierno; ¿cómo fue?

H.M: En realidad a mi Binner me propone que organice este espacio. En la dirección de tránsito habíamos llegado a bajar un 50% las muertes de accidentes de tránsito y 40 y pico los lesionados. Estadísticas en manos, o sea con los números. Entonces eso de algún modo me posicionó como alguien que podía abordar esa temática. Pero en este caso yo partía, como decía, de una organización, de una institución, y lo que tenía que hacer era ponerle aceite a los engranajes de la máquina para que funcione. Y, en este caso fue crear un espacio, con gente que ya veníamos abordando la problemática, que no fue similar, que es diferente, porque la realidad territorial, cultural, institucional, legal, era diferente. Pero abordando cada uno de esos temas o puntos focales de trabajo el proyecto es el mismo, o sea el abordaje es el mismo.

¿Cómo se aborda? A través de políticas públicas. Porque si no, nosotros somos muy amigos de ver lo emergente del problema sin ver la causa y de tomar soluciones absolutamente coyunturales y eso no lleva a ningún resultado, o son efímeros en todo caso.

M.B: ¿Y han participado algunos otros actores en la conformación de este proyecto?

H.M: Permanente. Porque no fue solamente para lo que fue el momento fundacional, sino para darle una alimentación permanente. Es más teníamos una red de actores por la seguridad vial, donde participaban las instituciones del Estado, Provincia, Nación, Municipio, y cada uno en cada nivel coordina y, digamos, en definitiva, porque

además es una cuestión tan dinámica como es el tránsito, porque tiene esa característica. El tránsito sucede todo el tiempo en toda estación del año en todo un territorio, es absolutamente dinámico, entonces esa es una realidad que te marca, te limita en algún punto cómo tiene que ser ese abordaje. Vos abris la puerta de tu casa y estás en un sistema de tránsito, entonces eso, este, ya te condiciona.

Entonces se crearon una red de actores donde estaba por supuesto el Estado; la sociedad civil, representada por ciudadanos, por padres, por educadores; el sector empresario, no solamente el sector empresario específico, que en el tránsito va desde las empresas viales, las aseguradoras, los concesionarios, señalización, o sea toda una red de actores de empresas, las aseguradoras de riesgo de trabajo porque tienen al empleado, al obrero que se dirige en su bicicleta al trabajo y a lo mejor lo atropellan y eso le significa un accidente itinere que le va a afectar no solamente económicamente sino en la productividad, en fin toda una red de actores.

M.B: Y ellos han conformado junto con vos algún espacio de discusión en su momento...

H.M: Bueno, una vez que logramos...lo primero que tuve que conseguir fue una silla, para poder sentarme en una mesa para poder escribir y, desde ahí empecé porque no tenía ni siquiera espacio físico. Pero bueno, cuando ya se le dio una forma, incluso nosotros llegamos con un proyecto de código que trabajamos, que hicimos, donde además se le daba un perfil jurídico y económico financiero a la agencia como un organismo que pudiera tener una gestión de fondos y aplicarlos incluso porque lo que pensábamos, la propuesta era que el propio sistema se alimente a sí mismo. Es decir, que lo que venga de las multas de tránsito o del uso del sistema y demás se aplique al sistema.

M.B: ¿En todo tu paso como subsecretaria de la APSV se ha podido aplicar ese sistema?

H.M: Sí. Hoy funciona, absolutamente. Nosotros teníamos que proyectar presupuesto, hacer un cálculo, o sea primero lo hicimos en un proyecto inicial, lo discutimos en la legislatura y se aprobó. Es más, se dictó un código de tránsito que no existía. Existía una adhesión a la ley nacional pero a veces, digamos, el tránsito también tiene sus particularidades entonces se adecuó la ley provincial del tránsito a la ley nacional como también pedimos la adhesión, sobre todo de los municipios, las comunas, con las propias particularidades de cada lugar. Porque la circulación es diferente. Hay puntos comunes y puntos divergentes.

Entonces a lo que iba, se formó esa red de actores donde, digamos, nosotros teníamos una coordinación a nivel nacional; a nivel de otras provincias, sobre todo de las provincias limítrofes, en la región centro; a nivel de los distintos municipios y, también una misma red de actores privados y lo que se hicieron fueron los consejos de seguridad vial que se reunían todos los meses, lo que sería el gabinete consultivo de la APSV, así como también teníamos el federal, que se reunían por provincias, porque también esto coincide con el nacimiento de un organismo a nivel nacional, la Agencia Nacional.

M.B: Me decís que el consejo de seguridad vial se reunía una vez por mes...

H.M: Sí, una vez por mes en distintos nodos de la Provincia, como para sesionar, y ahí se invitaron todos los actores. Desde maestros, empresarios, funcionarios, padres, organizaciones de padres, muchas ONG de víctimas, o sea muy abierto.

M.B: ¿esto es previo a la creación de la organización?

H.M: No, eso ya es después. Por eso te digo que no fue solamente en la etapa fundacional, que lo fundacional partió básicamente desde la gestión del Estado y cuando se abre el espacio y empieza a funcionar, se le empieza a sumar estos actores.

Incluso el espacio institucional empieza con una Secretaría de Seguridad Vial y luego de la ley, la 13.133, que se sancionó en el año 2010 empezó a funcionar como agencia. Igual nosotros ya le habíamos incorporado ese nombre. Primero lo que hicimos fue definir un perfil que tuvo sus ajustes internos de funcionamiento y después hacia la comunidad.

M.B: Bien, la agencia como vos me decís sale por decreto, después se establece por ley. ¿En el proyecto de ley vos formaste parte?

H.M: Sí. Haciéndolo. Lo hicimos con abogados de la U.N.R y también con la U.N.L, lo coordinamos con legisladores, con organizaciones de la sociedad civil, partimos de ley nacional, o sea que fue un trabajo plural. Por ahí llevábamos nuestra experiencia práctica en la aplicación, como yo había trabajado en el tribunal de faltas, o sea desde una mirada y la otra, el trabajo de fiscalización de tránsito, que si bien convergen y son distintos, llevaba también la mirada práctica.

M.B: ¿Has identificado algunos empresarios de asuntos que tengan algún interés particular en que la ley salga o no?

H.M: En ese momento no, pero porque también hay todo un trabajo de sensibilización que en ese momento era menor que ahora, menor la sensibilización, porque eso se provoca la sensibilización en la necesidad de la gente, no es casual. Sí, uno puede obrar afectado por una coyuntura, no se por ejemplo los padres de víctimas de accidentes de tránsito. Pero de lo que se trata es de hacer un trabajo de concientización, de sensibilización, no solamente al ciudadano, sino también a los sectores intermedios...y no había, pero nosotros veíamos por ahí con otra mirada las necesidades y las vulnerabilidades de coordinar. A lo mejor la mirada era muy puntual, muy concreta y la perspectiva que teníamos nosotros era mucho más diferente, más amplia. Eso nos permitía justamente percibir digamos las necesidades que a lo mejor los mismos actores no la percibían, o que tenía una mirada más restringida, pero por desconocimiento. Entonces no vimos ninguna necesidad, más allá de lo que es la demanda permanente del mejoramiento de la red vial, no solamente en su infraestructura, mantenimiento, capacidad y además el diseño. Eso permanente, de las empresas, de los intendentes comunales, los legisladores que eran los primeros que recibían los reclamos y, de los usuarios por supuesto. Eso siempre, de lo que es la red vial.

M.B: Te lo preguntaba porque por ahí a veces se da que en determinadas problemáticas hay actores sociales, civiles, funcionarios, que tienen más interés en que se trate la cuestión.

H.M: Sí, las demandas por ahí estaban más vinculadas en que la ley no salga o no se reglamente en un sentido, por ejemplo, nosotros incluimos el uso del caso de la moto, que ya viene de la vieja ley de tránsito que parece que a algunos no les entra en la cabeza; el uso de bandoleras retroreflectivas. Entonces tuvimos un planteo de las asociaciones de motoqueros, y que se yo, bue...que por supuesto avanzamos porque los planteos no alcanzaban para conmover la necesidad de ser vistos, que era una necesidad, sobre todo en usuarios tan vulnerables como los motociclistas. También otros de los temas que recuerde, bueno el control de la velocidad a través de los medios electrónicos, que siempre fue cuestionado, pero en realidad lo que se ha cuestionado y mucha veces con razón es la manera en que se lleva adelante y no el medio en sí, que es mucho más idóneo. El fin recaudatorio siempre se le va a cuestionar a este tipo de prescripciones legales donde las sanciones son económicas, pero hay sanciones de otro tipo, incluso están previstas, como el trabajo a prueba y demás que...

M.B: En términos generales; ¿el proceso de la conformación de la agencia y desde que esta ha empezado a implementar las políticas no ha tenido muchas tensiones?

H.M: Y ahora visto en la perspectiva del tiempo te diría que no, pero en su momento fue un esfuerzo porque en primer lugar los recursos son insuficientes, siempre. Por más que uno trate de hacer malabarismos, por mejor voluntad porque quien gobierna tiene que distribuir recursos limitados para necesidades ilimitadas. Eso pasa siempre, en cualquier orden de gestión. A veces la gente, digamos, que están del otro lado no lo ve, pero quien está en esos lugares es una perspectiva obligada que hay que tener. Y yo también he sido demandante en eso, entonces, bueno, es lógico. Más allá de la creatividad, del ingenio. Y por ejemplo, uno de estos puntos que vos marcaste de entrada y que es la colaboración de otros actores, también es un punto estratégico porque no hay Estado que tenga los suficientes recursos como para abordar de la manera más integral el problema y, por más que se tengan la presencia de otros actores con otras miradas y otros compromisos es absolutamente necesario. Pero en esa participación de la sociedad civil y de las sociedades intermedias, eso también permite optimizar los recursos. Además de darle otra mirada. Eee...digamos, nos costo, nos costó mucho. Nos costó abrir un espacio dentro de la misma institución, cambiamos a tres ministerios porque empezamos en seguridad, después seguimos en aguas y servicios públicos, entonces yo decía soy el puerro del puchero, estamos pero nadie nos quiere comer (risas).

M.B: ¿Cómo fue el camino de ministerio a ministerio?

H.M: Primero empezamos en el Ministerio de Seguridad que venía atravesado por una problemática que hoy se incrementó, con toda una conflictividad policial, entonces como que el abordaje de la seguridad vial era un tema que quedaba muy secundarizado en esa problemática importante de la seguridad. Como el tema de la seguridad vial es tan transversal, yo digo que puede estar en cualquier lado, estamos en educación estamos bien, estamos en infraestructura estamos bien, estamos en

seguridad estamos bien, o sea donde quieran...estamos en salud y estamos bien. Por eso termino siendo una agencia que dependía directamente del Ministro de Gobierno y no de ninguna Secretaría.

M.B: En el decreto que le da origen establece que la agencia pertenece a la órbita del Ministerio de Gobierno...

H.B: Primero en Ministerio de Seguridad, después pasó al Ministerio de Aguas, a la Secretaría de Servicios Públicos dependiendo de esa secretaría.

M.B: Y eso te acordas en que año...

H.M: Sí, eso fue en diciembre de 2007 se crea como dependiente de Subsecretaría del Ministerio de Seguridad, recientemente creado. En enero de 2008, febrero de 2008, paso al Ministerio de Aguas, Secretaría de Transporte. Y creo que ahí estuve un año, no recuerdo muy bien, pero por decreto paso como una Subsecretaría del Ministerio de Gobierno.

M.B: Y en el paso de Ministerio a Ministerio, cómo fue, ha habido algunas tensiones...

H.B: Para mí fueron enriquecedores porque no solamente comprendí el funcionamiento en la materia de cada ministerio, sino además me vinculé con los funcionarios, entonces, como esto es tan transversal, después...había, digamos, las demandas hacia otros ministerios también eran permanentes, coordinar con transporte, con defensa civil. Imaginate porque el abordaje nuestro era, por un lado el tema de la educación y demás, la licencia de conducir, todo lo que fuera infraestructura, lo que fuera el control, o sea empezar a trabajar la fiscalización. El tema de salud, el tema estadístico...

M.B: Ahora que mencionas el tema de salud, hay una concepción que está dando vuelta y que también se ha utilizado a la hora de justificar la creación del organismo que es entender la seguridad vial como un problema de salud público. ¿Compartís con eso?

H.M: Pero absolutamente. Yo no lo dije, lo dijo la OMS en el año 2004, o sea que puso el tema de la seguridad vial porque es en primer lugar, la primera causa de muerte en personas de menos de 30 años en el mundo. Tercera causa de muerte en nuestro país, eso afecta, además es un tema de economía porque afecta principalmente a población activa y, es un problema de salud. Y los costos de salud además, o sea, es un problema de morbilidad importante...en todo el mundo, pero en los países digamos, este, de menores recursos como el nuestro ocupa justamente un lugar lamentablemente importante.

M.B: Hebe, y tu relación con el Ejecutivo en los distintos Ministerios en los que has estado; ¿cómo ha sido? ¿Te has sentido más cómoda en algunos?

H.M: No, con todos por igual. Yo tuve un apoyo incondicional de Binner y de Bonfatti en todas mis gestiones. Incondicional con todos los condicionamientos desde luego, claro, porque yo también se entender, o sea además uno en eso, en el arte de pedir esta la virtud de no dar, eso obviamente que es entendible. Pero tuve un apoyo igual

que mi gestión en tránsito, en ese momento estuvo Lifschitz, un apoyo incondicional, incondicional. Porque por ejemplo, el tema del alcohol, de los temas de alcoholemia que nunca se habían hecho en rosario, se había hecho tímidamente no sé en qué año... Y lo que a mí me costó abrir ese espacio, hoy nadie se imagina, nadie discute que se hagan controles de alcoholemia. Yo en ese momento, pero me denostaba todo el mundo, me decían el terror de las bodegas, en radios, en demás medios y no se hacían en ninguna parte del país. Fuimos pioneros en eso; y hoy es algo corriente. Entonces bueno, abrir esos espacios tenía ese costo y me sostuvieron en todo momento. Es que es fundamental la decisión política y la voluntad política para construir políticas públicas y después sumar a la sociedad civil, sumar en compromiso, en apoyo, en respaldo.

M.B: ¿Recordas algunas organizaciones de la sociedad civil que hayan estado presentes durante ese proceso?

H.M: Muchas, muchas. Desde ONG's o intermedios, por ejemplo, todo el sector de seguros que siempre han estado presente, SANCOR, MAPFRE, La Segunda, SAN CRISTOBAL, las más grandes por ahí; educadores, los maestros, bueno con los maestros hicimos muchísimas experiencias. ART, empresas, etc.

M.B: ¿Cuando se vuelve a hacer el cambio de ministerio final, estabas presente?

H.M: Sí. Cuando pasa a seguridad yo me desvinculé del tema. Yo dije la Agencia pasa y yo quedo. Yo ya había puesto en funcionamiento la PSV, que me acuerdo que no le tomamos juramento, yo ya estaba en relaciones internacionales, pero me invitaron porque era como la madrina del acto, porque era digamos, una de las que más había hinchado por eso. Pero estuve en la selección, en la capacitación, faltó nada más que terminar el uniforme, pintar los autos y presentarla en la plaza San Martín, y el acto formal. Pero ya esa era la última pata que me quedaba...

M.B: Ahí se da una tensión porque estaba la disputa...

H.M: Resistencia hubo, pero las normales de lo que significa abrir cualquier espacio institucional. Vos primero tenés que convencer a los actores inmediatos, internos, y después a los externos y a los mediatos y después a la ciudadanía y además, tenés que comprobar con hechos los beneficios, porque vos tenés que mantener el interés, por eso la estadística, porque la estadística te muestra. Pero yo tuve una ventaja inicial, que en los dos casos, cuando asumí como directora de tránsito y con este proyecto, hubo una decisión de que yo me hiciera cargo y con el apoyo fundamental de Bonfatti y Binner, ya te digo en la perspectiva uno suaviza y demás, pero ha habido momentos obviamente de rispideces, porque también uno tiene que saber entender todos los problemas y todos los conflictos de intereses que se generan y que hay que...viste, gobernar no es fácil. Como vos viste miras un partido y crees que porque miras todos los días fútbol te crees director técnico, y no es así, viste.

Lo primero que tuvimos que, digamos el primer debate y consenso fue qué espacio institucional le damos a esa policía, si dependía y demás y bueno, hay veces que uno tiene que hacer una proyección a futuro y decir proyectar una institución que pueda llegar a escalar una vez que madure lo suficiente porque a veces de entrada lo que a

uno le parece que debe ser, bueno a veces... Es preferible empezar con algo más tranquilo y decir bueno, llegando de a poco, porque a veces naturalmente también se da ese crecimiento.

M.B: Hoy creo que hay más de 300 agentes de la PSV.

H.M.: Sí. Seguro que son pocos, muy, nada. Habíamos pensado en 1200 incluso con Bonfatti. Y yo me acuerdo que en la ciudad de Rosario nomás teníamos cerca de 300, cómo vamos a tener para toda la provincia...pero no es fácil, no es fácil, hicimos una convocatoria voluntaria. En primer lugar no es fácil el acceso a la policía, hoy la policía tiene problemas porque no tiene demanda de ingreso. Hay un porcentaje alto de mujeres, cuando es una fuerza naturalmente masculina. La convocatoria fue interna, es decir dentro de la policía que ya estaba formada, porque si no teníamos que esperar mucho, incluso tuvimos algunos recién graduados del ISEP y, después, este, eee, fue voluntario. Y además también estaba el tema de la zona, que había que operar en distintas zonas, las regiones de la provincia, no fue fácil.

M.B: La conformación del espacio del observatorio vial también forma parte del inicio del proyecto.

H.M: Sí, sí. Se delinea ya desde el inicio. Y otro ingrediente que también ayudo mucho, es que había desde la gestión anterior, hablo de la de Obeid, fondos disponibles del Banco Mundial, para cualquier proyecto que tuviera que ver con la seguridad vial, que nunca se había utilizado. Y yo, ni bien caí y me enteré de eso me colgué así...bue... Entonces a través de Gonzalo Saglione, quien hoy es ministro, pero en ese momento era un subsecretario del área de proyectos de inversión, sobre todo de proyectos de inversión con el exterior, que me re asesoraba, aparte nos hicimos muy amigos y, que también decía, vos tenés que aprovechar esto. Obviamente que para adjudicarnos los fondos tuve que rendir un examen, nos hicieron hacer presentar un proyecto que muestre qué quería, para qué, etc. Después lo tuve sostener oralmente. Terminé con una íntima amiga también del Banco Mundial, una ingeniera en transporte, africana y que vive en Washington con la que después seguimos trabajando otros proyectos. Bueno entonces trabajamos esto con expertos mundiales, vinieron unos expertos australianos que habían trabajado un proyecto en un espacio similar en un Estado australiano, similar en topografía, cantidad de habitantes y demás y que nos dieron un proyecto muy a la medida. Gente que obviamente, porque en esto, hay una cuestión muy técnica y hay que tomar las experiencias modelos de otros países, lo que ha funcionado.

M.B: ¿Qué experiencias tomaron para guiarse?

H.M: De todo tipo, desde experiencias en educación, de intervención en infraestructuras. De atención de la salud, de relevamientos de datos.

M.B: ¿De qué países?

H.M: Ellos habían trabajado en Suecia que es la meca, pero también habían trabajado por ejemplo en Corea, en Sudáfrica, en Australia, o sea también proyectado con

espacios de primer y tercer mundo porque no es lo mismo. En definitiva aquí, en este tema de la seguridad vial se habla mucho de las experiencias.

M.B: Entonces podemos identificar otro actor, en este caso externo que no había considerado, como lo es el BM.

H.M: Fue el BM principalmente, además iniciamos una relación que nos permitió orientarnos, con los capacitadores, digamos, hubo mucha empatía. Era un proyecto en el que nos orientaba permanentemente y que además solventaba los pedidos y, además son recomendaciones que son, la biblia digamos de cualquier proyecto que pueda hacerse en cualquier parte del mundo de seguridad vial. Algunos tendrán más recursos, menos recursos, más sensibilidad, menos sensibilidad.

M.B: ¿Y específicamente que financió?

H.M: Mira, salió una financiación de una parte mínima que nosotros aplicamos para equipamiento, por ejemplo para equipamiento de la PSV, para infraestructura de los tribunales. Por ejemplo, creamos tribunales de falta provinciales. Cuál era nuestro punto de partida. Que nosotros pudiéramos a través de nuestras intervenciones generar un enriquecimiento, una capitalización de conocimiento hasta institucional, recursos de todo tipo en los municipios, porque considerábamos actores claves, sobre todo en lo que es el tránsito. Y en el caso de cualquier provincia argentina y en el mundo, que todos los pueblos y ciudades están atravesados por rutas, caminos, lo que antes eran las vías del tren hoy son las rutas. Entonces, también compartían esas realidades del tránsito en las rutas provinciales, porque teníamos que ser cuidadosos de lo que fuera el espacio propio de cada municipio, de la autonomía. Por eso hicimos más de 200 convenios de fiscalización, de educación, de infraestructura vial, o sea...cuando hacíamos los convenios, les bajábamos toda la batería. Que se comprometían a hacer controles internos, por ejemplo. Que no hicieran controles en las rutas, que los hicieran adentro, que mejoraran el cruce de ruta, su propia infraestructura, que aplicaran educación vial en sus escuelas, o sea, era lo más integral posible. Tratábamos de llegar porque eran espacios en los que nunca ni siquiera se había representado el problema.

Hay un punto de partida que es justamente, eso es justamente el cambio de paradigma que significó esa declaración de la OMS. La OMS partió de ese paradigma: de que el accidente no es accidental. Sino que es un problema de salud, el accidente entonces es una enfermedad. Entonces el abordaje como un problema en salud permite analizarlo como una enfermedad que tiene una teología, que tiene causas y que sobre todo se puede evitar, se puede predecir y se puede evitar. Entonces apunta a ese cambio de concepción cultural. En la realidad de nuestra provincia y de nuestro país, esa concepción de azar está todavía muy arraigada.

M.B: Bueno, si te vas al día de hoy a contratar un seguro para un auto te hablan del azar, de accidente como un hecho fortuito.

H.M: En el medio judicial eso está todavía internalizado así, que yo lo abatallo desde mi lugar también, de que un accidente nunca es accidental. De ahí que se lo aborde como un problema de salud, que lo aborde la OMS y que, no me acuerdo la frase en

inglés, pero dice el lema: la seguridad vial no es accidental. Se lanzó desde la OMS una campaña a nivel mundial, eso fue en el año 2004, creo que en octubre del 2004 y, bueno, a partir de ahí todo el trabajo que viene haciendo la OMS. Bueno, otro de los actores con los que nosotros hemos estado es con la OMS, la OPS, que también hemos trabajado, compartiendo campañas, material y, bueno, mucho, desde hacer por ejemplo, desde cada pata, cada abordaje que nosotros le damos al tema, por ejemplo el tema de concientización, campañas y educación hemos trabajado con empresas para educar a los obreros, con escuelas, con proyectos de distinto tipo, hasta hemos hecho muestras, Kino colaboró por ejemplo nos hizo ilustraciones para muestras vinculadas a la temática, o sea hemos hecho muchísimo trabajo, ese era el trabajo menos duro.

El trabajo duro era la fiscalización.

M.B: Ahí quería llegar. Por el seguimiento que estuve haciendo hubo una merma en VF, seguramente hay varios factores que influyen. Hubo un boom en el crecimiento del parque automotor, un boom de siniestralidad, un boom de VF. Y sin embargo, cuando empieza a implementar la fiscalización, como una política activa por parte del gobierno hay una pequeña merma. A mí, lo que me llama la atención, es que en el año 2011, hay una demanda incipiente por parte de los medios y de la ciudadanía en materia de seguridad ciudadana, hay un traspaso de funciones de fiscalización de la PSV a funciones de seguridad ciudadana...

H.M: No. Yo te voy a contar la historia.

M.B: Eso quiero que me cuentes.

H.M: Campaña del año 2011, campaña nacional presidencial del año 2011, había toda una situación de mucha inseguridad en el conurbano bonaerense. El conurbano bonaerense, además de la Capital Federal, concentra el 46% del electorado del país, no es moco de pavo. Entonces hubo una orden de trasladar, no solamente, los efectivos de gendarmería, que nosotros hemos hecho convenio, más de 200 convenios, creo que algo de 220, y se seguían sumando, si no que, además hubo un fortalecimiento de la policía federal y de la policía de la provincia de buenos aires y, se entrevistaron muchos cuadros de las policías provinciales, fundamentalmente de Córdoba, de Santa Fe, algo menor de Entre Ríos y de Mendoza, para integrarlos a las fuerzas federales. Cuadros ya capacitados, evaluados, concursos, lo cual también, no voy a decirte que desmanteló, porque la verdad tampoco manejo con datos de precisión, pero sí me consta que mucha gente con esta oferta de remuneraciones muchas más altas y de a lo mejor de otro escenario de trabajo, se fueron. Con lo cual eso de algún modo se sintió en la Provincia de Santa Fe, además de otros factores que no es el momento ni el tema a analizar.

M.B: Yo, de todas maneras me refería estrictamente a la PSV...

H.M: Los controles de ruta que se venían haciendo en cantidad y también en calidad, porque también gendarmería hizo una experiencia con nosotros, porque no tenían mucha presencia en la ruta de fiscalización específica. Yo con gendarmería me reuní por primera vez para tomar el tema con la Provincia de Santa Fe, el 11 de diciembre

del 2007, y asumí el 10 de diciembre de 2007. Incluso antes de reunirme con la policía, porque conocía como trabajaban y demás. Es más, la primera reunión que yo tuve con la policía de la provincia de SF para los operativos de los controles de fiestas del año 2007, recién asumida yo en la provincia, tuve que discutir con el entonces jefe de policía las facultades que tenía la policía de hacer controles de alcoholemia en rutas y de aplicar el código provincial de faltas, que ellos me negaban que tuvieran competencias. Yo te quiero aclarar, yo soy abogada. Con gendarmería ya estaba organizando operativos sin ningún convenio, sin nada, pero ellos la competencia en las rutas nacionales las tienen. Entonces hay una cuestión, también hay que conocer las normativas. O sea, es como si yo llego a un taller nuevo lo primero que hago si quiero ser un buen carpintero es ver cuántos martillos tengo, que clases de clavos tengo y por lo menos para empezar si lo que tengo me sirve, después veré lo que tengo que comprar. Y bueno eso es lo que hice, yo partí de lo que había. Y bueno, así que ya el primer obstáculo lo tuve en la policía, con discusiones con el jefe de la provincia, puntualmente sobre las competencias. Es que era el punto de partida, no hablo de las voluntades, hablo de las competencias.

Entonces habíamos coordinado, por supuesto que yo saque una resolución con citas normativas y decretos que estaban vigentes desde...

M.B: ¿No te acordas que resolución fue?

H.M: No me acuerdo bien porque fue en diciembre de 2007 y ya no sé si la deben tener, calculo que estará protocolizada ahí en la dirección de gobierno, en seguridad, no sé, justo era un ministerio que se creaba el de seguridad... Pero me acuerdo que había un decreto que creo que era del año 1998 y yo asumí en el 2007, que facultaba a la policía para hacer ese tipo de controles y que estaba vigente. Yo testee y ese decreto mantenía vigencia. Además de que es una falta provincial, en la ley 10.773 está previsto, es dentro de la competencia territorial de la provincia y de la policía provincial, o sea, es indiscutible, la cuestión legal es indiscutible.

Pero bueno, convinimos, mira, en que la policía, por una cuestión además de números porque vos en los operativos necesitas recursos humanos y a lo mejor gendarmería no podía poner todos los recursos en el mismo lugar porque si no teníamos menos capacidad operativa, menos cobertura; entonces se había consensuado que iban a estar en resguardo de la integridad física de, primero era de quienes hacían el operativo y después tuve que pedir también que solucionen situaciones de conflicto o de seguridad respecto de, digamos de los conductores y demás. Pero bue...primero era de funciones de custodia, nada más, hasta que después sí empezó a sumarse la policía para hacer controles y demás. También, y esta es otra cuestión que yo después la fui advirtiendo con el tiempo, había una cuestión que era muy importante, clave te diría, que era la actitud del intendente municipal y de sensibilidad frente al problema. Un intendente comprometido con la temática que liderara en su comunidad, lideraba a todas las organizaciones de su comunidad, entonces él era el que armaba los operativos con la policía, traía a los padres, entonces era clave, pero como todo, los sistemas pueden ser perfectos pero si no son buenos los operadores no funcionan. Entonces también como que siempre dependía de eso. Y se detectaron...entonces empezamos justamente a fortalecer el trabajo con aquellas localidades donde

realmente había muy fuerte compromiso de los actores, sobre todo del intendente, o que había alguien que liderara, o sea vos identificas el actor.

M.B: ¿Y te has encontrado con casos con intendencias en la había falta de compromiso, sea por diferencias políticas, operativas, etc. donde no hayan podido realizar las fiscalizaciones?

H.M: Sí, por supuesto. Y a algunos les costó caro, les costó muy caro. Porque han tenido accidentes muy graves y bueno. Los primeros convenios nos costaron, pero después era una demanda que no dábamos a tiempo porque cada convenio implicaba que tuviera, digamos abordar la seguridad, la fiscalización, la mejora de la infraestructura con lo cual teníamos que estar con vialidad provincial y nacional para hacer un diagnóstico de cómo se podía mejorar por ejemplo el atravesamiento de ruta, en fin, porque todo el mundo pide semáforos, a veces los semáforos no te lo resuelve, o meten lomas de burro cuando está prohibido.

M.B: Si vos te pones a pensar, las esquinas con mayor índice de siniestralidad en la ciudad de Rosario hay semáforos.

H.M: Pellegrini y Oroño. Siempre fue la esquina con más...está bien, también tiene que ver con la tasa de movilidad.

M.B: Evidentemente, la cuestión del factor humano es la que está fallando, porque si tenés semáforos y todos sabemos que hay que respetarlo, hay algo que está fallando...

H.M: También hay que ver la demanda del tránsito, porque a veces, digamos, a veces no hay otra. Vos podes viste, tenés un factor que es inamovible que es el territorio, salvo que empecemos, que se yo, tiremos abajo el tribunal y hagamos...otra rotonda... Si la demanda del tránsito es alta y el espacio es el mismo, no queda otra que el conductor adaptarse. Y los choques son de alcance y demás, lo cual muestra que es el factor humano, no hay otra.

M.B: Y en esa lucha por tratar de incorporar la cultura de la seguridad vial...

H.M: Mira, yo tengo dos experiencias extremas; haber intervenido en esos, vamos a llamarle, audiencia de infracción de tránsito, a lo mejor una infracción por estacionamiento, hasta haber intervenido en audiencias de homicidios múltiples o múltiples calificados, con pedidos de pena perpetua; o sea, de lo que es infraccionar la ley, la conducta más mínima como puede ser estacionar en un lugar prohibido, a lo que es por ejemplo, cometer un homicidio con la mayor alevosía que vos te imagines. Y, donde he hallado el mayor nivel de conflictividad es en la infracción de tránsito, porque todo el mundo justifica su conducta, sobre todo en la infracción del otro. Porque acá en Argentina tenemos un problema básicamente cultural, vivimos cuestionando todo y lo peor es que cuestionamos las leyes, cuestionamos las leyes. También hay una crisis de autoridad tremenda, que está muy asociada a los altos niveles de corrupción, que son cada vez más crecientes en este país. Entonces hay una crisis de autoridad y, si yo no respeto la autoridad tampoco respeto a la ley. Hay demasiadas leyes, justamente en el afán de tratar de ver si con eso se mejora y en

realidad es todo lo contrario. Es decir, en otros países la cultura del respeto a la ley a lo mejor, hijo del temor, la mayoría de los casos es hijos del temor...pero esta cuestión no pasa, es decir, vos no necesitás un inspector de tránsito ni un semáforo para que se le ceda el tránsito a un peatón. Es la conducta ya internalizada del conductor. Entonces acá es como que, no se internaliza, no se asume que la ley se respeta porque mejora la convivencia de todos.

M.B: Ese diagnóstico por ahí de la falta de cultura vial como causa de siniestralidad...

H.B: Es que para mí el problema es más profundo y tiene que ver con causas de naturaleza social, de un...primero, hay un creciente individualismo, una violencia social que crece cada vez más y abarca cada vez más plano de la convivencia, porque la violencia que se ve en el tránsito no es problema de tránsito, es un problema de convivencia social.

M.B: Sí, sí, de relaciones humanas.

H.M: Exactamente. Realmente es para sociólogos. No lo voy a describir yo siquiera.

M.B: En sí el hecho de la corrupción es un problema en sí también.

H.M: Pero sí, claro que sí. En primer lugar porque tenemos un determinado perfil social, como argentinos, que somos diferentes hasta de los uruguayos, a los chilenos, a los venezolanos, a los ingleses, a los suecos, somos diferentes, como cada uno lo es. Pero ni siquiera nos asimilamos a los latinos del todo. Tenemos otros ingredientes que nos distancian de ellos. O sea que tenemos un perfil como pueblo, pero además hay, me parece, no sé si llamarlo crisis o será un cambio, pero tenemos realmente una violencia social creciente. Y, el tránsito, es una manifestación más de esa convivencia, con lo cual va a participar de las mismas características de la convivencia en general. Y si se enfoca como una política pública ese abordaje se tiene que tomar, es difícil, es muy difícil.

M.B: Por las reuniones y las conversaciones que he tenido con chicas que trabajan en la agencia me comentan que lo que más trabajo les da es el tema de la fiscalización, más que nada porque el propósito de la política, que es incorporar conductas que no están asimiladas y...

H.M: Es que a veces, lo que no entra por la letra, entra por la sangre. Igualmente nunca se puede esperar que a partir de un solo abordaje se vean resultados, ni menos que se modifiquen conductas; porque uno a lo que apuesta es que haya una modificación de la conducta a partir de internalizar otros valores y ahí es donde nos encontramos, es decir, los valores que uno debiera incorporar en la convivencia del tránsito no son otros que los valores de la convivencia en general, por eso nosotros planteamos que se debe enfatizar mucho, primero en la educación y, en segundo lugar en la educación en valores. No importa si es en educación vial, educación cívica o educación sexual o lo que fuera. Si no en trabajar los valores de solidaridad, de respeto, de honestidad de esfuerzo compartido, pero...el tema es que, digamos, hoy la educación se tiene que repartir entre padres que estamos muy ausentes, con mucha demanda, propio de una sociedad de consumo como en la que vivimos...eee...la

dedicación del maestro, que no es la misma, porque también se dispersa de la misma manera que se dispersa un padre, en la educación de los medios y de los...no es de la televisión, hoy tenes un montón de medios para educar, las redes sociales, etc., y además los ejemplos, que es fundamental. Yo por ejemplo veo en el tema donde estoy ahora que es el penal, el sistema penal, el gran déficit que tenemos en educación en este país...esto es una estadística súper rudimentaria que hago yo en función de mi caso; el 95% de los casos de personas que está prisionizadas no terminó la secundaria, pero de ese porcentaje, que es altísimo, el 60% no terminó la primaria. En un país donde vos podes ser universitario de manera gratuita, que es un privilegio en el mundo, porque no hay mejor acceso a la educación en otro país del mundo que en Argentina, no sé cómo será en Oriente ni en Medio Oriente, no sé cómo será China porque está a la vanguardia, pero no sé el tema de la gratuidad. Pero en América Latina, con certeza te lo digo, y en América, con certeza, el único país de América que tiene una educación de calidad y absolutamente accesible para todos los ciudadanos, es este país. Entonces esa ventaja no aprovecharla es realmente, incalificable. Y yo me lo pregunto, muchas veces en las audiencias impongo como medida la educación y, trato de consensuarlo porque, digamos uno tiene, el juez lo puede imponer, pero me parece que es mejor que la persona internalice los beneficios que eso le puede generar. Que sobre todo de personas que han estado, y, que son hijos de la tercera generación de personas que viven subsidios y nunca trabajaron. Falta la cultura del trabajo. En definitiva perdimos la cultura del esfuerzo. Entonces para qué me voy a esforzar para cumplir las normas de tránsito, tener el seguro pago, es parte del mismo problema, no tengas dudas que es parte del mismo problema. Eso es punto de partida.

M.B: Previo a que te convoquen al proyecto de empezar a trabajar el tema de seguridad vial en la Provincia; ¿tenés idea de cómo estaba en materia de seguridad vial la Provincia?

H.M: Bueno yo, había una reunión, o dos reuniones anuales con la Subsecretaría de Transporte que era el lugar institucional que tomaba el tema que en realidad era la licencia de conducir. La licencia de conducir tenía una gestión y una administración provincial, que luego en una época se descentralizó, incluso en una época la imprimía la provincia. Después bueno, con la cantidad de licencias que se hacían, yo deje más o menos 500 mil licencias por año que se emitían, entre renovaciones y nuevas, este se tuvo que descentralizar entre los principales municipios y después se hicieron centros de emisión de licencias, que en algunos coincidían con las localidades y en otros eran varias localidades que convergían en un centro.

M.B: O sea que la subsecretaría de transporte básicamente...

H.M: Tomaba ese tema. Después fiscalizaba en el transporte, pero una fiscalización más pasiva, fiscalizaban a la empresa, los choferes, y algunas fiscalizaciones en ruta, pero muy puntual sobre las reglas del transporte, pedían informes, el horario, las frecuencias, pero no si cometían infracciones de tránsito. Yo lo que hice fue aprovechar y absorber la infraestructura que tenía la licencia de conducir, fue lo primero que tuve y, muy buena disposición de la gente, excelente.

M.B: ¿Cuándo me decís la gente a qué te referís?

H.M: De los empleados que había en la provincia, que se sumaron todos porque yo le di la posibilidad de que el que quiera se pase a la subsecretaría de transporte o se pase a la subsecretaría de seguridad vial que se cambiaba de ministerio. Incluso tuvieron un problema al principio para que les pagaran el sueldo del primer mes al cambiar de ministerio, digamos el primer sueldo en el ministerio de seguridad y aún así se sumaron. Y se comprometieron siempre, hasta hoy. Eran muy pocos, en su momento eran 5 o 6 personas, no más. Después pedí. Yo andaba manguendo a todo el pueblo, porque al que no le pedía la silla, le pedía el escritorio...el lugar me acuerdo, la oficina, era una casa abandonada que era del Banco Provincia, que en su momento era del Banco Provincial de Santa Fe y que después se que se iba a ceder en cambio de las oficinas del Banco de acá de Rosario. Entonces había un futuro intercambio, entonces hice un comodato gratuito por supuesto, con el compromiso de mejorarla, porque además me lo encontré a Bonfatti, porque Bonfatti me dijo, mira, te encontré un lugar que a cualquiera no le gustaría pero a vos sí, porque dice yo sé como sos vos...y yo enseguida compré, con decirte que en la planta baja estaba todo el piso incendiado porque había ocupas. Y yo la mejoré y después alquilé un lugar en frente...

En Santa Fe, cree un espacio en gobernación y después cree uno en Rosario, a partir de una oficina que tenía este centro de conducir de transporte, digamos conseguí otro lugar que era en la sala Lavardén...y después negocié, un día voy a gobernación acá en Rosario y digo, che esto que está abandonado en el segundo piso, no había nadie, nadie. Y yo, viste, ocupa, dije este lugar...bueno...que ese demoró más en venir porque bueno, después me cambiaron varias veces de lugar, pero por lo menos viste, hice la pica primero y después conseguí el lugar, con mucho apoyo de Bonfatti. Él era el que peleaba con los otros, porque cada uno obviamente es lógico, es entendible, cada uno quiere su espacio. Yo era quilombero y eso me ayudó mucho, o sea hay que pelear las cosas, en el buen sentido, desde luego. Sin afectar a nadie. Y yo con él había trabajado, porque él fue secretario de gobierno en la gestión de Binner y yo era directora del tribunal de faltas, además después seguí...estuvimos muchos años juntos. Mi relación, digamos, yo empecé a militar en el Partido Socialista cuando empecé la facultad, tenía 18 años, por lo cual mi trato con Binner, con Bonfatti y con Lifschitz viene de esa época de pleno gobierno militar, en el 78, así que imaginate. Sobre todo con Miguel, que hemos sido muy amigos, somos, nos vemos una vez cada tanto por su agenda y, con Antonio menos, pero sí, yo me acuerdo que nos reuníamos en la casa de Antonio, en ese momento no teníamos sede, no teníamos nada, era una expresión de deseo. Después milité en el Poder Judicial, en el gremio del Poder Judicial, después milité en seccionales barriales, hice militancia en la calle. Que eso también sirvió, porque a vos te aproxima como un medio con las necesidades, con las demandas, con el modo de gestionar los recursos. Con lo que tenés, qué es lo que podés hacer. Y bueno, esta experiencia de gestión...hice cursos después, me capacité en lo que pude, leía mucho, todo lo que es gerencial, porque viste, no cualquiera tiene que gerenciar. Viste, la práctica te enseña muchas cosas, pero si uno la puede pulir un poco con la teoría, que puede orientar digamos, cómo gestionar recursos humanos.

M.B: Cambiando el ámbito, vamos un poco más al poder legislativo. ¿Cuándo...

H.M: El Poder Legislativo te digo, que era un factor más de esos consejos de seguridad vial, también había representantes del PL, que de hecho siempre estuvo

Joaquín Blanco y Rubeo, como representantes del Senado y de Diputados y, siempre se han comprometidos. Porque eran actores que más allá de la bandería política siempre se comprometieron empujar a las leyes desde su visión, empujaron...bueno incluso también intermediaban con organismos, por ejemplo el OCCOVI, o Vialidad Nacional; la ANSV también más allá de algunas distancias que teníamos, por el hecho de haber nacido juntos también en algunas cosas se colaboraba, es que tiene que ser un trabajo coordinado.

Después trabajamos mucho con la Provincia de Córdoba, un poco menos con la de Entre Ríos, pero con Córdoba trabajamos muchísimo. De hecho, todo el trabajo que hicimos nosotros en Policía Vial lo tomamos de Córdoba. Trajimos gente para capacitarlos, nos informamos en proyectos y demás. Más allá de que los cordobeses sean cordobeses y nosotros santafesinos.

M.B: Bueno; ¿en relación a la legislatura no tuvieron grandes impedimentos para avanzar con la temática?

H.M: Hubo apoyo, lo que no quiere decir que hubo discusiones ni demás. Lo que pasa que uno también, o sea el equipo de gente que llevó adelante este proyecto, era un equipo de gente que tenía que tener una sensibilidad para la convivencia, porque si no, no puedes llevar un proyecto delante de esta naturaleza. Pero uno siempre trata de ver el objetivo final y eso, obviamente que lo tenés que consensuar. Siempre tenía un lema y también lo aplico ahora; entre la nada y el todo está lo posible. Entonces siempre hay que buscar lo posible, porque eso también marca el camino, porque como yo te decía, si no se puede llegar hasta acá, lleguemos hasta acá y lo otro lo proyectaremos en base a lo que se haya grado, o lo discutiremos cuando haya mayor madurez.

M.B: ¿Desde el momento que te convocan para esto, cuál era de los que los movilizaba, el objetivo principal?

H.M: Bueno, reducir las víctimas es uno de los objetivos pero, digamos, apuntando justamente a ese problema de salud de la población, de salud económico, de todo tipo, no.

M.B: ¿Y de salud no había representación en ese consejo de seguridad vial?

H.M: Sí, sí. Por supuesto, desde el Ministro Capiello para abajo, totalmente.

M.B: ¿De qué manera era la coordinación entre ellos?

H.M: Bueno desde ya con el intercambio de información, con los niveles de asistencia a los heridos, en el relevamiento fue muy importante, porque eso permite que cada uno mejore su espacio, como debe atender, cuales son las mayores necesidades, por ejemplo, donde poner ambulancias cerca, si vos no tenés un mapa de siniestro, para qué vas a poner una ambulancia en la vieja ruta 9 si los accidentes ocurren en el km 401 al 300 en autopista, entendes. O sea hasta eso, o dónde hacer los controles, porque esa era la otra, antes se hacía donde a uno le parecía. El mapa era una

cuestión fundamental, nos decía a donde teníamos que estar y, qué tipo de problemas hay.

M.B: ¿Te acordas de lugares concretos?

H.M: Bueno, punto negros, sí. En la ruta 34 siempre fue un punto de conflicto cercano a Rafaela me acuerdo. Vos ahí tenés que analizar cuál es el problema, por qué hay frecuencia de accidentes, lo primero que analizas es el diseño de la vía, el flujo de tránsito, el tipo de tránsito, además de la conducta de cada uno, entonces bueno, donde tener asistencia médicas, donde tener efectores de salud cercanos, o sea crear también el mapa de la niebla. También con mucha concientización porque la niebla te viene de un metro al otro, de pronto te cae un telón de niebla. A parte con la dinámica del tránsito vos estas y de golpe entras a un banco de niebla y no se ve nada. En el norte tenemos más problema por ejemplo en la época de trilla, que hay movimiento de tierra y hay zonas de vientos en el oeste de la provincia que también te generan problemas. Entonces bueno, primero alertar al conductor, porque no podemos poner adentro de cada auto un inspector, un maestro, un ingeniero vial, o sea, el factor humano y la conducta y la prudencia de cada conductor y, todas las normas de tránsito están vinculadas a una conducta prudente de modo que lo que no sabe una persona lo suple con su propia prudencia. Por eso también es importante es educar, concientizar de los riesgos porque a veces la gente no proyecta esos riesgos y, no hablo del joven que tiene ya una conducta digamos, una actitud que se llama de compensación de los riesgos, es decir la homeostasis del riesgo, es decir, la persona joven piensa que cualquier riesgo lo puede contrarrestar. Hablo del adulto, que por su experiencia debiera anticiparse los riesgos. Si la gente no es consciente de los riesgos no puede prevenir su conducta, salvo el temerario, pero hablamos de un patrón medio de conducta, de un ciudadano medio, no cierto... Y esto no tiene que ver con la instrucción, tiene que ver con ser una persona prudente, pero si vos no identificas los riesgos, qué riesgos tenes si manejas cuando usas el celular, qué riesgos tenés cuando manejas con niebla, cuáles son los riesgos de conducir a exceso de velocidad, qué es lo que se modifica, digamos, cómo intervienen los factores, el vehículo, el ambiente.

M.B: Hebe, en materia de recursos, de todo tipo te hablo, recursos tecnológicos, económicos, humanos; ¿qué fue lo que más o menos se te facilitó?

H.M: Yo estuve en una etapa fundacional de la agencia, con lo cual los recursos necesarios eran los básicos, los básicos. Imaginate desde conseguirme la silla y el espacio institucional, capacitar los cuadros, sensibilizar a los primeros y principales actores, porque sensibilizar a los responsables del área de salud, de economía, de infraestructura, de educación, en la propia gestión, en la propia gestión y hacia afuera, a los municipios y demás, lo básico...eee...pero la posibilidad de los recursos para tomar esta temática es muy amplia, lo que pasa que estamos muy lejos de alcanzarlo. Más allá de un punto básico que es ese, sensibilizar, concientizar y educar, porque en eso no hay ninguna herramienta tecnológica que lo pueda reemplazar. Pero vos tenés, por ejemplo en transportes, en transporte público de pasajeros y demás y de carga, vos tenés dispositivos que evitan que el conductor se duerma, o te avisan cuando el

vehículo está en exceso de velocidad o te avisan cuando hay proximidad, o sea, recursos tecnológicos hay impresionante.

M.B: Claro, pero por ahí son recursos que pertenecen más al ámbito de lo privado que de lo público, el Estado puede a lo mejor exigirlo a través de una normativa otorgando la obligatoriedad de poder utilizarlos...

H.M: Exactamente. Vos si compras un Citroën o un Peugeot, te vas a dar cuenta que tiene limitadores de velocidad, todos los Citroën o Peugeot tienen limitadores de velocidad, te guste o no te guste. ¿Pero sabes porque? Porque es una norma de fabricación a partir de las leyes francesas. Entonces eso parte de una exigencia del Estado, de una política del Estado.

M.B: Y el hecho de haber funcionado en red con los demás actores imagino que les ha dado la posibilidad de maximizar recursos...

H.M: Por supuesto. Porque además vos necesitas multiplicadores en todos los ámbitos, en todos los medios; sí, es que esos actores tenían que ser multiplicadores, desde docentes que hacían participar a otros docentes, y poder implementarlo...porque lo primero que teníamos que hacer era sensibilizarlos del problema y de el aporte de solución que cada uno podía hacer. Si por ejemplo, cuando había que re pavimentar una ruta, sumémosle señalización vertical, horizontal, cómo se puede realizar ese diseño sin a lo mejor gastar más dinero, o sea con los mismos recursos materiales, eso pasa por ser conscientes y por optimizar y, en la medida en que vialidad, la provincia por sobre todo, porque desde vialidad nacional no obtuvimos nada, pero nada, muy poco. Y no por el representante de la vialidad de la provincia que siempre se mantenía en movimiento, si no porque a nivel nacional, el organismo de control de concesiones, el famoso OCCOVI y Vialidad Nacional, que se tiraban la pelota uno hacia otro, más cómo funcionó la obra pública, cuestión que ya se está empezando a ver, cosa que nosotros veíamos desde hace mucho antes, entonces no pudimos avanzar en ese sentido. En vialidad provincial sí mejoramos esos proyectos de infraestructura. Por ejemplo hubo una intervención interesante en la ruta 21, sobre todo el sector que une Villa Constitución con Rosario. Porque nosotros tenemos además en Rosario el polo de exportación de cereal más grande del mundo. Eso es una realidad a la que había que abordar específicamente; bueno a las empresas portuarias, con las empresas cerealeras, con las terminales nos hemos reunido infinidad de veces. Por ejemplo hemos implementado una serie de operativos de pinzas, de filtros, cuando sabíamos que se iba a incrementar el caudal en las rutas como para ir dosificando el tránsito; evitar que hubiera que los camiones esperen en las banquetas, y eso había mejorado, pero lo hacíamos desde 100 km de rosario. Lo hacíamos con la colaboración de todos, la policía, los municipios, las cerealeras, etc. Siempre tratando de mejorar, no era lo óptimo pero lo era lo posible.

M.B: Por lo que me contas y puedo identificar este proyecto emerge con el cambio de un gobierno a otro...

H.M: Es una decisión política, como todo punto de partida.

M.B: ¿Tuvieron que establecer alianzas para establecer la agencia en el legislativo?

H.M: Sí, pero en eso no hubo por mayores. Pero por supuesto, pero uno siempre trata de poner en la mesa primero los puntos en común y segundo y fundamentalmente los beneficios comunes, como para tratar de despolitizar la política con minúscula...

M.B: No deja de ser un tema que no sea político, porque por ahí uno cree que al ser un tema muy sensible la seguridad vial no es un tema político, pero cuando se asignan recursos, se toman decisiones, se establecen acuerdos, se convocan actores, ahí te das cuenta que está la política de por medio...

H.M: Sí, este es otro tema. Una de las desventajas de esta área y que yo siempre lo decía, es que acá uno nunca corta cinta y tiene esa desventaja. Acá las políticas son de resultados a mediano y largo plazo, vos no cortas cinta con un control de velocidad porque la gente te los cuestiona, pero en realidad es difícil visibilizar, como es tanto el problema como los beneficios, son difíciles de visibilizar. Pero bueno, hay que tratar de vender lo que se pueda vender, porque también hay que vender el producto porque eso hace parte de convencer, de lograr y demás. Y en este tema de las alianzas bueno, sentarse a poner lo que hay de común porque si uno se va a quedar, a empantanar, en los puntos de distracto, de diferencias, no avanzas a ningún lado.

Los obstáculos que pudo haber habido se removieron. En eso la muñeca de Bonfatti era clave. A veces hay que ceder, pero tampoco...por ejemplo, uno de los primeros problemas que tuve fue el tema de los radares. Había 22 controles de velocidad en la provincia, habilitados de la gestión anterior y, había tantos problemas, tantos cuestionamiento, que los empecé a relevar a todos. De los 22 quedó uno y, no por casualidad quedo ese, porque el intendente había tenido una causa penal a partir de esos controles, entonces se curó en salud, mejor dicho, se curó en enfermedad y digamos, era el único control que estaba habilitado y demás, funcionaba acorde a la ley, el resto les revoqué la habilitación a todos, eso incluso lo trabajé sabes con quien, con Bermúdez cuando era defensor del pueblo, trabajé mucho con él, porque acá teníamos que estar del mismo lado, no solamente político, porque se suponía que como defensor del pueblo en una gestión digamos opositora tenía que poner palos en la rueda y no acá. Acá perdemos todos, porque acá nosotros somos los políticos y allá tenemos los ciudadanos, o sea, no hay que olvidarse que también esta esa disyunción, no es un partido el rojo o el azul...bueno entonces empezamos a hacer un trabajo en conjunto y los tire abajo a todos. Porque hubo desobediencias, incumplimientos, hice como 9 denuncias penales por incumplimiento de deberes de funcionario público, por desobediencia, porque seguían funcionando los controles, además porque teníamos documentados actas de infracción con posterioridad a la revocación. Entonces quedaron cero, ningún control. Y obviamente, cuando se les habilitaba un control, yo les controlaba todo. Entonces cuando hubo que tomar este tema en la ley, ya había un precedente sobre el que trabajar, es decir, que los controles esos estaban funcionando en condiciones desde el punto de vista legal informal, que a la gente no les guste, que si vos excediste velocidad máxima de 60 y estabas a 67 Km, bueno anda a discutirlo con un juez, si es la primera falta, viste y depende el lugar y demás, para eso está el juez...

M.B: ¿Y los juzgados municipales de falta?

H.M: Juzgados municipales de falta, regionales, o sea por grupo de localidad... Para tener un organismo ante quien discutir la falta, porque si no, no te queda otra.

M.B: Y en materia de recursos de lo que percibían por las multas; ¿se distribuye entre los municipios y la agencia?

H.M: Sí, sí, claro. Sí, porque si bien era un tramo de ruta, que en competencia territorial era la ruta, pero quienes intervenían a veces fiscalizaban los municipios o juzgaba el tribunal de faltas, entonces ellos se llevaban, es 70% el municipio y 30% para la agencia.

Uno tiene que ver el resultado final, qué es lo que nosotros queremos, bajar los muertos y los heridos y, las consecuencias que supone tener personas discapacitadas como consecuencias de accidentes y, la pérdida de la población activa...

M.B: Bueno, eso es algo que se va a ir viendo de acá a algunos años...

H.M: Claro, somos bebés en esto. Yo empecé a relevar en el 2009, 2008, porque antes no habían datos ciertos, bueno comparamos melones y sobre melones damos el dato. Porque hubo todo un trabajo, mira, participaba, registro civil con el tema de las partidas de defunción, salud con tema de los hospitales, el CIES, el IPEC, hacemos todo un cruzamiento, y además se hacia un análisis y se pulía mucho. Cambió la manera de medir la VF, en hora cero o no en hora cero, sugerencia de la OMS. El porcentaje de error es muy bajo en personas fallecidas...

Bueno, yo me fui a mediados del 2011 y habíamos bajado un 18%, en números absolutos de muertos, que era poco, pero mejor que nada...

Palabras de cierre y despedida.

11.4. ENTREVISTA A MÓNICA GANGEMI. FUNDADORA DE LA ASOCIACIÓN CIVIL COMPROMISO VIAL POR URSULA NOTZ Y CARLA ALFARO.

19 de julio de 2016 / 12:00 hs / Rosario, Oficina Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro, Cochabamba 386.

Entrevistador: Matías Beccacece.

Entrevistado: Mónica Gangemi. Fundadora y Presidenta de la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro.

M.B: Lo que me interesa es ver la visión que ustedes tienen sobre la APSV, sobre su proceso de gestación y las políticas que la misma implementó durante el período 2008-2014, ya que ustedes existen desde antes como ONG...

M.G: Nosotros desde fin del 2005, y con personería jurídica desde octubre del 2008, pero desde octubre del 2005 nos empezamos a mover...

M.B: O sea que están involucrados en la temática desde antes de la existencia de la APSV...

M.G: Sí. Nosotros trabajamos mucho con Hebe Marcogliese para que la Agencia existiera y, justamente, la APSV existe porque nosotros fuimos trabajando para con ella para que esto exista, pero no para que fuera de seguridad... Mira cuando surge la ANSV nosotros nos habíamos incluido como comité consultivo, con lo cual ya nos habíamos empezado a contactar con organizaciones de víctimas de familiares de todo el país, empezábamos a tener ya un poco más de idea de un cuerpo de ley y de estatuto y de idea, y de conformar organizaciones que nos permitieran trabajar entre muchos con un objetivo en común, entonces eso nos dio, nos fue dando como el empuje y el objetivo de que en las Provincias también lo hubiera, después no en todas las provincias sucedió.

M.B: ¿Ustedes formaron parte de la redacción de la carta dirigida a los gobernadores de cómo asociación civil?

M.G: De esa no participamos, nosotros empezamos a participar posterior a eso, ya cuando la ANSV se constituyó, que creo que fue en enero del 2008... Cristina Kirchner cuando asume como presidenta, o sea, lo previo, se firma ese papel en que todavía nosotros no participábamos, después se va a hablar con Néstor Kirchner que era presidente y estaba Cristina, que era senadora, entonces ahí nosotros dijimos que queríamos una agencia nacional y ella dijo "si yo gano va a ser mi primer acto de gobierno"...y fue su primer acto de gobierno, en enero del 2008. Entonces nosotros ahí ya empezamos a participar de la ANSV, cuando se empezó digamos a generar reuniones... Y entonces eso dio la fuerza también para crear acá la de la provincia y nosotros trabajábamos desde el comienzo con Hebe y todo su equipo, porque ella era la directora de tránsito de Rosario, ya veníamos de una relación de trabajo desde el 2005. Porque ella inmediatamente, digamos, ella, Lifschitz que era el Intendente, todos se pusieron ahí al servicio nuestro y, un poco a acompañarnos y apadrinarnos en hacer algo, porque estábamos todos partidos en 25 pedazos.

M.B: ¿Y a ustedes los convocan desde el Estado para colaborar con la Agencia?

M.G: No, no, la Agencia no existía, nos convocan los familiares de otras organizaciones de víctimas.

M.B: Yo tengo entendido, por lo que hablé con Hebe, previo a la elección de Binner en la Provincia, ya le habían propuesto a ella a empezar a pensar una estructura para empezar a tratar esta problemática desde la provincia. Mi pregunta era, si, en ese proceso que ella empieza a conformar la estructura, a idearla y demás, si ustedes son convocados como asociación civil a participar del mismo.

M.G: No, no, nosotros no participamos.

M.B: ¿Y cuándo empezaron a tener relación y participación en la APSV?

M.G: Y...dejame recordar... Y cuando Binner gana, a los poquitos meses vino Mónica Lafit, que es la mamá de Lucas Levin, que murió en la tragedia de Ecos, y que es amiga mía y nosotros ya estábamos trabajando juntas en Buenos Aires, ella vino porque tenía que trabajar en la Ciudad de Santa Fe, así que le pedimos una entrevista

las dos a Binner, que nos recibió, y ahí, bueno, Hebe ese día no estaba en esa reunión, fuimos nosotras dos solas con él...

M.B: ¿Te acordas cuando fue esta reunión?

M.G: Hacía calor, tiene que haber sido marzo o abril del 2008, ponle febrero, no sé, hacía calor. Y estaba todo ahí nomas, estaba todo recién armándose. Así que nosotros ahí tuvimos un primer contacto con él, y después a Hebe y al equipo, que estaba Gustavo Franco y demás, empezaron como a armar la cosa y no, no había mucho movimiento, ellos estaban allá y nosotros estábamos acá. Acá nos habíamos quedado con unos tarados de directores de tránsito, todo fue para atrás y, allá, ellos se estaban organizando y yo tenía contacto con ellos cuando ellos venían a Rosario. Pero ya te digo, era la organización de todo, no había mucha actividad; después empezó alguna actividad en la ruta, entonces algunos papás empezaron a participar...nosotros seguíamos quedándonos en Rosario... el contacto lo teníamos constante, cuando ellos venían, estábamos y charlábamos, ellos iban haciendo, nosotros por ahí, lo que traíamos de la agencia nacional le comentábamos e íbamos tratando de buscar la manera también de favorecer leyes, ordenanzas y ese tipo de cosas... Bueno Hebe y Gustavo Franco son abogados, o sea que también manejaban mucho el tema normativo y era bárbaro eso, porque tenían mucho conocimiento y empeño y en ese tiempo trabajamos bastante en esas cuestiones, que tenían que ver con lo legal, este con la redacción de leyes y decretos y demás. Y después al 2010 ya, tuvimos que trabajar políticamente, no partidario, políticamente para que la ley salga, yo tuve que ir a hablar con Pablo Javkin... el día en que hable con Pablo Javkin el tuvo su primer hijo, estaba con un quilombo... y después con otros... Eso era en enero de 2010, laburamos mucho para que saliera la ley, éramos insoportables, no salió en seguida, ahora me acuerdo que el día 22 de mayo, nosotros hicimos un acto en la placita, que vinieron todos, todos vinieron... no, no fue en la placita, fue donde fue el choque... y ahí, había habido unas muertes terribles esos días y, Teresa, la mamá de Carla y yo estábamos re calientes, nos ponían un fósforo y nos prendían, entonces fue un discurso durísimo y entonces ahí, Hebe agarro enseguida rápido, aprovechó y empezó a agilizar con la presión de los familiares y la sacamos.

M.B: ¿Con respecto a las políticas que implementa la agencia, hacen seguimiento de las mismas?

M.G: Nosotros tenemos una cercanía afectuosa (risas), en este momento tenemos una cercanía afectuosa y esperanzada de que en algún momento...lo que pasa que...mira nosotros tuvimos una primer reunión en el mes de enero y febrero, ni bien habían asumido. La reunión la habíamos pedido con Lifschitz, con Pullaro y quien estuviera a cargo de la seguridad vial y, en ese momento no había nadie. Entonces a la reunión quien vino, Peverengo, que recién asumía y que él es de seguridad y ciudadanía, no sé bien qué cargo tiene, no es propio de la seguridad vial. Bueno, la verdad que el pobre flaco se la pasó defendiéndose de la reunión porque en realidad no conocía ni de lo que estaba hablando, nosotros estábamos con expectativa y, vinieron no los que tenían que venir, sino que vino uno que era como si venías vos, no vos, sabes más porque por lo menos hace unos años que andas en el tema...bueno, fuimos claro y le dijimos, mira, nosotros lo que queremos es evaluación de la gestión anterior,

diagnóstico y pronóstico y plan de trabajo para ese pronóstico, y cuando lo tengas llámanos.

M.B: ¿Y?

M.G: Nunca nos llamaron. Hace unas semanitas, ponle dos semanas, se hizo una reunión otra vez por, digamos por la buena voluntad, no son malas personas, por la buena voluntad de Sebastián Kelman, que es una persona que por lo menos sigue estando a través de las gestiones, pero es una línea menor, pero bueno es un poco el que coordina la ciudad de acá de Rosario. Entonces nos convoca a una reunión, y se armó una reunión y seguimos estando en el mismo lugar; y ahora otro señor que se llama Chela... ¿Sabes cuál es el problema? El problema terrible de la seguridad vial en los gobiernos es que entregan el cargo por cuestiones partidarias, y viene un flaco, que es buena persona pero nada más, nada de conocimiento del tema. Que fue intendente de que se yo, y no tenía ni siquiera agente de tránsito cuando fue intendente, de un lugar en donde se murieron compañeros míos de trabajo del Centro de la Juventud... y así que yo pobrecito, nosotros lo tenemos acá, porque en realidad se le murieron en su comuna, en un choque terrible...él era intendente de una Comuna donde se hacen los encuentros de murga, un pueblo donde hace más de 5 o 6 años que se reúnen los murgueros del país a compartir experiencia, y ese choque fue volviendo de ese encuentro, y se han muerto un montón ahí. Nunca terminan de saber, porque antes de saber se van, porque es un tema difícil, es un tema delicado, que lleva vidas, entonces se creen que es una boludez, que es hacer caminos, cuando se dan cuenta que le hablamos de números de muertos cambia la cosa...

M.B: ¿Qué número de muertos están manejando ustedes?

M.G: Mira, no bajo de 22 al día en el país y no de bajo de Santa Fe ser la segunda, el año pasado 750 aproximadamente.

M.B: Ustedes siguen al observatorio de seguridad vial, las tareas que realizan...Viste que la APSV tiene, dentro de sus políticas, el observatorio como herramienta para elaborar diagnósticos, la parte de control y fiscalización que es más en el territorio, la parte de educación y concientización y por último, la emisión del carnet de conducir. ¿Al observatorio vial lo toman ustedes como fuente de información?

M.G: Nunca nos dieron bola. Son gente seria, son buena gente, tiene un 70% de fiabilidad, que es mucho para este país. Hay gente en esa área capacitada, que saben lo que hacen, pero bueno...

M.B: Yo haciendo un seguimiento de las estadísticas del observatorio veo que del 2009 hasta el 2012 hay una merma bastante importante en cuanto a las víctimas fatales producto de siniestros, pero después se da que del 2012 empieza a crecer el número de VF y, el 2013 más aún todavía...

M.G: Totalmente, porque después de Hebe nadie controlaba nada, se quedaron sin PSV, la PSV la usó Lamberto para los delitos dolosos. Y, bueno, no había controles en las rutas...y todavía no se la devolvió, si vos miras los números te vas a dar cuenta que toda la PSV se fue a funciones de seguridad ciudadana. Y además que era lo que

nos decían a nosotros, no hacemos los controles porque Lamberto puso la PSV en lo doloso, y después cuando volvió, volvió el 30%, todo los demás se quedaron con lo doloso. Volvió el 30%, ahora hay que reconstituir a la PSV.

La semana pasada los chicos de la asociación estuvieron en una capacitación que le dieron a los nuevos agentes viales y a los policías viales y que se yo y que se cuanto, la verdad que era un lugar interesante porque estaban todos ahí para capacitar y, la verdad que fue penosa. Yo no estuve pero confío plenamente en mis compañeras, salieron llorando, vergüenza. El momento que se ha perdido no lo vamos a recuperar, porque si esta es la intención, pero va a subir el número de muertos porque no le enseñan nada, nada, porque era somnífero todo lo que le decían, nadie podía escuchar nada porque les daba sueño.

M.B: Tengo entendido que hay 400 agentes de la PSV.

M.G: Sí, estaban en esa capacitación. Nosotros le dijimos a Peverengo en ese momento...ah después de esa reunión con Peverengo hubo una reunión con Pullaro, en esa reunión le hemos dicho nuestra visión. Que seguíamos esperando que ellos hicieran la evaluación; que queríamos que esa guita que viene de Nación para la Provincia de Santa Fe, cuánto iban a poner en seguridad vial, que nos diga el número.

M.B: ¿Tenés idea de los recursos con los que ha trabajado la APSV?

M.G: Yo soy una bestia para los números, no me acuerdo, pero es escaso. Una agencia, primero que está mal organizada. Tendría que tener recursos genuinos propios y esa guita se la come la provincia, entonces la agencia no tiene su plata. Por eso está dentro de seguridad, para ser manejada presupuestariamente como se les la gana. Hay un delito.

M.B: Entonces hay una disociación entre lo que se enuncia en la normativa y lo que se realiza efectivamente, porque en la normativa se dice que es un este descentralizado, autónomo y que genera su propio presupuesto.

M.G: Eso no es real.

M.B: Hasta el día de hoy espera a que economía le asigne sus propios recursos.

M.G: Totalmente. O sea, ellos viven sobre una mentira, por eso nosotros el grado de involucramiento que tenemos es no mayor, porque a mí, yo particularmente y, desde mi asociación que tenemos este criterio, nosotros con las cosas turbias...que se hagan cargo, no estamos para mezclarnos con las cosas turbias, que se hagan cargo.

M.B: En estas dos etapas que yo te describía hoy temprano; ¿Consideras que hubo grandes cambios, continuidades o modificaciones, lo que fue del paso de la agencia por el ministerio de gobierno y por el ministerio de seguridad?

M.G: Mira, nosotros concebimos la seguridad vial como un derecho humano, con lo cual, de ninguna manera tiene que estar en el ministerio de seguridad la seguridad vial. Tiene que estar en tal caso en el ministerio de justicia, como derecho humano. Si esta en el ejecutivo mejor, porque tiene mayores posibilidades. Pero si funciona como

lo que fue concebido como una agencia, bueno ahí ya estaría perfecto... La ANSV funciona como agencia. Presupuestariamente mueve mucha guita y, hasta ahora funcionaba como agencia, vamos a ver, porque Dietrich no es lo mismo que Randazo, o sea, tiene otros criterios, tiene otros conceptos, y obviamente las políticas de Macri no son las mismas que las políticas del Kirchnerismo, con lo cual, yo ya tengo digamos, diferencias, porque ellos se están ocupando básicamente de la educación vial y, yo creo que eso es un retroceso, porque para la educación vial está el ministerio de educación, y no la agencia nacional con todo el presupuesto que tiene.

M.B: Bueno, desde esa perspectiva se le puede hacer la misma crítica a la agencia de acá...

M.G: Totalmente, pero claro. Mi crítica es esa, por eso digo, háganse cargo, ustedes qué hacen, nada hacen. Que le quieren hacer, tallercitos a los chicos, para eso estamos nosotros. La verdad eso no le corresponde a una agencia de seguridad vial.

M.B: Lo que sí la cuestión de la fiscalización y control es, a mi entender, propio de una agencia de seguridad vial...

M.G: Esa es la función básica.

M.B: Y en el caso, con la perspectiva que vos tenés, para hacer controles y fiscalización sin estar en seguridad; ¿Cómo haces por ahí para articular con las fuerzas vivas para hacerlos?

M.G: Convenio. Para eso tenes los convenios. Tiene que tener convenio y tener tu propia fuerza y tener tu poder de policía para esa fuerza, cosa que una agencia lo puede tener porque está totalmente pensado para eso. Es más, esta tan pensado que hubo una ampliación de ley en el año 2014 en el Congreso de la Nación, así que eso lo tienen completamente ya posibilitado, pero bueno, no lo toman, porque es más fácil educar a los niños con el pretexto de...nooo...porque la conciencia la tenes que tener desde que sos chiquito, y mientras tanto a la par, qué... vas a esperar que ese chico tenga 30 años para que termine muerto porque se olvidó el casco porque vos confiaste que la maestra le iba a enseñar...dejame de joder...

M.B: ¿Realizan propuestas ustedes como asociación para la incorporación de mediadas, ideas?

M.G: Cada vez que podemos lo hacemos. O sea, cada vez que nos reunimos vamos llenos de propuestas, al menos 10 puntos siempre llevamos, porque nosotros decimos... 10 es un número interesante, por muchas cosas, y siempre vamos con 10 puntos, al menos 10 puntos, de eso qué se hace; casi nada...

M.B: ¿Han visibilizado la incorporación de algunas propuestas de ustedes?

M.G: Sí, sí. Por eso te digo que tenemos una relación afectuosa, porque la intención es de tomarlo, después se queda en el camino porque empieza a fallar esto, entonces el presupuesto, entonces de acá, entonces de allá, entonces empieza las cosas duras y ya está...o sea, todo está visto con buenos ojos, pero después de verdad, de verdad, no se hace...

M.B: En cuanto a lo normativo; ¿tenés noción de cuándo y cómo pasa la APSV a la cartera de seguridad, mediante qué decreto?

M.G: Mira, si quieres saber eso tenés que hablar con Gustavo Franco, que era el número 2 de Hebe Marcogliese, te va a venir re bien hablar con ese muchacho...

M.B: Te pregunto esto porque no he encontrado por donde ni con quien hablar este tema...

M.G: No, yo te paso el contacto. Además él es quien te va a dar toda la posta, sabes porque...porque a él lo desplazaron y lo echaron porque él iba en la misma línea que Hebe Marcogliese, a Marcogliese no la pudieron echar porque era un pez mucho más gordo dentro del partido, pero termino al punto de... y ahora ella es jueza, o sea, entró en otro ministerio, en otro sistema... abandono de algún modo, tuvo que volver a reelegir la cuestión de tribunales, pero no era lo que ella quería... era la vida o la muerte, la gastaron...

M.B: ¿Conoces como fue ese proceso más o menos?

M.G: No, así, muy por arriba, de adentro no, pero sí que la he visto a ella, con cara de sufrimiento, no se cual eran las palabras ni con quien, pero que se las tuvo que ver delicadas y tuvo muchas diferencias con sus propios pares y amigos, muchos... Y Gustavo Franco voló con ella, pero lo desplazaron de todos lados, en realidad fue peor, porque él ahora está trabajando en cultura de la municipalidad, o sea... Entonces él te puede contar mejor ese temita...

M.B: ¿Hay un espacio en que se articulen ideas donde implementar políticas en seguridad junto con la APSV?

M.G: Mira. Esta el Consejo de Seguridad Vial de la Provincia, está el Observatorio de Seguridad Vial de la Municipalidad y está el Comité Consultivo de la ANSV. Los tres funcionan mal, muy mal. El que mejor funciona es el Observatorio del Concejo, y va como el culo, así que imaginate los demás... Mira, el observatorio de políticas ciudadanas y seguridad vial del Concejo tiene un espacio donde se posibilitan debates, donde se intercambian muchas opiniones y, donde se ejecuta cero, es un lugar donde vos te podes encontrar con otro, discutir, pero después qué pasa, cero, no pasa nada, porque de todas las cosas que hemos planteado estos años han sido tomadas, se ingresaron, se ingresaron con notas por mesa de entrada, la ingresaron los concejales, y ninguna salió. Ni hemos obtenido de parte del municipio respuesta a los pedidos de informes que hemos hecho desde esa comisión, o sea cero. Lo único que sucede ahí es que vos te conoces con otro, que se puede debatir y vos podes ampliar la visión, pero otra cosa no se saca; y que podes tener incidencia política para otras cosas, como te ves con los concejales, pero es tangencial, el objetivo no se cumple.

La APSV tiene un comité consultivo, es menos consultivo que una reunión de consorcio de un edificio donde se reúnen una vez cada 5 años, así te lo digo. No tiene nada de consultivo, nada. Cada vez que hemos ido a esas reuniones en las que no voy más, porque yo ya no pongo más mi cuerpo, lo que tenemos son charlas que ellos

nos dan a nosotros; te hinchas las pelotas, porque en realidad vos vas a otra cosa, vas a provocar incidencia para que entre todos saquemos una cosa, entonces nada, es una charla en la que vos te tomas el café y te vas. Eso no es un comité consultivo, no existe, tiene un título y es inexistente. No funcionó más, y ahora qué va a funcionar, ahora todo el mundo no va, porque para tomar café te quedas en tu casa a tomar café. O te vas a un bar a conversar lo que vos quieres conversar, no ahí adentro a escuchar que te dicen lo mismo que está en los papeles y que anda a saber si es cierto...bueno...

Y después, de la ANSV, hasta el año pasado, no, hasta el 2014, teníamos un trabajo de mucho debate, mucha discusión, a veces, viste como son las cosas, de 100 palabras te sirve una, de 100 debates nos servía uno, pero bueno, se daba...y lo que había era una posibilidad de verdadera incidencia, porque ahí una vez por mes vos te reunías a trabajar en una comisión en la que vos te habías anotado. Hay 3, justicia y derechos humanos, educación y todo lo que sería lo técnico, digamos los estudios sobre cascos, sobre lo vial, las rutas, todo sobre lo técnico concreto, como funciona el espejo retrovisor, que radio de mirada tiene, o sea bien técnico, porque estaban muchos empresarios, que eran quienes fabricaban vehículos, etc., así que ellos en una comisión; y, los familiares en la comisión de justicia y derechos humanos. O sea que una vez por mes, las reuniones siguen estando, se hacen pero lo que había hasta el 2014 es que eran reuniones de trabajo verdadero, reuniones de debates, juntabas el material y cada 3 meses teníamos, tenemos, porque ahora, hoy, están en plenario, ni fuimos nosotros... Plenarios, donde todos esos proyectos de trabajo de cada comisión se exponen, se argumentan, se votan, y la agencia tiene la obligación de ejecutarlos, y se ejecutaban, hasta el 2014 se hacía. En el 2015 todo el mundo se fue a rajarse para su puesto político, se terminó todo, los debates no era nada, vos llegabas ahí y no había nadie, porque todo el mundo estaban en lo partidario...entonces vos llegabas ahí y los únicos que estábamos éramos los familiares, los demás habían desaparecido, entonces no había debate, no había plenario, no había un carajo, después se fue todo porque ya se iban porque habían perdido, o sea que tampoco nada, las reuniones eran medio que digamos de despedida, que nos regalaron una estatua a cada uno, muy lindo que se yo...

Y ahora, con esta gente nueva, los debates se cayeron, no hay el mismo estímulo para las comisiones, el plenario que hoy se hace lo avisaron hace 4 días, vos te imaginás que para ir desde las provincias, no deben haber ido ni el 30% de las provincias, o sea no hay ganas de que ni la gente vaya. Viste se está ocupando de la educación vial, viste, mucha educación vial, y vos decís lo demás, nada, la ley nada; nosotros queríamos que se trabajen los proyectos de ley, nosotros queríamos que se trabajen los proyectos de ley y nada...

M.B: Volviendo un poco a la Provincia de Santa Fe Mónica; ¿Destacas algo que vos digas, más allá, de las diferencias o de las cuestiones conceptuales, que vos digas esto se hizo bien, esto se está haciendo bien, o no...?

M.G: Mira, yo destaco, en la ciudad de Rosario hubo avances, los hay, la evaluación es bastante positivo, falta muchísimo, pero me parece que desde que estuvo Pablo Seguezo, que ahora está en vialidad, en la Provincia, él le puso una impronta de

bastante seriedad y compromiso y me parece que el dejo eso sembrado en los que siguen, porque los que siguen son los trabajaban con él, y, dentro de todo hay una ocupación de compromiso, falta un montón, pero bueno, los controles los siguen haciendo, van haciendo las estadísticas, más o menos la rueda no se dejo de mover, que en otros momentos lo que hemos tenido, se deja de mover, se cierra todo, empiezan las cuestiones del sindicato, los agentes, el director de tránsito, bueno...y entonces todo quedaba ahí y nada...bueno ahora parece que continua y, eso es destacable, yo lamento que la evaluación tenga que ser esta, porque es como decirte que hace mucho que tengo fiebre, tenía 42, ahora tengo 38, pero sigo estando enferma, esa es mi evaluación. En cuanto a la Provincia, yo quiero tener esperanzas pero estoy desesperanzada, porque veo que la verdad no arranca, no tienen un criterio, nunca arrancó como la provincia lo necesita, nunca, por eso todo empeoró, los números empeoraron, siempre se va fragmentando, cortando, sesgando. Fijate lo que sucede, nosotros tenemos un alcoholímetro que nos dio la ANSV antes de irse y nosotros se lo tenemos que prestar a la Provincia.

M.B: ¿Ustedes se lo prestan a la provincia?

M.G: Nosotros lo tenemos, pero vamos a los controles con el alcoholímetro para que lo puedan hacer. Eso es vergonzoso.

M.B: ¿Siempre que la provincia hace controles de alcohol hay una ONG colaborando?

M.G: Sí, y hay unas cuantas colaborando en eso, nosotros en la parte sur, pero la de las estrellas amarilla y otros también, y...forzando...

M.B: ¿Y cuando me dijiste recién de mucha fragmentación, mucha ruptura a qué te referís?

M.G: Y porque digamos hacen mini proyectos, y entonces arreglan este pedacito, todo lo demás se les cae a pedazos, entonces después ese pedacito, y así...todo fragmentado, no hay un criterio unificado de una línea pareja. O sea, si esto es una agencia es porque vos estas respondiendo a política de estado y las políticas de estado tienen que tener una linealidad, no la tienen, se fragmenta todo el tiempo; y todo el tiempo esto del tiempo, porque aún dentro de una misma gestión de 4 años a veces hemos tenido 3 directores de la agencia, y hasta a veces acéfala, cualquier cosa... Entonces es muy fragmentado y yo creo que es desesperanzador porque no lo toman con seriedad y, nosotros nos encargamos de hacerle llegar el año pasado a Lifschitz todo esto, no es que nosotros el año pasado...el no nos dio una entrevista, pero nosotros de todos modos le hicimos llegar nuestro parecer por escrito y verbal, de todos los modos que pudimos. Si esto no se tomó es porque la seguridad vial no es prioridad, el dijo yo voy a hacer rutas...no hagas rutas, porque ahí se roban todo, acá pone controles, controla. Entonces bueno, viste, nosotros te pedimos esto y vos nos devolves Chela y Peverengo, bueno la verdad, no da... Porque es como si yo te pudo un médico y me mandas al muchacho que trae al tubo de gas para la nebulización, la verdad no es mal pibe, está en contacto con la salud, sí, trayendo el tubo de gas, viste pero no es médico, más o menos eso, entonces yo lo tengo bastante atravesado... Acá todos nos conocemos muchos, acá se sabe...

Palabras de agradecimientos y despedida.

11.5. ENTREVISTA A MARTÍN GALLASTEGUI. AGENTE DE TRÁNSITO DE LA APSV.

25 de julio de 2016 / 17:00 hs / Rosario, domicilio particular del entrevistado. Italia 456.

Entrevistador: Matías Beccacece.

Entrevistado: Martín Gallastegui. Agente de tránsito de la APSV.

M.B: ¿Cuánto hace que vos estás trabajando en la APSV?

M: Nosotros en la APSV entramos, todo lo que es el grupo de agentes de acá de Rosario, que es una sola camada, somos 12 personas y entramos en enero del 2013. Yo concursé, digamos se abrió el concurso, estudiamos, rendimos y entramos. Un perfil que está medio desértico, con los antecedentes quedó poca gente y después en la etapa de la evaluación técnica quedamos 15 personas.

M.B: ¿Y cuáles son tus funciones como agente?

M: Nosotros, digamos una cosa fue cuando Hebe creo la agencia, de lo que se pensó como agente y otra cosa fue lo que terminamos desarrollándonos cuando entramos en la agencia. Cuando nosotros concursamos, la intención del rol del agente era como la de un agente de tránsito; lo que pasó fue que con el tiempo, yo creo que con la experiencia de la gente de Santa Fe, que entraron 2 o 3 años antes que nosotros, y se dieron cuenta que la ruta no es un ejido urbano y no es tan fácil poner civiles en la ruta a controlar cualquier cosa que pasa. Entonces por eso es que hacen la conformación del cuerpo de la PSV.

M.B: Pero para el 2013 ya existía la PSV.

M: Para el 2013 ya existía la PSV. Nosotros cuando entramos nos dijeron que los roles completos, los cuales están por funciones en el organigrama, son 3 cosas puntuales: la 1 es que tenemos la coordinación de los operativos viales, es decir, siempre en todo operativo vial estamos nosotros, la PSV y el municipio correspondiente, dependiendo en qué jurisdicción estemos parados. Tenemos el rol de la coordinación del operativo, disponer de qué parte hace qué cosa, quien toma las alcoholemias, quién hace las remisiones y demás. Hoy por hoy todo ya se ha devenido operativamente donde cada uno conoce cuál es su rol dentro del operativo y, más que nada nuestra función hoy en día en cualquier tipo de operativo es que el operativo se haga.

M.B: ¿En cuanto a los recursos para hacer los mismos cómo se encuentran hoy en día?

M: Nosotros todo lo que es la materia alcoholímetro tiene una fecha límite donde se tienen que recalibrar el aparato o volver a homologar, eso en sí para que no falle el sistema a la hora de la prueba. El tema que el único organismo que hace esas homologaciones es el INTI, el INTI es nacional, en un momento hubo mucha conflictividad entre Nación y Provincia en el cual el INTI tenía una cierta forma de

trabajo la cual no era la más correcta, por así decirlo. Vos tenías que homologar un aparato en el INTI y te tardaba un año en hacerlo, vos querías comprar uno, lo podías comprar pero no podías usar porque la habilitación para usarlo también tiene que estar emitida por el INTI, o sea ellos emiten un certificado pertinente en el cual dicen que el aparato tal y demás se puede usar, lo que no quiere decir que el aparato no sirva, pero si no está homologado por el INTI, cualquier tipo de infracción que yo te quiera realizar, vos me presentas un descargo y anulas directamente la pena, nos pueden sancionar a nosotros. Hoy está un poco más agilizado, también se dio que la APSV ha sumada con el tiempo más alcoholímetros. EL año pasado en algunos trabajos coordinados con la ANSV recuerdo que entregaron una camada importante de alcoholímetros, pero ahora se vencieron todos, yo creo que hoy hay 5 alcoholímetros para realizar controles en toda la Provincia.

M.B: ¿Y cuáles son los puntos donde realizan los controles y las fiscalizaciones?

M: Nosotros dependemos mucho, a ver cómo te lo puedo decir; lo que es materia de seguridad vial a nivel nacional, no hay una conformación... a ver para ser más sencillo... todo lo que la delegación, digamos por Constitución de las Provincias y la Nación, en materia de seguridad vial no existe, cuando se reforma la Constitución en la última reforma en el 94, la seguridad vial no era una materia que se hubiera tomado en agenda, entonces, cuando sale la ley nacional de tránsito, cada provincia adhiere, a la par de eso va la ley de municipios y comunas que lo único que hace es que cada municipio y comuna dentro de su ejido urbano pueda dictar ordenanzas que, hasta a veces son contrarias en el tránsito, por ejemplo acá en la Municipalidad de Rosario está permitido el uso del polarizado y en la Provincia no, o sea que si vos salís de circunvalación esa ordenanza pierde validez y si yo te agarro en la ruta estas en infracción. La agencia por eso mismo lo que hace es realizar convenios con diferentes municipios y comunas dentro de la provincia, donde tiene diferentes aristas el convenio, que eso lo tendrías que ver con Noelia... Donde uno cuando hace la habilitación de municipios y comunas lo que se le da con el fin de que el municipio pueda juzgar las actas. En materia de juzgamiento lo que ellos hacen es cobrar el acta y quedarse con un porcentaje que es bastante alto. Independientemente de que haya convenio o no, nosotros tenemos jurisdicción en toda la provincia, sea un camino nacional o provincial dentro de la provincia nosotros nos podemos parar. Es decir, donde podamos labrar un acta de infracción policial se puede hacer un operativo haya o no haya convenio. Lo que sí cada acta tiene siempre asignado un juzgado pertinente, donde ese juzgado, digamos cuando vos por ejemplo haces un operativo en Salto Grande, una localidad que está acá nomas saliendo, no tenia convenio, lo que se hacía era que a Totoras, que es la localidad más grande cerca le extendían la jurisdicción de juzgamiento del acta. En el mapa provincial, cada municipio y comuna tiene su propia jurisdicción geográficamente, y lo que la APSV lo que le habilita es una extensión de juzgamiento de falta para agilizar. Ahora salió algo nuevo, que es el SIGAI.

M.B: Sí, sí. Conozco, pero ese sistema empezó este año.

M: Sí, empezó este año y viene lentísimo, por nodo debe haber cuatro o cinco municipios y/o comunas adheridas.

M.B: ¿Con respecto al costo que le genera al usuario cometer la infracción, eso repercute como ingreso para la agencia cuando el infractor paga?

M: Mira. Lo que es en materia de cobro, el sistema sería que si el acta está en tal jurisdicción dependiendo del convenio los porcentajes varían, pero mínimamente para la provincia se destinaría un 30% de la totalidad del acta, después los costos indirectos, lo que es el acarreo, la estadía ya pasa a ser un tema netamente del municipio. Lo que es el acta en sí, que son bastante elevadas, que también nos parece mal, pero digamos, la unidad fija siempre varía en lo que varía el litro de nafta, así que en estos últimos tiempos las multas se incrementaron. La unidad fija es el valor de un litro de nafta común, que está tomado un promedio. Y cada tipo de infracción está tipificado entre un mínimo y un máximo de lo que es el valor de la infracción, donde algunas cosas puntuales, como falta de luces, de elementos de seguridad como puede ser cascos y demás, tienen el pago voluntario que te cobran la mitad del mínimo. Infracciones como la alcoholemia no tienen pago voluntario, esa distancia entre el mínimo y el máximo digamos es la potestad que tiene el juez que te juzga de definir qué tan grave o que no tan grave fue tu infracción, si sos reincidente o no, que tiene como para ir graduando el tipo de multa que te va a cobrar.

M.B: Martín, cuando vos ingresaste la APSV ya pertenecía al Ministerio de Seguridad. ¿Conoces un poco si es que hubo diferencias con respecto a las políticas que hoy a vos te toca implementar en relación a cuando la APSV formaba parte del Ministerio de Gobierno?

M: La APSV, se que nace en lo que es el órgano del M. de Gob., que en parte pasó por el Min. De Aguas, cuando era el Min. De Infraestructura y Transporte, volvió a gobierno y después, yo creo que más que nada porque estuvo ligada a la creación de la PSV, se pasa al Min. de Seguridad. De todas maneras, la política está muy ligada no tanto al ministerio correspondiente, sino a la persona que está manejando la APSV. Por ejemplo, Hebe Marcogliese tenía una visión mucho más civil de la APSV, que la intención fue desarmar la policía camionera en su momento, por eso es que crearon un cuerpo de agentes civiles y se ve que no se debe haber podido implementar o habrá habido algún tipo de presión policial, eso ya no lo manejo mucho yo; y, se tendió a hacer esto nuevamente. Nosotros hemos tenido muy mala experiencia con la gente que se ha designado a la APSV. La APSV sigue destinando personal político de gente que no tiene ni idea lo que es la ley de seguridad vial, no sabe lo que es una ruta, no sabe lo que es una infracción, no conoce ni siquiera el índice de muertes que hay por año, entonces como que cada vez que entra un ejecutivo nuevo, trata de ver qué impronta le quiere poner él y generalmente las cosas van nucleando más que nada sobre requerimientos del personal, que somos nosotros y, después tenes otras cuestiones por ejemplo, el secretario anterior, que estaba antes, el Sr. Tarquini, que tenía un problema no sabemos si por él o presiones de arriba, tenía un problema con el presupuesto , lo único que pensaba era en achicar el presupuesto de la AGPS, o sea una política bastante restrictiva en materia de seguridad vial, donde a su vez, había subejecutado un presupuesto de 12 millones de pesos y perdimos toda el cambio de la flota de los móviles. La tarea del agente por la normativa provincial, viste que son los viáticos, nosotros tenemos realizamos una tarea que engloba muchos gastos, o sea una tarea cara. Hay que ser honesto, es una tarea cara, porque cada

vez que vas hasta Venado Tuerto y vuelves, tenes medio viatico de por medio, lo mismo que pasa en la Provincia con los choferes. El tema es que hay cosas que la Provincia quiere gastar plata y para otras no.

M.B: ¿Tenés una noción presupuestaria de lo que maneja la APSV?

M: Lo que la APSV maneja, haber esto que se cobra de las multas, técnicamente ese porcentaje van a cuentas especiales de la APSV, porque por más que la agencia no lo interprete o no lo quiera entender, por normativa es autárquica, pero realmente no es autárquica la APSV. Lo que tiene la APSV es que no llega al autofinanciamiento, por lo menos ese es mi punto de vista, vos todo lo que es el porcentaje de la multa, de lo que se cobra, no va al ministerio directamente, va a una cuenta especial que tiene la APSV, que eso más que nada, por lo que es la normativa tendría que estar destinado a lo que son campañas de seguridad vial, concientización, y demás. La APSV tiene muchos gastos, gastos que son propios de la APSV y también son gastos que la misma APSV se hace propia, porque lo que es el abastecimiento de todo lo que son tema insumos para los diferentes semicomisarias, o sea los puntos de operatividad que tiene la PSV, en vez de pagarlo el ministerio lo paga la APSV. Muchas cosas de la PSV la sostiene económicamente la APSV, pero también hasta cuestiones puntuales, de cuando se realizó el Dakar por ejemplo, que vino gente de apoyo, gente de gendarmería y demás, todo lo que era la comida y demás lo pagó la APSV, uno no sabe cuál será el entretelón entre esos arreglos, pero la APSV realiza gastos que hasta le exceden de cierta manera. Pero de por sí, el problema grande de las multas, que es lo que se viene manifestando hace mucho tiempo es que la APSV no recauda lo que tendría que recaudar. También la palabra recaudación, está mal porque esto no es un órgano recaudador, pero en términos reales es recaudación, porque es un ingreso que tendría que estar directamente por algo que yo te estoy penalizando y vos tenes que pagar, en sí el flujo de plata es un ingreso, técnicamente no se cobran las multas; o sea es muy bajo el porcentaje de las multas que se terminan cobrando.

M.B: ¿Eso es porque no lo paga el usuario o porque los canales institucionales hace que no le llegue la plata a la APSV?

M: Combinaciones tenés varias, que muchas veces se da que el usuario no paga la multa, que muchas veces pagan cuando tiene que renovar la licencia de conducir, o cuando venden el vehículo o cuando transfieren el vehículo mejor dicho. Otra parte son los juzgamientos, en este tema de tener que estar todo el tiempo reflotando convenios con las localidades y que las localidades deben presentar sus propias negociaciones para reflotar los convenios, tenés convenios que se caen, convenios que no se caen... una pata que teóricamente era la solución de todo esto, son los juzgados provinciales, que deberían ser netamente manejados por la Provincia. El SIGAI es como un sorteo de multas donde cada uno puede juzgar la multa que el usuario le pueda designar, eso más que nada por una practicidad, como nosotros estamos en la ruta, a veces vos tomas una persona que vive en Villa Constitución y lo paraste en Tostados, entonces tiene que ir a juzgarse en Tostados y demás, entonces es una complejidad. En los juzgados provinciales sería lo mismo que pasa con lo que son las actas municipales, o sea, yo te hago el acta y no tengo que esperar que un

municipio la reciba, te llame, te notifique o te quiera cobrar, sino que la Provincia directamente accione y eso te agilice todo.

M.B: Sin embargo ese poder de policía lo tiene la Provincia, hace tiempo...

M: El poder de policía de controlar sí, de juzgar no. Porque está contemplado el armado de los juzgados provinciales, pero nunca nadie lo llevo adelante. No hay nadie que haya terminado de tomar la decisión política de armar los juzgados provinciales pertinentes, hacer los concursos para los cargos para esos juzgados y que se empiece a juzgar a nivel provincial. Eso el motivo concreto de porque no tampoco se sabe. Cecilia, también en su momento ha empujado mucho, pedido mucho por el tema de la apertura pero nunca se ha llevado adelante.

M.B: Cuando vos me decías de la subejecución del presupuesto; ¿a cuando te referís, a qué época?

M: El año pasado, se perdió una partida de 12 millones de pesos, eso implicaba que se cayó la licitación para todos los vehículos de este año, a lo que es presupuesto operativo de la APSV, nosotros como la APSV tiene muchas tareas en horas extraordinarias, sobre todo el tema de la alcoholemia nuestra y la Provincia no paga horas extraordinarias, hay partes que la Provincia sule en viáticos. Tarquini en un momento a una persona de una ONG, porque nos comentó él, le comentó que él había bajado en un tercio ese presupuesto también, el presupuesto operativo de la APSV lo había bajado en un tercio, que realmente también otra pregunta sería por qué hizo esto éste hombre porque no estábamos en un contexto de austeridad. El presupuesto varía muchísimo, es muy variable, varía dependiendo del poder de decisión de cada director y, hay cosas que en el presupuesto están determinadas por otra parte de la Provincia. Yo se que la parte de campaña publicitaria que no son de la APSV, sino que es como una partida que es del ministerio y no de la APSV. También por todo esto que la APSV no llega a auto solventarse sola al día de hoy, por falta de cobro de multas.

M.B: ¿Qué cuesta un operativo para la Provincia?

M: A precio de hoy, si nosotros tomamos un operativo de alcoholemia común y silvestre, a nosotros por agente nos están pagando hoy un viático, que, con el aumento de este mes son 1125 pesos, en el 2014 eran 840 pesos, y en el 2013 eran 680.

M.B: ¿Y cuántos agentes se destinan para un control?

M: Nosotros, hoy, a pedido nuestro, hemos llegado a consensuar un máximo de 4 agentes por alcoholemia, ese el máximo.

M.B: ¿Y usualmente cuántos agentes se destinan?

M: Siempre, lo que es en zona sur por ejemplo... La alcoholemia como no son parte del trabajo, o sea, son parte del trabajo pero son opcionales porque es un horario extraordinario, digamos son horas extras, nosotros acá en el sur las cubrimos a todas, pero sabemos que en el norte no las cubren a todas; los agentes en Santa Fe no

hacen todas las alcoholemias que tiene disponible para hacer. Si vos tomas, como para agarrar un modelo que es el de Rosario, se hacen 2 alcoholemias por fin de semana, uno un viernes y otro un sábado, donde uno es a más de 50 km y otro a menos, en la que es a más de 50 km esa alcoholemia puntual se paga viático y medio y la que está dentro de los 50 km un viático, vos considera que el viático y medio no es que te mandan a 51 km, sino te mandan a Amenábar, que son más de 200 km y tiene su instancia, te lleva más tiempo, por más tiempo que te lleve el operativo la Provincia no te va a pagar más viático. Nosotros en sí, el pago de alcoholemia nos reconoce, horas compensatorias para tomarnos en la semana, que sería como el descanso que no te tomaste el fin de semana y el pago del viático porque si no hay plata la alcoholemia no la hace absolutamente nadie. Entones, como ellos no pagan horas extras, como para compensar el mismo monto te dan un pedazo en horas y otro pedazo en viáticos.

Vos tenés entonces 2 alcoholemias el fin de semana que viene, una a más y otra a menos de 50 km. Van a ir 4 agentes por cada una, entonces a vos te termina costando por fin de semana 10 viáticos, más las horas que se le da al personal para que después se pueda tomar el descanso.

M.B: Y a su vez en los controles también se encuentra la PSV...

M: Para aclarar una cuestión, nosotros vamos a dos alcoholemias, pero hay más de dos alcoholemias programadas, pero nosotros, por una decisión del ejecutivo no podemos asistir a todas, se asiste a máximo de dos, siempre se dijo, por un tema presupuestario. Si hablas hoy por hoy con el funcionario que está en la cabeza de la APSV, ellos no saben qué presupuesto tienen. Tienen un desconocimiento que a mí me llama muchísimo la atención, nosotros el otro día terminamos un plan de trabajo, donde ellos dicen que es lo de máximo, que si se hace menos no hay problema, pero como que tiene un tope de viáticos. En cuanto a lo que es alcoholemia durante los fines de semanas serían 40 viáticos mensuales para lo que es la zona de Rosario y 40 para Santa Fe. Que en realidad lo que te hace es cubrirte que vos todos los fines de semana tengas una persona para hacer control de alcoholemia.

M.B: Digamos que tiene un tope para destinar a eso...

M: Como te digo, siempre depende del funcionario que viene, de cuánto quiere gastar, de cómo destina las partidas presupuestarias internas dentro de la misma APSV, porque así como a nosotros nos vuelven locos para pagar una alcoholemia, porque el control lo hacemos hoy pero el viático lo pagan de acá a 4 meses, después tenés la dirección de divulgación que contrata cuatro modelos para hacer un "viva la noche", que es una campaña de concientización, que les pagan mucho más que a los empleados mismos que van al evento. Si bien las tareas son diferentes, tendrían que ser abonadas diferentes, lo que te quiero decir es que la misma APSV contratando personal extraordinario para hacer una cosa puntual, termina gastando per cápita más plata de lo que gastaría si le paga a un empleado de la APSV para hacer la misma actividad.

M.B: Volviendo al tema puntual de control; ¿son acompañados agentes de la PSV?

M: Nosotros, todo control que se haga a nivel provincial tiene que estar presente la PSV. Por dos cuestiones puntuales, 1 porque el labrado de actas lo realizan ellos, nosotros cuando entramos a la APSG la intención era que nosotros labremos actas de infracción, que los agentes de Santa Fe, tienen habilitados los códigos para hacer las actas, pero cuando se creó la PSV medio como que nos corrieron a un lado más de contralor que en sí digamos de fiscalización. Nosotros todavía no labramos, pero otra de la pata nuestra, la otra tarea más importante por así decirlo, es que nosotros somos los auditores de la PSV. Nosotros en los momentos en que no estamos haciendo operativos en conjunto con ellos tenemos que ir a sus operativos únicos y controlar que estén trabajando, cuánto personal hay. Ya nos conocemos todos, la PSV no es como la de Córdoba que hay 2000, acá son 400 agentes, son poquitos, son siempre los mismos, vos cuando haces una auditoría al día 1, vas al día 3 y ves que están los mismos que estaban en el día 1, y generalmente estás desparramados territorialmente de la misma manera, y se generó como una relación de confianza.

Ahora la gran complejidad de la PSV es que ellos dependen administrativamente de la APSV pero no jerárquicamente de la APSV; pero en realidad administrativamente no dependen del todo de la APSV, porque lo que marca el director del departamento de la PSV se toma a rajatabla, porque ellos son jerárquicos, son un organismo policial y por más que la APSV diga que mañana hay que hacer un operativo en tal lugar de una hora a tal hora y, si antes de ese operativo el jefe los manda a otro lado, ellos se pueden ir a otro lado tranquilamente, ellos siempre se acotan a sus órdenes. También su laburo fue cambiando mucho porque cambiaron las cabezas de la policía varias veces y por ahí vienen otros con otra impronta, otra idea, y hasta a las mismas bases no le gustó mucho lo que intentaron armar ahora, y entonces que también empezaron a bajar la productividad. Hay cosas que no sirven en materia de seguridad vial y demás, pero, por ejemplo... las unidades operativas están determinadas como los nodos, tenemos 5 nodos, hay 5 unidades operativas y crearon 2 más intermedias por la distancia que es la de San Cristóbal y San Justo, la 6 y 7, y eso interfiere con los nodos, es un problema de jurisdicciones, a parte la policía sigue manteniendo el viejo esquema de jurisdicción de unidad regional por comisaria, entonces digamos que por más que sí la policía puede ejercer en todo el territorio provincial, si vos estás en el nodo 4 y estás haciendo un operativo en San Lorenzo, te corresponde una comisaria, pero si hiciste 5 pasos te corresponde otra. Ellos por operativo, nunca van a ir menos de 2 policías por operativo. Lo que son la policía, en términos generales ellos trabajan por tercio, o sea trabajan un grupo de trabajo, cuando se licencian trabajan otro grupo de trabajo y cuando están licenciados los 2 trabaja el tercero. Generalmente trabajan 2 días y descansan 4; en Venado Tuerto trabajan 3 días y descansan 6, y acá el personal de Rosario trabaja 12 horas, descansan 36 y se vuelven a reincorporar al otro día. Entonces siempre el personal que vos enganchas en alcoholemia es el personal que está de turno, entonces no estás por así decirlo haciendo extras, la policía lo que sí hacen son horas adicionales, que las anotan en un libro, que por ahí lo hacen para el tema de acompañamientos de carretones.

Pero digamos lo que es en sí en recursos humanos, una alcoholemia no demanda más gastos. Por lo general vienen 3 policías y 4 agentes de la agencia.

M.B: ¿Y participa alguien más?

M: Participan los municipios, técnicamente los operativos de alcoholemia se hacen en los municipios que tienen convenios y por lo general se le exige al municipio que haya personal, mínimamente uno con la grúa por el tema de remisiones.

M.B: Claro, porque la agencia no cuenta con grúa.

M: La agencia no cuenta con grúa, no cuenta con predios provinciales, ni corralón provincial, nada. La ANSV sí cuenta por ejemplo, la gendarmería cuenta, pero la provincia en sí Santa Fe, no tiene nada. Una vez se quiso gestionar una escuela que está entre Casilda y Pujato, que era un predio interesante y esas negociaciones llegaron a la nada, no sé porque habrá sido, pero mi apreciación personal es que fue por inoperancia del mismo funcionario que ha estado en su momento o por la falta de intención de llevarlo adelante; pero por fuera de eso hay muchas cosas que se pudieron haber resuelto al día de hoy.

M.B: ¿Y de qué depende la participación de los municipales?

M: La participación de los municipales depende de dos cosas puntuales. Primero de qué tan grande sea la comuna y qué cantidad de personal tenga la comuna, por ejemplo en Villada tiene un inspector de tránsito tiene un solo inspector de tránsito, no se hacen alcoholemias en Villada igualmente, pero a la par de eso es que el municipio quiera destinar ese personal que tiene a la alcoholemia. Vos por ejemplo vas a un lugar como Funes, que desde que cambio la gestión no se realizó convenio.

Vos cualquier tipo de operativo de seguridad vial que realices, si bien no es la función esa, si está bien realizado, siempre va a ser recaudador, porque si vos trabajas bien va a haber mayor cantidad de autos que se paren, mayor cantidad de falla que detecten y cada falla detectada es una infracción, así que, digamos no es seguro el cobro pero es una posibilidad de cobro. Nosotros en su momento peleando por todo este tema, no que ustedes gastan muchos viáticos, en realidad nosotros nos cansamos de explicar es que no hacemos viáticos, hacemos horas extras los fines de semanas que nos lo pagan con viáticos y de acá a 4 meses.

M.B: ¿Y operativamente, los recursos con los que cuentan para laburar, consideras que alcanzan, que están bien?

M: no, nosotros lo que hemos visto es que durante mucho tiempo que la seguridad vial no es una política que esté en agenda todavía, por lo menos acá en Santa Fe, generalmente en la mayoría del país. Nosotros vemos que acá faltan un montón de cosas, falta desde recursos humanos, nosotros somos 12 acá y 8 en Santa Fe, somos una totalidad de 20 agentes en toda la Provincia, antes eran 12 en Santa Fe, pero se han ido yendo a la oficina o se cambian de lugar, una de las grandes cuestiones por la cual uno se va es que cobra lo mismo que un administrativo.

M.B: ¿O sea que con 20 personas a nivel provincial tenes que implementar las políticas de control y fiscalización y a su vez la auditoría a la PSV?

M: Exactamente. O sea que vos tenés 20 personas para controlar 400 por así decirlo, más las tareas nuestras, que es muy poco. Después en tema de recursos materiales, nosotros no tenemos ni siquiera un vehículo propio.

M.B: ¿Y cómo se movilizan?

M: O sea la agencia tiene 3 vehículos, pero son de la agencia. Cuando tenemos que hacer controles vamos en una de las 3 chatas que tiene la agencia, pero tiene que estar disponible.

M.B: ¿Ha llegado el caso de que no han podido ir a hacer un control porque no tenían movilidad?

M: Sí, sí. Digamos lo que es una alcoholemia, que son los fines de semana, la agencia no tiene otra actividad más que la nuestra, salvo una, vehículos disponibles siempre están, que tampoco son los vehículos más óptimos porque, son 2 Master, que son una traffic y una Berlingo. Las Master en su momento las compró el observatorio vial para manejar los radares, los cinemómetros, y como después no les funcionó lo que querían hacer nos las dieron a nosotros. Que esas se usan para llevar el stand de seguridad vial, porque son vehículos de carga, tienen muchos años ya las chatas y además están cagadas a piñas, porque vos haces una x cantidad de kilómetros todos los días, como que no están en las mejores condiciones. Nosotros nos ha pasado un día de semana, que llego el lunes a trabajar, me voy a la cochera a sacar el vehículo y no hay chata. Entonces yo no puedo en esos casos desempeñar mis funciones.

M.B: ¿Y ahí cómo lo resuelven?

M: Te quedas en la oficina 6 horas sentado, así literalmente, sentado 6 horas ahí.

M.B: ¿Y en el caso de que no haya movilidad un fin de semana, qué pasa con los operativos?

M: Los operativos técnicamente siempre se llevan a cabo, digamos son 5 operativos de alcoholemia por ejemplo, se diagraman, digamos el actor más importante siempre que hace un control o alcoholemia, siempre va a ser la PSV. Es quien labra las actas, quien tiene las prohibiciones de circulación, porque vos por ahí va a algunos municipios que no tienen grúa, o sea hay algunas medidas cautelares que se pueden tomar para sacar el auto de circulación y que el personal que está haciendo esa acción quede cubierto legalmente. No es que vos agarraste a alguien sin licencia y sin seguro y con alcoholemia positiva y lo dejaste sin circular, sino que tenes algunas formas legales que vos lo que haces es dejarlo en un lugar seguro, le haces firmar al infractor de que si toca el coche ya pasa a ser una penalidad de código penal y quedas como cubierto por así decirlo. Es más para cubrir al personal que otra cosa porque con el tiempo se dieron cuenta que ante esta falta de convenio, el municipio no te quiere poner grúa ni corralón, el personal de la PSV no tiene forma de hacerlo.

M.B: O sea que están faltos de recursos humano, de movilidad e infraestructura por lo que me decís también.

M: Nosotros tampoco tenemos un lugar propio dentro de la agencia; no es que hay una oficina de agentes en la que vos tengas un locker... nosotros también tenemos una tarea que se hace en Santa Fe y acá no porque no existe el lugar físico, que es la instalación de un GPS, digamos cada móvil tiene un GPS instalado y nosotros por un televisor y un software se controlan los móviles de la PSV. Esa auditoría que nosotros hacemos presencialmente también se hace remotamente, donde tiene un montón de cosas positivas porque si vos tranquilamente agarras un cronograma de lugares que no pudiste ir o de un día que no tuviste móvil para viajar, vos por lo menos por la computadora podés controlar que estén yendo a los puntos asignados cada móvil policial. Y lo que sí la policía tiene déficit a nivel recursos, enormes. Por fuera del recursos humanos, los chicos son pocos, son personas, por lo cual se licencian, toman vacaciones, también hay algunos que se quieren ir a otros lugares, etc. Ellos en recursos materiales además están muy escasos, las chatas están destruidas, no hay una renovación de flota constante por así decirlo. Vos por ejemplo, de toda la flota nueva de las chatas que se habían comprado, que habrán sido unas 12 chatas y otra cantidad de autos, de esas 12 chatas solamente 2 tienen el enganche de atrás para traccionar. Nosotros solamente lo que tenemos son unas torretas de iluminación, que hay 2 en Rosario, 1 en Venado Tuerto y allá en el norte no sé cómo se distribuyen, que cuando vos vas a hacer un operativo de alcoholemia a un lugar que tiene poca iluminación te llevas la torreta pertinente para iluminarlo. Bueno esas chatas están fundidas y las que andan, andan a 2 por hora, entonces eso también te involucra que el personal cuando tiene que salir lo tiene que hacer mucho tiempo antes o, si sale sobre la hora porque le paso algo, además el riesgo que genera andar a 2 por hora en la ruta con ese bicho colgado. Digamos los móviles están muy pasados, el tema de la cantidad de conos, de destelladores tampoco tienen mucho. Todos los insumos que necesitan para hacer un operativo de seguridad vial no están del todo como debería ser.

Yo creo que lo que es la política de seguridad vial siempre, digamos por fuera de que no existe una política real de seguridad vial, vos no tenés ni siquiera un plano, una programación de 2 años, ni siquiera anual, lo único que en su momento se llegó a inventar fue un plan de moto (con Cuvertino como subse), que fue digamos como lo máximo de programación de política pública que se llegó a hacer a nivel agencia, pero te digo que puntualmente varía muchísimo según las cabezas de lo que son el ejecutivo. Digamos Bonfatti tiene un tipo de política, por eso lo había puesto a Lamberto en su momento como Min. de Seguridad, que tenía el tema de descentralizar las policías y la PSV era una de esas y, ahora cuando entró Pullaro lo cambia, digamos desde que entró Pullaro como Min. de Seguridad, la PSV empezó más aun a tener un rol de policía que de policía vial.

Dentro de la emergencia de seguridad, los chicos me acuerdo que en vez de hacer la carrera de suboficial que era de 2 años, la empezaron a hacer de 6 meses. Con 6 meses ya salen a la calle y terminan haciendo el año extra digamos como práctica ya en la calle. Digamos, por una emergencia o por una exigencia de la ciudadanía, muy fomentada por los medios, que acá parecía que estábamos en la mitad de Cali en vez de Rosario, los chicos empezaron a salir a la calle a los 6 meses. Se desarmó la carrera de oficial, que vos anteriormente las jerarquía son, digamos, los oficiales son los jefes de policía, y los suboficiales, los que van a trabajar. Y cada carrera van a la

par ascendiendo, y un suboficial lo que más alto puede llegar es a sargento y un oficial a comisario, que después llegan a ser las cabezas tanto de una comisaría a nivel regional como a nivel provincial de distintos lugares. Lamberto cambió mucho de esas cosas, se ve que no pudo impactar del todo, se ve que no pudo luchar contra el monstruo de la policía y dentro de esa descentralización que él quiso hacer dentro de la policía, Pullaro cuando entra lo cambia directamente. La política de Pullaro es mucho más de seguridad pública que de seguridad vial, al margen de que con el jefe de policía nuevo, que ahora lo cambiaron de nuevo, por ejemplo acá en Rosario implementaron 10 puntos donde debe haber 2 policías con un móvil parados durante 12 horas y algunos puntos de 24 horas, pero con el mismo personal y, a los cuales encima le exigían que hagan 10 actas en el mismo tiempo, lo que terminó pasando es que las actas sean todas las mismas, infracciones por estacionamiento en línea amarilla y autos sin luces, o sea que te ven pasar, te toman la patente y labran el acta, no es que te paro y te notifique, así empezaron a llegar todo este tipo de actas a la agencia, que, obviamente, si esa acta no te llega a la mano o se te notifica, vos no te vas a enterar que no tenes esa acta hasta el día de mañana... y así dejás de tener esa mínima política de seguridad vial, se ve que tienen el pensamiento de que por estar parado en la calle y que te vean ahí paradito, va a haber una mayor sensación de seguridad y, ante la sensación de mayor presencia policial vos vas a delinquir menos o vas a tener otro tipo de comportamiento vial.

M: Nosotros operativamente estamos muy ligados, o sea en la agencia ha habido bastante cambios, hay algunos ministerios donde generalmente el personal político hasta ha hecho carrera en estos 8 años., digamos como dentro de un ámbito el mismo funcionario se ha ido formando y ha ido avanzando. Es más cuando Hebe Marcogliese, la designan para la creación de la agencia, Hebe venía de trabajar en la temática en Rosario, digamos que tenía como un recorrido, que eso también, lo que llama la atención es porqué dentro de todos estos años desde que se fue Marcogliese no han traído alguien del tránsito de Rosario o alguna persona del mismo partido que tenga algún recorrido dentro del ámbito de la seguridad vial, entonces cuando se fue Marcogliese, que hubo un accidente que se cobró como 8 VF, creo que, por lo que me contaron, que cuando Hebe renuncia hubo un accidente muy importante que se cobró como 8 vidas y el costo político era muy alto y tuvo que salir del cargo y ahí es cuando entra Canalis, después vino Cuvertino, que hoy es Secretario de Gobierno de Lifschitz, que se ve que en carrera política cayó como ave de paso acá, que trajo su gente de confianza y siguió. Yo la única persona que sé que realmente entiende lo que hace es Hernán Matich, viene desde la municipalidad y está en la agencia desde antes de que yo ingrese, es director del área de sistema, la parte de los radares, la parte de los talleres de revisión técnica obligatoria. Pero es como te vengo diciendo, que por ahí la persona que tiene que tener cierto recorrido en seguridad vial para el área más ejecutiva no viene, siempre te ponen compromisos políticos partidarios. Entonces nosotros estamos muy ligados a lo que se le ocurra o pueda llegar a armar, obviamente con las políticas que marca el de arriba y, a los cambios de la PSV, nosotros estamos directamente vinculados a la PSV, estamos muy sujetos a ellos, porque nosotros sin policías no podemos trabajar en la calle, por seguridad nuestra, porque el labrado de actas lo realizan ellos, también nosotros por un tema de seguridad propia nuestra, de derecho laboral, de exigir seguridad en nuestro trabajo, hemos exigido que si o si tiene que haber personal policial en la calle para poder

trabajar. Y entonces también dependiendo de cómo va nucleando las decisiones del director de la PSV, va nucleando el trabajo nuestro. Esto en su momento cuando entro Salomón, el penúltimo jefe de la PSV, implementaron todos estos puntos fijos de 12 horas, desarmaron una cosa que se llamaba "ojos en la ruta", que era una forma interna de armar operativos de seguridad vial, que se diagramaba para todo el mes o para toda la quincena, como llegaron y dijeron esto no va más y son puntos fijos. Entonces nosotros operativamente eso nos hizo que todos los días tengamos que hacer una coordinación, con policía, municipios, lo mismo que alcoholemia pero sin tomar alcoholemia, que te pones directamente de papeles, de seguridad de vehículos, al desarmarte eso y con los puntos fijos nosotros pasamos a tener un rol de auditor directamente. Es decir no había coordinaciones para asistir, nosotros teníamos que ir directamente a los puntos fijos a ver si están trabajando o no, lo cual con el tiempo devino que después de ir 2 meses a hacer los puntos fijos, ves que tenés el mismo policía, el mismo punto fijo, era como decir esto no tiene sentido. Porque ya son puntos fijos donde ya la policía está haciendo control de esos puntos fijos porque van siempre a los mismos lados y, nuestra tarea ya pasaba a no tener ningún tipo de responsabilidad.

M.B: ¿Eso cuando fue?

M: Eso fue el año pasado y parte de este año también, cuando entró Salomón a dirigir la PSV. Así como ha variado mucho la planta política ha variado mucho también las cabezas de la policía, en todos los organismos policiales las cabezas siempre varían porque los comisarios se van jubilando y demás, pero pone el ejemplo que hasta que se fue Gaitán (Dir.PSV antes de Salomón) venía sucediendo que la persona que iba tomando la agencia era algún comisario de unidad operativa, o sea yo venía desempeñándome como segundo en rosario, cambio la cabeza, una carrera interna que venía sucediendo acá en la PSV, lo que pasó es que se fue Gaitán y Jiménez, que se fue a la policía de inteligencia y Gaitán creo que se jubiló, empezaron a traer gente de afuera. Y eso fue rompiendo la identidad con la que se venía trabajando... Una gran problemática de seguridad vial es que la misma Provincia ni siquiera trabaja de la misma manera, cada nodo trabaja diferente, todo esto pasa también por falta de recursos materiales, recursos humanos, de que las normativas tienen ciertas lagunas. Por ejemplo, se dictamina la ley provincial de adhesión a la ley nacional, dentro de las reservas, yo creo que para mí una de las más importantes en materia nuestra es el tema de las remisiones, que en vez de obligar como hace la ley de tránsito a nivel nacional, son facultativas. Es decir que vos, pasa a ser criterio tuyo si el auto donde esté, lo dejás en el corralón, lo dejás afuera, lo dejás seguir circulando, ya eso pasa a ser criterio del órgano de control. Entonces vos parás por ejemplo un auto, donde por falta de VTV, vos estas facultado a remitirlo pero puede haber gente que quiere remitir y gente que no, hay municipios que lo quieren remitir y municipios que no.

Pero también tenes todas estas cuestiones, que la Provincia no tiene corralones, no tiene grúas, a veces son 2 pibes solos con un móvil policial... es como que el espíritu con el que se maneja es que se hace lo que se puede, que no tendría que ser así bajo ningún punto de vista pero vos, ante falta de política pública, ante falta de recursos, ante falta de un montón de cosas que no tenemos porque no nos las quieren dar, a vos no te queda otra. Cuando digamos no se puede remitir el vehículo y hay que

sacarlo de circulación o cuando el conductor no está habilitado y no hay otra persona que se lleva al auto, hay dos formas que se llaman medidas cautelares, una es una prohibición de circular y la otra es la cesión de manejo. Si te hago la prohibición de circular y te digo mira, si vos moves el auto y chocas te cabe la responsabilidad penal y demás, pero yo después me fui y va a criterio del infractor si se va a llevar el auto o no, o sea que más que nada termina siendo una forma de que yo quede cubierto como personal público pero vos después con tu auto en materia de seguridad vial no resolviste nada...

Palabras de cierre y despedida.

12. ANEXOS NORMATIVAS

DECRETO N° 1698/08

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DECRETA:

ARTICULO 1°: Crease como unidad ejecutora la "Agencia Provincial de Seguridad Vial" en el ámbito de la jurisdicción del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, en adelante llamada "la Agencia", con las siguientes características: a) Corresponderá al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado la dirección estratégica de la Agencia y la evaluación de los resultados de su actividad en seguridad vial, debiendo coordinar con los Ministerios de Salud, Educación, Seguridad, Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente, Justicia y Derechos Humanos, Obras Públicas y Vivienda y otros, todo lo referente a la seguridad del sistema vial. b) La Agencia, evaluará y aplicará las políticas y medidas de seguridad vial provinciales y coordinará asimismo la ejecución de las políticas con las autoridades nacionales. c) A la Agencia, dentro de la esfera de sus competencias, le corresponden las potestades administrativas para el cumplimiento de sus fines, en los términos que prevea la legislación aplicable. d) La Agencia tendrá su sede en la ciudad de Santa Fe y podrá proponer al Poder Ejecutivo Provincial la creación de delegaciones en los cinco nodos regionales del interior de la Provincia.

ARTICULO 2°: A los efectos del presente decreto se define como Seguridad Vial al "Conjunto de condiciones y normas jurídicas y técnicas, garantizadas por ordenamiento jurídico en su totalidad, para minimizar o neutralizar los riesgos de la circulación peatonal y vehicular en el espacio público". Comprende a todos los componentes del sistema del transporte y su manifestación dinámica, el tránsito, definidos como factor humano, factor medioambiental y de infraestructura vial y factor vehicular.

ARTICULO 3°: Quedan comprendidas en las disposiciones del presente decreto, las siguientes actividades: a) Formular, promover la ejecución y evaluar, complementariamente con el Consejo Provincial de Seguridad Vial, las políticas públicas relativas a la seguridad vial, y al desarrollo de una movilidad sustentable, en coordinación con otros organismos competentes. b) La promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial provincial, regionales y locales dentro del territorio de la Provincia, en armonía con las acciones de la Agencia Nacional de Seguridad vial creada por Ley N° 26.363, u organismos afines creados o a

crearse, y organismos internacionales. c) La coordinación y seguimiento, en el ámbito provincial, del Plan Nacional de Seguridad Vial.

ARTICULO 4°: La Agencia realizará sus actividades de conformidad con los siguientes objetivos: 1. Promover la seguridad vial, como aspecto fundamental de la salud pública y del desarrollo, a través de la formación y capacitación de todos los usuarios del sistema de transporte y actores de seguridad vial, generando un cambio cultural, a través de herramientas del sistema de educación, la comunicación estratégica, el control de conductas de acatamiento de la ley y la planificación del sistema del tránsito. 2. Propiciar la colaboración y coordinación de acciones de los organismos públicos y privados competentes en materia de seguridad vial y su interacción con la sociedad en su conjunto. 3. Funcionar como centro de referencia de ámbito provincial en la generación y articulación de políticas de seguridad vial. 4. Actuar con idoneidad y transparencia basadas en la información científica y técnica oportuna y disponible.

ARTICULO 5°: Las funciones de la Agencia serán: a) Coordinar, impulsar y fiscalizar, complementariamente con el Consejo Provincial de Seguridad Vial la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio provincial, y evaluar las actuaciones de los organismos con competencia directa o indirecta en la materia. b) Propiciar la actualización normativa provincial en materia de tránsito y seguridad vial, adecuando el ordenamiento legal de Santa Fe a la nueva dinámica provincial, regional y nacional en materia de seguridad vial, proponiendo modificaciones tendientes a la armonización normativa vigente en las distintas jurisdicciones municipales y comunales. c) Entender como autoridad de aplicación del sistema uniforme de habilitación de conductores previsto en el Anexo I del Dto. 2311/99 reglamentario de la Ley Provincial 11.583 para el ámbito provincial, estableciendo las características y procedimientos de gestión, otorgamiento, emisión e impresión de la Licencia de Conducir, acorde a la normativa provincial y en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes; habilitar, auditar y supervisar el funcionamiento de centros de otorgamiento situados en las localidades adheridas al sistema provincial de Licencias de Conducir. d) Coordinar y sistematizar con los municipios y comunas, la implementación del sistema de puntos aplicable a la Licencia de Conducir, conforme los lineamientos que establezcan la legislación provincial y la nacional, y las pautas de procedimiento que se fijen en las respectivas leyes y reglamentaciones. e) Entender en el desarrollo y gestión del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito creado por Ley Provincial N° 11.583, y su vinculación con el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. Coordinar la emisión de los informes del Registro Provincial y Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia de conducir (art.13 del Anexo I del Dto. Regl. 2311/99). f) Entender en la creación, desarrollo y gestión del Sistema Integrado de Denuncias de Accidentes de Tránsito en el ámbito Provincial. g) Entender en la creación, desarrollo, gestión y control de los centros de capacitación y formación de actores de seguridad vial y de las escuelas de conductores en el ámbito provincial de naturaleza pública; habilitar y supervisar el funcionamiento de escuelas de conductores privadas. h) Entender en todo lo atinente al sistema de revisión técnica vehicular obligatoria (RTO) para vehículos de uso particular y oficial, en la gestión y control del proceso que lo involucra y autorizar el funcionamiento de Centros de Revisión Técnica en el ámbito de la provincia, comprendiendo a los vehículos livianos cuyo peso no supere los 3.500 kg.

y se encuentren comprendidos en las categorías L3, L4, y L5, M, M1, N, N1, O1 y O2, establecidas por el art. 28 del Decreto Nacional N° 779/95, de conformidad a lo establecido en el art. 7 de la Ley Provincial 11.583 y su Decreto Reglamentario N° 2311/99. i) Coordinar con la Nación y los Municipios acciones interjurisdiccionales en materia de tránsito y seguridad vial, complementariamente con el Consejo Provincial de Seguridad Vial. j) Coordinar con autoridades municipales y comunales, conjuntamente con las fuerzas de seguridad provinciales y/o nacionales y/o el Consejo Provincial de Seguridad Vial, operativos de control de tránsito y de seguridad vial en las rutas provinciales y nacionales que atraviesan el territorio provincial, promoviendo la uniformidad de los procedimientos y de los criterios de aplicación, en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes. k) Autorizar la colocación en autopistas, rutas y caminos nacionales y provinciales que atraviesan el territorio provincial, de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y sistemas inteligentes de control de tránsito y su uso manual por las autoridades de constatación, de conformidad a las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones establecidas por los organismos nacionales competentes en la materia, en consonancia con las disposiciones nacionales y provinciales vigentes. l) Coordinar el Sistema de control de tránsito en estaciones de peaje de rutas provinciales y nacionales concesionadas, conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización, y en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes. ll) Coordinar operativos de seguridad vial con las fuerzas de seguridad nacionales y provinciales que fueran afectadas a funciones de ordenamiento, prevención, control y fiscalización en materia de tránsito y seguridad vial. m) Promover la creación de una nueva fuerza de seguridad provincial con competencia exclusiva en materia de ordenamiento, prevención y fiscalización del tránsito y la seguridad vial. n) Propiciar y desarrollar un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de entrega, registro y digitalización, así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario, en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes. ñ) Desarrollar e implementar programas de formación y capacitación de los actores de la seguridad vial. o) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad provincial, nacional o internacional, con fines de prevención de siniestros de tránsito y promoción de la seguridad vial. p) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la nación, las provincias y las municipalidades. q) Desarrollar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Provincial de Seguridad Vial. r) Desarrollar estrategias comunicacionales orientadas a la prevención de siniestros de tránsito en la provincia. s) Programar y promover estudios y trabajos de investigación en materia de tránsito y seguridad vial. t) Realizar recomendaciones y requerimientos a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial, en materia de capacitación y formación de actores, seguridad de vehículos, infraestructura y señalización vial, y coordinar la implementación de un sistema de Auditoría Provincial de Seguridad Vial en el ámbito del territorio provincial. u) Asesorar a la Administración Pública, en la planificación y desarrollo de sus políticas de tránsito y seguridad vial. v) Censar y actualizar los recursos, públicos o privados, relacionados con el tránsito y la seguridad vial, favoreciendo las relaciones entre ellos. w) Redactar un informe anual

para presentar ante el Ministro de Gobierno y Reforma del Estado que refleje las actuaciones oficiales y que analice la situación general de la seguridad vial de la Provincia, señalando los campos prioritarios de acción y los riesgos emergentes.

ARTICULO 6°: Relación institucional y procedimientos: a) Corresponde al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado la dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de la actividad de la Agencia Provincial de Seguridad Vial. b) El Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado articulará las políticas respectivas con las áreas responsables de la Seguridad, Educación, Salud, Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente, Obras Públicas y Vivienda, Justicia y Derechos Humanos, Cultura y demás órganos, instituciones o empresas vinculadas con la problemática de la Seguridad Vial. c) La Agencia, podrá comunicarse directamente con los entes autónomos, servicios descentralizados y demás órganos del Estado, interactuando con cada uno de ellos para aunar esfuerzos, y unificar criterios para una óptima implementación de políticas integrales de Seguridad Vial. d) La Agencia ajustará su actuación y el régimen de su personal, a los principios generales y reglas de procedimiento administrativo vigentes para la Administración Central. Sus actos podrán ser recurridos de conformidad con las normas constitucionales y legales vigentes, aplicables a la Administración Pública Provincial.

ARTICULO 7°: De la integración de la Agencia La Agencia estará integrada por: a) Gabinete Ejecutivo b) Gabinete Científico c) Gabinete Consultivo.

ARTICULO 8°: Del Gabinete Ejecutivo La misma estará integrada por: a) Secretario b) Directores y Subdirectores Provinciales c) Responsables de Áreas, Departamentos, y Programas d) Personal general Las funciones de los mismos deberán establecerse en el respectivo reglamento interno, en función a los programas y acciones de la Agencia.

ARTICULO 9°: Del Gabinete Científico: a) Tendrá entre sus funciones, la de proporcionar a la Agencia dictámenes científicos en materia de seguridad vial, como así también la de coordinar los trabajos de los grupos de profesionales expertos e idóneos en la materia que realicen actividades de evaluación de riesgos en el marco de las actuaciones de la Agencia. b) La composición tendrá en cuenta la diversidad de disciplinas que requiere el análisis y la gestión de los riesgos relacionados con la Seguridad Vial. c) El Secretario de la Agencia nombrará a los miembros del Gabinete Científico por un período determinado y a través de los procedimientos que se establezcan en el Estatuto de la Agencia, pudiendo constituirse grupos de expertos. d) El número y denominación de los grupos de expertos será determinado por el Secretario. e) La Agencia impulsará la creación de una red de instituciones que colaboren permanentemente, a la que podrá encargar trabajos de investigación e informes científicos y técnicos. f) El Gabinete Científico será presidido por el Secretario de la Agencia. g) La participación en dicho Gabinete será "ad honorem" y las opiniones y dictámenes vertidos serán no vinculantes.

ARTICULO 10°: Del Gabinete Consultivo: Tendrá como función proponer lineamientos de armonización provincial en materia de seguridad vial. Estará integrado por: a) Representantes ministeriales, con rango no inferior a Director Provincial, de los Ministerios de Seguridad, Salud, Educación, Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente, Obras Públicas y Vivienda, Justicia y Derechos Humanos, y otros

Ministerios u organismos vinculados a la problemática de la Seguridad Vial. Será presidido por el Secretario de la Agencia. Su composición y funcionamiento se regulará en los procedimientos que se establezcan en el reglamento interno de la Agencia, siendo su misión asesorar al Secretario en el ejercicio de sus funciones e intervenir en aquellos asuntos que se determinen en la reglamentación posterior. b) Representantes de instituciones oficiales, instituciones barriales o vecinales, ONGs, centros comunitarios, escuelas, organizaciones de empresas industriales, comerciales, profesionales y sociales, cuyo ámbito de actividad se vincule directa o indirectamente con la seguridad vial. c) Representantes de los municipios y nodos regionales integrantes del Departamento Ejecutivo con el más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones. La participación en dicho Gabinete será "ad honorem", y las opiniones y dictámenes vertidos serán no vinculantes.

ARTICULO 11°: Instrúyase al Ministerio de Economía a iniciar las actuaciones pertinentes, tendientes al financiamiento necesario para el normal funcionamiento de la Agencia Provincial de Seguridad Vial. El Ministerio de Economía deberá requerir a las jurisdicciones involucradas como consecuencia de la creación de la Unidad Ejecutora, remitan los pedidos de contabilización presupuestarias pertinentes en un plazo no mayor de 15 días.

ARTICULO 12°: Del Reglamento interno y constitución de la Agencia: Corresponde al Secretario dictar el Reglamento interno de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, bajo iniciativa y aprobación del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado.

ARTICULO 13°: Normas de aplicación: La Agencia será el organismo natural de aplicación, dentro de sus competencias delimitadas de: a) Ley Nacional N° 24.449 - Ley Nacional de Tránsito. b) Decretos Reglamentarios PEN N° 779/95 y 79/97 c) Ley Provincial N° 11.583 - Ley Provincial de Tránsito d) Decreto Reglamentario N° 2311/99 e) Decreto N° 3103/01 Reglamentación del control de alcoholemia en territorio provincial. f) Ley Provincial N° 12.217 y Decreto N° 082/05. g) Decreto Provincial N° 2044/01 h) Toda otra norma que regle en la materia tránsito o seguridad vial provincial, nacional e internacional creada o por crearse.

ARTICULO 14°: De los Municipios y Comunas: a) La agencia promoverá la creación de delegaciones de Agencias de Seguridad Vial a nivel municipal/comunal de manera individual o por cada una de las cinco Regiones Provinciales que compartan características similares con relación a la temática que integren los conceptos de seguridad en materia de procedimientos de emisión de licencias, procedimientos uniformes de control y educación vial asistemática. b) Serán los organismos naturales de aplicación de las normas correspondientes al Artículo 14, a nivel local y articularán con la Agencia Provincial el diseño de políticas integradoras entre los municipios/comunas y la Provincia. c) Las políticas aplicadas desde el nivel provincial serán las construidas por consenso con los niveles locales y de manera articulada, respetando las realidades socioculturales y económicas de cada región.

ARTICULO 15°: Modifíquese el art. 3 del Decreto Provincial 2311/99 reglamentario de la Ley N° 11.583, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "Art. 3.- El Poder Ejecutivo designará al delegado titular y un alterno que representará a la provincia ante el Consejo Federal de Seguridad Vial. El cargo de representante es de carácter

honorario. Los gastos de traslado y viáticos serán afrontados por el área a la cual pertenece quien resulte designado. Los representantes podrán contar con el apoyo de colaboradores "ad honorem" designados por el Consejo a su pedido".

ARTICULO 16°: Modifíquese el art. 4 del Decreto Provincial 2311/99 reglamentario de la Ley N° 11.583, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "Art.4.- CONSEJO PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL: Inc.1: El Consejo Provincial de Seguridad Vial creado por Ley Provincial N° 11.583, estará integrado por: Representantes de Municipios y Comunas por cada una de las cinco regiones provinciales, quienes deberán ser integrantes del Departamento Ejecutivo con el más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones; debiéndose asegurar la participación de las localidades más pequeñas. Representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad vinculadas directa o indirectamente vinculadas con la problemática de la seguridad vial. Se cursará invitación a la Honorable Legislatura Provincial a fin de que designe dos (2) representantes por cada una de las comisiones legislativas avocadas al tratamiento de la Seguridad Vial, de las Cámaras de Diputados y Senadores. El Consejo Provincial de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Provincial de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico. El Consejo Provincial de Seguridad Vial será presidido por el titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial. El cargo de representante es de carácter honorario. Los gastos de traslado y viáticos serán afrontados por el área a la cual pertenece quien resulte designado. Los representantes podrán contar con el apoyo de colaboradores ad-honorem designados por el Consejo a su pedido. Inc.2: La misión y funciones del Consejo son: a) Promoverá con las Autoridades Municipales o Comunales, el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley N° 11583 y Ley Nacional N° 24449, teniendo en cuenta los criterios de: uniformidad; centralización normativa; descentralización ejecutiva; participación intersectorial y multidisciplinaria; transformación e innovación tecnológica. b) Dictará su nuevo reglamento de funcionamiento acorde a su nueva integración, dentro de un plazo no mayor a sesenta (60) días corridos, contados a partir de la primera reunión. Podrá crear comisiones de estudio y elaboración de programas, acciones o normativas, que propondrá al Poder Ejecutivo. c) Sus decisiones serán tomadas por la mayoría absoluta de los miembros que lo componen. d) Podrá requerir informes y solicitar colaboración de los organismos públicos provinciales, los que estarán obligados a suministrarla. e) Determinará, en su primera reunión, los organismos no gubernamentales y privados, instituciones oficiales y privadas, organizaciones de empresas industriales, comerciales, y colegios profesionales, cuyo ámbito de actividad se vincule directa o indirectamente con la Seguridad Vial, que conformarán el cuerpo de asesores, sin perjuicio de otros que puedan incorporarse en el futuro, a propuesta de los miembros del Consejo. f) Asesorará al Poder Ejecutivo sobre el desarrollo de los programas de Seguridad y Educación Vial que se implementen.

ARTICULO 17°: Modifíquese el art. 5 del Decreto Provincial 2311/99 reglamentario de la Ley N° 11.583, el cual quedará redactado de la siguiente manera "Art. 5.- EDUCACION VIAL: Las atribuciones que en la materia corresponden al Ministerio de Educación deberán ejercitarse conforme a lo dispuesto por la Ley 24.449 y la Ley 11686, o la norma que en el futuro la sustituya".

ARTICULO 18°: Modifíquese el art. 2 del Anexo I del Decreto N° 2311/99 reglamentario de la Ley Provincial 11.583, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "Art. 2 - COMPETENCIA: Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley, la Agencia Provincial de Seguridad Vial y la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe, quienes coordinarán con las respectivas jurisdicciones, medidas tendentes al efectivo cumplimiento de las normas contenidas en la presente reglamentación y en la Ley 11.583, a tal efecto, quedan facultadas a suscribir convenios de complementación y coordinación con las autoridades comunales o municipales, Instituciones y organizaciones no gubernamentales, ad referendum del Poder Ejecutivo, los que serán comunicados al Consejo Provincial de Seguridad Vial. Los convenios que se hubieren firmado sobre la materia, en especial a los que refiere el art. 57, punto 1 de este Anexo, continuarán vigentes".

ARTICULO 19°: La Agencia Provincial de Seguridad Vial, reemplazará a la Subsecretaría de Transporte de la Provincia como autoridad de aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley N° 24.449, excepto con relación a las normas establecidas en el Capítulo III, arts. 53 al 58 inclusive de dicha ley.

ARTICULO 20°: La Agencia Provincial de Seguridad Vial, reemplazará a la Subsecretaría de Transporte de la Provincia como autoridad de aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley Provincial N° 11.583 y su Decreto Reglamentario N° 2311/99 y anexos, excepto con relación a lo establecido en los arts. 29 inc. "7.c", 53 al 58 inclusive, del ANEXO I de dicho decreto provincial. Con referencia a lo establecido en el art. 7 de la Ley 11.583, y su Decreto Reglamentario N° 2311/99, la Agencia Provincial de Seguridad Vial entenderá sólo en lo atinente al sistema de revisión técnica vehicular obligatoria (RTO) para vehículos de uso particular y oficial, comprendiendo a los vehículos livianos cuyo peso no supere los 3.500 kg. y que se encuentren comprendidos en las categorías L3, L4, y L5, M, M1, N, N1, O1 y O2, establecidas por el art. 28 del Decreto Nacional N° 779/95, manteniendo la Subsecretaría de Transporte las competencias con relación a las otras categorías de rodados.

ARTICULO 21°: La Agencia Provincial de Seguridad Vial, reemplazará a la Subsecretaría de Transporte de la Provincia en las funciones acordadas a ésta por Ley Provincial N° 12.217 y su Decreto Reglamentario N° 82/05 y por Decreto Provincial N° 2044/01.

ARTICULO 22°: Refréndese por los señores Ministros de Gobierno y Reforma del Estado y de Economía.

ARTICULO 23°: Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

LEY 11583

ADHESION PROVINCIAL A LA LEY NACIONAL DE TRANSITO N. 24449.
BOLETIN OFICIAL, 14 de Octubre de 1998

ARTICULO 1. Adhiérese la Provincia de Santa Fe a las disposiciones de la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449, Títulos I a VIII.

ARTICULO 2. En lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional por parte de la Gendarmería Nacional, establécese que dicha fuerza no podrá interferir en la competencia provincial en esa materia, en virtud de tratarse de una facultad no delegada al Gobierno Federal, sin perjuicio de los convenios celebrados o que pudieran celebrarse oportunamente con la Nación.

ARTICULO 3. A los efectos de cumplimentarse lo establecido en el Título II (Artículos 6° y 8°) de la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449, el Poder Provincial dispondrá la participación e integración de la Provincia de Santa Fe en el Consejo Federal de Seguridad Vial.

ARTICULO 4. Créase el Consejo Provincial de Seguridad Vial, dentro de la órbita del Poder Ejecutivo Provincial, con las siguientes funciones: a) Fiscalizar la aplicación de la ley y sus resultados. b) Proponer políticas de prevención de accidentes de tránsito. c) Alentar y desarrollar la educación vial. d) Coordinar la acción de las autoridades de tránsito de las jurisdicciones nacional, provincial, municipal y comunal. e) Promover la capacitación de los técnicos y funcionarios a cargo de la aplicación y comprobación de las faltas previstas por la legislación vigente. f) Fomentar y desarrollar la investigación de accidentología a través de la creación de un Registro Provincial de Antecedentes del Tránsito. g) Garantizar la participación en calidad de asesores de las entidades que representan a los sectores de la actividad privada y/u organizaciones civiles no gubernamentales vinculadas a la materia.

ARTICULO 5. El Poder Ejecutivo Provincial, a través del Ministerio de Educación, establecerá lo necesario para la inclusión de contenidos básicos de educación vial en los niveles educativos dependientes de esa cartera. Asimismo, dispondrá una campaña de difusión dirigida a toda la comunidad sobre el uso de la vía pública, condiciones de seguridad, circulación, reglas de velocidad, régimen de sanciones, procedimientos y demás alcances de la Ley Nacional Nro. 24.449, realizará los cursos de capacitación previstos en su Artículo 10° como así también, los programas de prevención de accidentes y de seguridad en los servicios de transporte acorde al Artículo 9° de la mencionada Ley Nacional.

ARTICULO 6. Nota de Redacción (Modifica art. 328 bis Ley 6740).

ARTICULO 7. En lo que respecta a la revisión técnica obligatoria, El Poder Ejecutivo Provincial delegará la misma por convenios con Municipalidades y Comunas de la Provincia. Podrán hacerlo en forma individual o a través de convenios interjurisdiccionales. Podrán asimismo, concesionar a terceros la prestación de los servicios siguiendo sus propias normas legales, o formalizar convenios con instituciones de educación técnica reconocidas oficialmente. Las exigencias para los talleres, el registro de los mismos y la idoneidad técnica de sus responsables se establecerá por reglamentación, unificando un criterio para toda la Provincia. En los casos en que las Municipalidades y Comunas no cumplan los requisitos básicos exigidos por la reglamentación, la revisión técnica obligatoria será ejercida por el Poder Ejecutivo Provincial.

ARTICULO 8. Invítase a las Municipalidades y Comunas de la Provincia a adherir a los términos de la presente ley.

ARTICULO 9. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley dentro de los treinta días de su publicación; quedando derogadas desde entonces todas las disposiciones que se opongan a la presente.

ARTICULO 10. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

L E Y 13133:

TÍTULO I

ADHESIÓN Y LAS RESERVAS

ARTÍCULO 1.- Adhesión. La Provincia adhiere, en cuanto no se oponga a las disposiciones de la presente, a la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 Títulos I a VIII con las modificaciones introducidas por las leyes Nacionales N° 24.788, 25.456, 25.857, 25.965 y en el Capítulo II de la ley Nacional N° 26.363.

ARTÍCULO 2.- Competencia. En lo referente a las funciones relativas a la prevención y control del tránsito y de la seguridad vial en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial, establécese que las mismas no podrán alterar las competencias reservadas y no delegadas al Gobierno Federal, sin perjuicio de los convenios de colaboración celebrados o que pudieran celebrarse oportunamente con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial o cualquier otro organismo de la Nación.

Se declaran autoridades de aplicación y comprobación de la presente ley, sin perjuicio de las asignaciones de competencia que el Poder Ejecutivo efectúe en la reglamentación, a la Agencia Provincial de Seguridad Vial, a los Municipios y Comunas, a la Subsecretaría de Transporte en lo que respecta a la aplicación de lo dispuesto en los artículos 53 al 58 de la ley Nacional de Tránsito N° 24.449, y a la Dirección Provincial de Vialidad en el marco de lo dispuesto en la ley Provincial N° 12.354.

ARTÍCULO 3.- Consejo Federal de Seguridad Vial. A los efectos de cumplimentarse lo establecido en el Título II, artículos 6 a 8 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, el Poder Ejecutivo dispondrá la participación e integración de la Provincia en el Consejo Federal de Seguridad Vial.

TÍTULO II

AGENCIA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 4.- Personería. Créase la Agencia Provincial de Seguridad Vial (A.P.S.V.) como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado.

Corresponderá a ese Ministerio la dirección estratégica de la Agencia Provincial de Seguridad Vial y la evaluación de los resultados en la materia, debiendo coordinar con

los demás ministerios y organismos del Estado Provincial, todo lo referente a la seguridad del sistema vial.

La Agencia Provincial de Seguridad Vial, evaluará y aplicará las políticas públicas y medidas de seguridad vial provinciales y coordinará, asimismo, la ejecución de las políticas con las autoridades nacionales, y dentro de la esfera de sus competencias le corresponderán las potestades administrativas para el cumplimiento de sus fines, en los términos que prevea la legislación aplicable.

ARTÍCULO 5.- Definición y Alcances. A los efectos de la presente ley se define como Seguridad Vial al conjunto de condiciones y normas jurídicas y técnicas, garantizadas por ordenamiento jurídico en su totalidad, para minimizar o neutralizar los riesgos de la circulación peatonal y vehicular en el espacio público.

Comprende a todos los componentes del sistema del transporte y su manifestación dinámica, el tránsito, definidos como factor humano, factor medioambiental y de infraestructura vial, y factor vehicular.

ARTÍCULO 6.- Objetivos. La Agencia Provincial de Seguridad Vial realizará sus actividades de conformidad con los siguientes objetivos:

1. Promover la seguridad vial, como aspecto fundamental de la salud pública y del desarrollo, a través de la formación y capacitación de todos los usuarios del sistema de transporte y actores de seguridad vial, generando un cambio cultural, a través de herramientas del sistema de educación, la comunicación estratégica, el control de conductas de acatamiento de la ley y la planificación del sistema del tránsito.
2. Propiciar la colaboración y coordinación de acciones de los organismos públicos y privados competentes en materia de seguridad vial y su interacción con la sociedad en su conjunto.
3. Funcionar como centro de referencia de ámbito provincial en la generación y articulación de políticas de seguridad vial.
4. Actuar con idoneidad y transparencia basadas en la información científica y técnica oportuna y disponible.

ARTÍCULO 7.- Funciones. Serán funciones de la Agencia Provincial de Seguridad Vial:

1. Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas públicas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio provincial, y evaluar las actuaciones de los organismos con competencia directa o indirecta en la materia.
2. Promover, coordinar y controlar las políticas de seguridad vial provincial, regionales y locales dentro del territorio de la Provincia, en armonía con las acciones de la Agencia Nacional de Seguridad vial creada por ley N° 26.363, u organismos afines creados o a crearse, y organismos internacionales; coordinar y dar seguimiento, en el ámbito provincial, del Plan Nacional de Seguridad Vial.
3. Propiciar la actualización normativa provincial en materia de tránsito y seguridad vial, adecuando el ordenamiento legal a la nueva dinámica provincial, regional y

nacional en materia de seguridad vial, proponiendo modificaciones tendientes a la armonización normativa vigente en las distintas jurisdicciones municipales y comunales.

4. Entender como autoridad de aplicación en el diseño, gestión y control del sistema uniforme de habilitación de conductores particulares y profesionales en el ámbito provincial, estableciendo las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la Licencia de Conducir, acorde a la normativa provincial y en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes; habilitar, auditar y supervisar el funcionamiento de centros de otorgamiento situados en las localidades adheridas al sistema provincial de Licencias de Conducir.

5. Implementar el sistema de puntos aplicable a la Licencia de Conducir Provincial, conforme los lineamientos que establezca la legislación nacional, y las pautas de procedimiento que se fijen en las respectivas leyes y reglamentaciones.

6. Entender en el desarrollo y gestión del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito y su vinculación con el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Coordinar la emisión de los informes del Registro Provincial y Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia de Conducir.

7. Entender en la creación, desarrollo y gestión del sistema integrado de denuncias de accidentes de tránsito en el ámbito Provincial.

8. Entender en la creación, desarrollo, gestión y control de los centros de capacitación y formación de actores de seguridad vial y de las escuelas de conductores en el ámbito provincial de naturaleza pública; habilitar y supervisar el funcionamiento de escuelas de conductores privadas.

9. Entender en todo lo atinente al sistema de revisión técnica vehicular obligatoria (RTO), en la gestión y control del proceso que lo involucra, y autorizar el funcionamiento de Centros de Revisión Técnica en el ámbito de la Provincia, correspondientes a todas las categorías de rodados previstas en el artículo 28 del Decreto Nacional N° 779/95, y de conformidad a lo establecido en el artículo 45 de la presente ley y del Decreto Provincial N° 0869/09.

10. Coordinar con la Nación y los Municipios acciones interjurisdiccionales en materia de tránsito y seguridad vial.

11. Coordinar con autoridades municipales y comunales, conjuntamente con las fuerzas de seguridad provinciales y nacionales operativos de control de tránsito y de seguridad vial en las rutas provinciales y nacionales que atraviesan el territorio provincial, promoviendo la uniformidad de los procedimientos y criterios de aplicación, en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes.

12. Autorizar la colocación y utilización en rutas y caminos provinciales y nacionales que atraviesan el territorio provincial, de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y sistemas inteligentes de control de tránsito.

13. Coordinar el Sistema de control de tránsito en estaciones de peaje de rutas provinciales y nacionales concesionadas, conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización, en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes.
14. Coordinar operativos de seguridad vial con las fuerzas de seguridad nacionales y provinciales que fueran afectadas a funciones de ordenamiento, prevención, control y fiscalización en materia de tránsito y seguridad vial.
15. Promover la creación de un nuevo cuerpo de agentes de fiscalización provincial con competencia exclusiva en materia de ordenamiento, prevención y fiscalización del tránsito y la Seguridad Vial.
16. Propiciar y desarrollar un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de entrega, registro y digitalización, así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario, en consonancia con las disposiciones nacionales vigentes.
17. Desarrollar e implementar programas de formación y capacitación de los actores de la seguridad vial.
18. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad provincial, nacional o internacional, con fines de prevención de siniestros de tránsito y promoción de la seguridad vial.
19. Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las Provincias y las Municipalidades.
20. Desarrollar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Provincial de Seguridad Vial.
21. Desarrollar estrategias comunicacionales orientadas a la prevención de siniestros de tránsito en la Provincia.
22. Programar y promover estudios y trabajos de investigación en materia de tránsito y seguridad vial.
23. Realizar recomendaciones y requerimientos a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial, en materia de capacitación y formación de actores, seguridad de vehículos, infraestructura y señalización vial, y coordinar la implementación de un sistema de auditoría provincial de seguridad vial en el ámbito del territorio provincial.
24. Asesorar a la Administración Pública, en la planificación y desarrollo de sus políticas de tránsito y seguridad vial.
25. Censar y actualizar los recursos públicos o privados, relacionados con el tránsito y la seguridad vial, favoreciendo las relaciones entre ellos.

26. Redactar un informe anual, que refleje las actuaciones oficiales y que analice la situación general de la seguridad vial de la Provincia, señalando los campos prioritarios de acción y los riesgos emergentes. Dicho informe, con previa opinión del Consejo Provincial de Seguridad Vial, será elevado al Ministro de Gobierno y Reforma del Estado y a ambas Cámaras del Poder Legislativo.

ARTÍCULO 8.- Coordinación. La Agencia Provincial de Seguridad Vial como autoridad de aplicación de la presente ley y de las políticas provinciales vinculadas a la seguridad vial, coordinará con las autoridades nacionales, provinciales, municipales y comunales las medidas tendientes a su efectivo cumplimiento. A tal efecto, queda facultada a suscribir convenios de complementación y coordinación con estas autoridades y con otras instituciones y organizaciones no gubernamentales.

ARTÍCULO 9.- Domicilio. La Agencia Provincial de Seguridad Vial tendrá su domicilio en la ciudad de Santa Fe y podrá constituir delegaciones en el interior de la Provincia que dependerán en forma directa de la misma.

ARTÍCULO 10.- Titular. La Agencia Provincial de Seguridad Vial estará a cargo de un funcionario con jerarquía y rango no inferior a Subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 11.- Atribuciones. El titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial tendrá las siguientes atribuciones:

1. Representar, administrar y dirigir a la Agencia Provincial de Seguridad Vial.
2. Elaborar el plan operativo anual.
3. Convocar al Consejo Provincial de Seguridad Vial por lo menos una (1) vez cada tres (3) meses y someter a su consulta las políticas planificadas y las que se encuentran en ejecución.
4. Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.
5. Promover las relaciones institucionales de la Agencia Provincial de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas, privadas e intermedias, para el logro de sus objetivos, en coordinación con los organismos con competencia en la materia.
6. Poner a consideración del Gabinete Consultivo de la Agencia Provincial de Seguridad Vial el plan estratégico que ésta elabore.
7. Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento operativo de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.
8. Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros.

9. Requerir a los distintos organismos de la Administración Pública Provincial la comisión o adscripción de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento del organismo.

ARTÍCULO 12.- Presupuesto. La Agencia Provincial de Seguridad Vial elaborará anualmente su presupuesto, el que será remitido al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado para su consideración de conformidad a las pautas establecidas por la Ley Provincial N° 12.510.

Hasta tanto no se sancione el primer presupuesto de la Agencia Provincial de Seguridad Vial como organismo descentralizado, la misma funcionará con los fondos que le fueran asignados a su anterior estructura.

ARTÍCULO 13.- Recursos. Para el cumplimiento de sus cometidos, la Agencia Provincial de Seguridad Vial dispondrá de los siguientes recursos:

1. Las partidas presupuestarias asignadas por la Ley de Presupuesto o leyes especiales.
2. Los montos recaudados en concepto de sanciones de multas y recargos por actas de infracciones de tránsito y seguridad vial labradas y juzgadas por autoridades de aplicación de la Provincia y los originados por el mismo concepto por la ejecución de convenios suscriptos con la Nación, Municipios o Comunas.
3. Los montos, porcentajes percibidos sobre las tasas administrativas, tarifas y precios convenidos, correspondientes a la Provincia en materias de Licencias de Conducir particular y profesional, Sistema de Revisión Técnica Vehicular, Registros de Licencias de Conductor y Antecedentes de Tránsito, Sistema Integrado de Denuncias de Accidentes de Tránsito, u otros servicios administrativos o de equipamiento derivados de los distintos sistemas de la Seguridad Vial, creados o a crearse.
4. Los montos correspondientes al producido de la venta en subasta pública de vehículos y de material de rezago de vehículos secuestrados por la Provincia en ejercicio de funciones de fiscalización de infracciones de tránsito y transporte, conforme lo disponga la reglamentación pertinente.
5. Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte.
6. Los ingresos que obtenga como consecuencia de subvenciones o convenios con entes públicos.
7. Los ingresos obtenidos por las disposiciones del artículo 41 de la presente.
8. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y activos y todo otro ingreso no previsto en los incisos anteriores, provenientes de la gestión del organismo.
9. Cualquier otro recurso recaudado mediante sistemas de fiscalización del tránsito, creados o a crearse.

ARTÍCULO 14.- Fondo de Seguridad Vial. Créase en el ámbito de la Agencia Provincial de Seguridad Vial la cuenta "Fondo de Seguridad Vial" en el Banco que

actúe como agente financiero de la provincia de Santa Fe, en la que se depositará el producido por cobro de tasas por servicios administrativos y por cualquier otro rubro derivado del cobro de multas por infracciones de tránsito, otorgamiento de licencias de conducir, revisión técnica vehicular y otros servicios administrativos, técnicos o de equipamiento derivados de la aplicación de los distintos sistemas de la seguridad vial, sin que ello pueda afectar lo que perciben los municipios y comunas por tales conceptos.

Dichos ingresos se destinarán a partir de la vigencia de la presente ley, para atender la infraestructura, equipamiento, gastos de funcionamiento, servicios y desarrollo de programas del Sistema de Seguridad Vial.

El mismo criterio podrá ser utilizado por los Municipios y Comunas, para la determinación de Tasas por Servicios en su ámbito de competencia de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de Municipalidades y Comunas.

ARTÍCULO 15.- Integración. La Agencia Provincial de Seguridad Vial contará con el auxilio en sus funciones de:

a) Gabinete Científico.

b) Gabinete Consultivo.

ARTÍCULO 16.- Gabinete Científico. El Gabinete Científico tendrá entre sus funciones la de proporcionar a la Agencia Provincial de Seguridad Vial, dictámenes científicos en materia de seguridad vial, como así también la de coordinar los trabajos de los grupos de profesionales expertos e idóneos en la materia que realicen actividades de evaluación de riesgos.

La composición del gabinete tendrá en cuenta la diversidad de disciplinas que requiere el análisis y la gestión de los riesgos relacionados con la Seguridad Vial.

El titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial nombrará a los miembros del Gabinete Científico por un período determinado y a través de los procedimientos que se establezcan en el reglamento interno de la Agencia, pudiendo constituirse grupos de expertos.

El número y denominación de los grupos de expertos será determinado por el titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

La Agencia Provincial de Seguridad Vial impulsará la creación de una red de instituciones que colaboren permanentemente, a la que podrá encargar trabajos de investigación e informes científicos y técnicos.

El Gabinete Científico será presidido por el titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

La participación en dicho Gabinete será "ad honorem" y las opiniones y dictámenes vertidos serán no vinculantes.

ARTÍCULO 17.- Del Gabinete Consultivo. Tendrá como función proponer lineamientos de armonización provincial en materia de seguridad vial. Estará integrado por:

a) Representantes ministeriales, con rango no inferior a director general de los Ministerios u organismos vinculados a la problemática de la Seguridad Vial. Será presidido por el titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial. Su composición y funcionamiento se regulará en los procedimientos que se establezcan en el reglamento interno de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, siendo su misión principal la de asesorar al titular de la Agencia en el ejercicio de sus funciones, e intervenir en aquellos asuntos que se determinen en la reglamentación posterior.

b) Representantes de instituciones oficiales, instituciones barriales o vecinales, organizaciones no gubernamentales, centros comunitarios, escuelas, organizaciones de empresas industriales, comerciales, profesionales, cuyo ámbito de actividad se vincule directa o indirectamente con la seguridad vial.

c) Representantes de los Municipios y Comunas integrantes del Departamento Ejecutivo.

La participación en dicho Gabinete será “ad honorem”, y las opiniones y dictámenes vertidos serán no vinculantes.

ARTÍCULO 18.- Municipios y Comunas. La Agencia Provincial de Seguridad Vial promoverá la creación de agencias de seguridad vial en el ámbito de los Municipios y Comunas.

Los Municipios y Comunas serán los organismos naturales de aplicación y fiscalización de las normas relativas al tránsito y seguridad vial dentro de sus ámbitos locales, y articularán con la Agencia Provincial de Seguridad Vial el diseño de políticas integradoras.

Las políticas aplicadas desde el ámbito provincial se articularán con los Municipios y Comunas.

TÍTULO III

CONSEJO PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 19.- Consejo Provincial de Seguridad Vial. Créase el Consejo Provincial de Seguridad Vial, dentro de la órbita de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, integrado por representantes de Municipios y Comunas, ambas Cámaras de la Legislatura Provincial, organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales, empresas y demás instituciones vinculadas al tránsito y la Seguridad Vial.

Los representantes de organizaciones no gubernamentales vinculadas directa o indirectamente con la problemática de la seguridad vial, deberán acreditar reconocida trayectoria e idoneidad institucional para integrar el Consejo.

Serán funciones del Consejo:

1. Formular, proponer y promover la ejecución de políticas públicas y programas relativos a la seguridad vial, al desarrollo de una movilidad sustentable, evaluándolos en coordinación con otros organismos competentes.

2. Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley.
3. Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas.
4. Propender a la unicidad y actualización de las normas, procedimientos y criterios de aplicación, entre la Provincia, los Municipios y las Comunas.
5. Armonizar las políticas y acciones entre los distintos Municipios y Comunas, facilitando el intercambio de información y promoviendo la creación de organismos locales y departamentales interdisciplinarios de coordinación, dando participación a la sociedad civil.
6. Impulsar la ejecución de sus decisiones.
7. Promover la capacitación de los técnicos y funcionarios a cargo de la aplicación y comprobación de las faltas previstas por la legislación vigente.
8. Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Provincia y las Municipalidades y Comunas.
9. Fomentar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones.
10. Requerir informes y solicitar colaboración de los organismos públicos nacionales, provinciales, municipales y comunales, los que estarán obligados a suministrarla.

El Consejo Provincial de Seguridad Vial será presidido por el titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico. El Consejo sesionará en la sede de la Agencia, sin perjuicio de poder sesionar en otra localidad de la provincia.

TÍTULO IV

REGISTRO PROVINCIAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 20.- Creación. Créase el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

En el mismo se asentarán:

1. La totalidad de datos de conductores particulares y profesionales habilitados en la Provincia incluida la asignación de puntos.
2. Las imputaciones y las sanciones firmes por infracción a las leyes de tránsito y seguridad vial dispuestas en sede administrativa local y judicial de la Provincia y de otras jurisdicciones.
3. Las sentencias judiciales por contravenciones y delitos cometidos en ocasión del tránsito, impuestas por Tribunales de la provincia de Santa Fe y de otras jurisdicciones.

4. La totalidad de siniestros de tránsito denunciados, con y sin daños ocasionados a las personas.
5. Los centros de habilitación de conductores autorizados a funcionar por la Agencia Provincial de Seguridad Vial.
6. Las escuelas de conductores habilitadas.
7. La totalidad de datos vinculados a los automotores inscriptos en la Provincia, al parque automotor asegurado y a los vehículos habilitados técnicamente para circular.
8. Los vehículos afectados al servicio de transporte de cargas y pasajeros en general, habilitados por la Nación, la Provincia y los Municipios.
9. Las empresas de transporte público y privado de pasajeros habilitadas por la Nación, la Provincia y los Municipios.
10. Toda información sobre características, tipo y volumen del flujo vehicular en rutas nacionales y provinciales que atraviesen el territorio de la Provincia.
11. Los concesionarios viales.
12. Toda otra información que determine la reglamentación a los fines de esta ley.

A tal efecto, los organismos públicos nacionales, provinciales y municipales, los registros públicos y privados, las entidades aseguradoras y demás organismos competentes, deberán poner a disposición la información que gestionen y administren por sí o por terceros vinculada a los incisos arriba mencionados, habilitando un acceso a través de una conexión en línea con sus bases de información, o en su caso remitiendo los datos respectivos en forma periódica y por la vía que garantice mayor celeridad, de conformidad a los términos y parámetros que establezca la reglamentación.

TÍTULO V

LICENCIA DE CONDUCIR PROVINCIAL

CAPÍTULO I

SISTEMA ÚNICO PROVINCIAL

ARTÍCULO 21.- Unicidad Provincial y Uniformidad Nacional. Para conducir cualquier categoría o tipo de vehículo, toda persona con domicilio en la Provincia deberá obtener una Licencia de Conducir Provincial única, la que deberá respetar los estándares mínimos de exigencia y uniformidad establecidos en la Ley Nacional N° 24.449, sin perjuicio de otros requisitos que prevea esta ley.

La Agencia Provincial de Seguridad Vial dispondrá un modelo único de documento para la Licencia de Conducir que contemple estándares técnicos y de seguridad, en armonía con el diseño y los criterios previstos en la normativa nacional vigente.

ARTÍCULO 22.- Centros de Habilitación de Conductores. La Licencia de Conducir Provincial será otorgada por Municipios y Comunas autorizados por la Agencia

Provincial de Seguridad Vial a funcionar como Centros de Habilitación de Conductores mediante convenios de delegación de facultades. La

Agencia autorizará la apertura de Centros de Habilitación de Conductores en aquellos Municipios y Comunas que lo soliciten y cumplan con los requisitos que determine la reglamentación. Los Municipios y Comunas que posean estos Centros deberán dar cobertura a los pobladores de aquellos que no lo posean, según determine la Agencia.

El Centro de Habilitación de Conductores que emita la licencia sin cumplir los requerimientos normativos exigibles podrá ser pasible de la suspensión temporaria de su funcionamiento, mediante resolución fundada de la autoridad de aplicación. Ante reiterados incumplimientos o graves irregularidades detectadas podrá denunciarse el convenio de delegación de facultades que autorice el funcionamiento del mismo, ello sin perjuicio de las denuncias penales que correspondan.

ARTÍCULO 23.- Requisitos para el Otorgamiento. Para obtener la Licencia de Conducir Provincial se deberá:

a) Tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

1. Veintiún años para las clases de licencias C, D y E.
2. Dieciocho años para las restantes clases.

Las autoridades locales no podrán establecer bajo ningún fundamento excepciones a las edades mínimas para conducir cualquier tipo o categorías de vehículos.

b) Saber leer, y para los conductores profesionales también escribir. Las personas analfabetas podrán gestionar su licencia de conducir previa realización de un curso especial, conforme lo determine la reglamentación.

c) Manifiestar a través de una declaración jurada los padecimientos de afecciones, principalmente los vinculados a la capacidad visual y auditiva, sistema locomotor, sistema cardiovascular, trastornos hematológicos, sistema renal, sistema respiratorio, enfermedades metabólicas y endocrinas, sistema nervioso y muscular, trastornos mentales y de conducta, trastornos relacionados con sustancias, aptitud perceptivo-motora, entre otros que conforme criterio médico puedan incidir en la conducción de los vehículos.

d) Asistir obligatoriamente a un curso teórico- práctico de formación vial, cuyos ámbitos de dictado, modalidades, duración y contenidos serán determinados por la Agencia Provincial de Seguridad Vial en armonía con los criterios establecidos por la autoridad nacional.

e) Aprobar los siguientes exámenes:

1. Un examen psicofísico que acredite la aptitud física, visual, auditiva y psicológica del solicitante, conforme lo determine la reglamentación.
2. Un examen teórico de conocimientos sobre ética ciudadana, formación en valores de convivencia y respeto del espacio público.

3. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción y sus riesgos, normativa general y específica en materia tránsito y seguridad vial y actuación ante la ocurrencia de siniestros.

4. Un examen teórico-práctico de conocimientos vinculados al funcionamiento y utilización de los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, funciones del equipamiento e instrumental en general, y de revisión y mantenimiento preventivo de los rodados.

5. Un examen práctico de idoneidad conductiva en cuyas etapas se contemple la circulación en situaciones reales de tránsito.

Los aspirantes reprobados en los exámenes teóricos y/o prácticos por segunda vez, realizarán un curso de recuperación.

La Agencia Provincial de Seguridad Vial determinará y auditará los contenidos y modalidad de los distintos exámenes señalados en este inciso, en armonía con lo dispuesto por la autoridad nacional.

f) Antes de otorgarse la Licencia de Conducir se deberá requerir la consulta al Registro Provincial y Nacional de Antecedentes de Tránsito a los fines de evaluar la conducta vial del solicitante y de comprobar que no haya sido inhabilitado para conducir en otra jurisdicción. Las consultas requeridas se gestionarán de conformidad a los procedimientos que fije la reglamentación, garantizando la reciprocidad y celeridad en la obtención de informes.

g) No se otorgará o renovará la licencia de conducir a los solicitantes que tengan sanciones firmes pendientes de cumplimiento impuestas por infracciones a las normas de tránsito y de seguridad vial.

h) La inscripción de deudores alimentarios morosos en el Registro creado por ley Provincial N° 11.945, deberá ser comunicada por los Tribunales Provinciales u oficinas autorizadas a la Agencia Provincial de Seguridad Vial a fin de mantener actualizada la base de datos de

Licencias de Conducir Provinciales, acorde al procedimiento que establezca la reglamentación.

i) La renovación de la Licencia de Conducir exigirá la aprobación de los exámenes psicofísicos, teóricos y prácticos previstos en esta ley, en la forma y condiciones que determine la reglamentación.

ARTÍCULO 24.- Limitaciones. La Licencia de Conducir Provincial podrá prever restricciones a la circulación, fundadas exclusivamente en las condiciones psicofísicas de su titular.

ARTÍCULO 25.- Validez. La Licencia de Conducir otorgada por un Centro de Habilitación de Conductores distinto al correspondiente al domicilio real del solicitante es nula de nulidad absoluta. La autoridad administrativa que detecte tal anomalía deberá retener la Licencia de Conducir y elevarla a la Agencia Provincial de Seguridad

Vial para su conocimiento y posterior notificación al Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito.

Las Licencias de Conducir emitidas en contravención a las disposiciones del presente Título carecerán de validez alguna.

ARTÍCULO 26.- Suspensión Preventiva por Ineptitud. El responsable del Centro de Habilitación de Conductores o la Agencia Provincial de Seguridad Vial deberán revocar la Licencia de Conducir cuando las condiciones de su titular no cumplan con los requerimientos de aptitud exigibles en el artículo 23 de la presente y concordantes.

El responsable del Centro de Habilitación de Conductores, la Agencia Provincial de Seguridad Vial o los jueces con competencia en materia de faltas de tránsito podrán ordenar a todo titular de licencia, mediante dictamen o por resolución fundada, que realice un curso de reeducación y readaptación, y cumpla nuevamente los exámenes establecidos en el artículo 23 inciso "e" de la presente ley, en cualquier momento que ello se evidencie como procedente. Tal procedimiento se aplicará en caso de conductores que sean infractores reiterativos, o que registren antecedentes por faltas graves. Como medida de prevención y hasta tanto aprueben los exámenes del caso, la autoridad de aplicación retendrá la licencia, estando además facultada para restringir la validez de la misma o a proceder a su suspensión según los resultados obtenidos.

CAPÍTULO II

SISTEMA DE PUNTOS

ARTÍCULO 27.- Sistema de Puntos. La emisión de la Licencia de Conducir Provincial y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, conforme lo determine la reglamentación, y a través de un sistema que guarde armonía con las disposiciones nacionales vigentes.

La validez de la Licencia de Conducir Provincial estará condicionada a que su titular no haya perdido su asignación total de puntos.

En este caso, la Licencia de Conducir caducará de pleno derecho, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ningún Centro de Habilitación de Conductores con asiento en la Provincia, por el plazo de validez restante de su licencia o de un (1) año transcurrido, lo que sea mayor, computados a partir de la notificación de la caducidad, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades específicas correspondientes, o de las inhabilitaciones que se hayan dispuesto en sede judicial.

ARTÍCULO 28.- Otorgamiento de Varias Clases de Licencia. Puntos Asignados. Para el caso en que la persona que accede a una Licencia de Conducir Provincial ya es titular de otra de distinta clase, se observarán las siguientes reglas con relación a la asignación de puntos:

1. La nueva licencia otorgada no asignará puntos extras a su titular, computándose dos o más licencias, a los efectos del puntaje otorgado, como una sola licencia.

2. El plazo de vigencia de la nueva licencia se verá reducido hasta coincidir con el vencimiento de la primera licencia otorgada. En lo sucesivo, se harán coincidir los vencimientos a fin de que el interesado renueve todas sus licencias en la misma fecha.
3. La pérdida total de los puntos asignados hará caducar todas las licencias otorgadas.
4. El recupero de puntos, ya sea por el mero transcurso del tiempo sin sanciones firmes por infracciones a las normas de tránsito o por la realización de los cursos de sensibilización y reeducación vial previstos, beneficia a todas las licencias otorgadas.
5. El otorgamiento de puntos es personal y trata de evaluar la conducta vial del sujeto habilitado, sin perjuicio de la clase de vehículo que conduzca.

ARTÍCULO 29.- Reducción de Puntos. El número de puntos inicialmente asignado al titular de la Licencia de Conducir se verá automáticamente reducido por cada sanción firme en vía administrativa o judicial por infracciones a las normas de tránsito y seguridad vial, tanto en jurisdicción comunal, municipal, provincial o nacional.

ARTÍCULO 30.- Recupero de Puntos. Los conductores de 25 años de edad o mayores podrán solicitar la recuperación de la totalidad de puntos transcurrido un plazo no inferior a dos años, desde la notificación de la pérdida parcial de puntos por la comisión de infracciones, siempre que durante dicho plazo no hayan cometido falta alguna. Este beneficio podrá ser utilizado una sola vez por cada plazo de vigencia de la licencia de conducir.

Aquellos conductores afectados por la pérdida total, o parcial superior al 75% de los puntos asignados podrán recuperar la cantidad equivalente de puntos con relación al plazo restante de su licencia de conducir, asistiendo y aprobando un curso de sensibilización y reeducación vial, cuyo ámbito, modalidad y contenidos serán establecidos por la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 31.- Bonificación por Buena Conducta Vial. En los casos de los conductores que conserven la totalidad de los puntos asignados por no haber recibido sanciones firmes en sede administrativa o judicial por la comisión de infracciones recibirán, al momento de renovar su licencia de conducir, una reducción del 30% de la tasa de emisión de dicha Licencia.

ARTÍCULO 32.- Registro Único de Sanciones. A los fines de la aplicación del sistema de puntos, y dentro del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, se creará un registro único de sanciones, que tendrá por objeto recopilar y brindar la información relacionada con sanciones firmes en vía administrativa o judicial por infracciones a las normas de tránsito y seguridad vial.

A tal efecto, cada Municipio o Comuna y los jueces con competencia en materia de faltas del Poder Judicial deberán informar al citado registro, y en un plazo no mayor a tres (3) días hábiles, las sanciones firmes operadas.

El Registro Único de Sanciones deberá relacionar esta información con la cantidad de puntos asignados al conductor sancionado y, al perderse la totalidad de éstos, dará inmediato aviso al titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial y al Centro de Habilitación de Conductores correspondiente al domicilio real del solicitante.

En este caso, la Agencia Provincial de Seguridad Vial emitirá una resolución de caducidad de la licencia de conductor, que comenzará a tener efecto a partir de los diez (10) días corridos desde su notificación fehaciente. La misma resolución será registrada en el sistema informático, posibilitando el acceso a tales datos a los Centros de habilitación de Conductores de la Provincia, y será comunicada al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

CAPÍTULO III

ESCUELAS DE CONDUCIR

ARTÍCULO 33.- Requisitos para su Funcionamiento. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación otorgada por la Agencia Provincial de Seguridad Vial o por el Municipio o Comuna con la cual ésta tuviere convenio para tal fin;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de doce meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con los Centros de Habilitación de Conductores de la jurisdicción, ni con funcionarios de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.
- g) Los titulares e instructores de estos establecimientos deben carecer de antecedentes penales con condena firme por delitos cometidos durante la conducción de vehículos.

Lo dispuesto en el presente artículo se establece sin perjuicio de la intervención del Ministerio de Educación de la Provincia y de los órganos municipales de habilitación y control de los locales en donde funcionen estos establecimientos.

TÍTULO VI

SISTEMAS INTELIGENTES DE CONTROL DEL TRÁNSITO

ARTÍCULO 34.- Autorización Provincial. La colocación y utilización en rutas y caminos provinciales y nacionales que atraviesan el territorio provincial, de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y de otros sistemas inteligentes de control del tránsito, sean de instalación fija o portátiles o móviles, y la operación de los mismos por parte de las autoridades de constatación, serán autorizados por la Agencia Provincial de Seguridad Vial previo cumplimiento de las especificaciones sobre aprobaciones y verificaciones establecidas por el organismo

competente en materia de metrología legal, y de conformidad a lo previsto en la reglamentación.

Autorízase a la Agencia Provincial de Seguridad Vial a celebrar los convenios que sean menester a fin de dar cumplimiento al presente artículo.

ARTÍCULO 35.- Registro de Proveedores. Los fabricantes, importadores o representantes proveedores de los instrumentos y sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones u otros sistemas inteligentes de control del tránsito, deberán inscribirse en el Registro de Proveedores de Sistemas Inteligentes de Tránsito que a tales efectos funcionará en el ámbito de la Agencia Provincial de Seguridad Vial. A tales fines, deberán constituir domicilio legal en la Provincia.

ARTÍCULO 36.- Concesión del Servicio. Cuando las autoridades jurisdiccionales no operen en forma directa los sistemas de control, contratando el servicio con terceros, se deberá presentar contrato de concesión con todos sus antecedentes. En estos casos, la contraprestación a cargo de los entes públicos contratantes no podrá consistir, total o parcialmente, en porcentajes del producido de las multas aplicadas ni en ningún otro parámetro vinculado al rendimiento económico del equipamiento aportado.

ARTÍCULO 37.- Afectación de los Recursos. Las Municipalidades y Comunas que efectúen el control de tránsito previsto en la presente ley deberán destinar lo recaudado en concepto de multas, prioritariamente a programas y acciones vinculados directa o indirectamente a la educación y a la seguridad vial, debiendo guardar coherencia estos últimos con los establecidos en el ámbito provincial.

TÍTULO VII

ESTRUCTURA VIAL

ARTÍCULO 38.- Auditorías. En las intervenciones en la infraestructura vial del territorio provincial sea por obras nuevas o de reparación, tanto en caminos, rutas, autopistas y semiautopistas, provinciales o nacionales, deberán contemplarse en todas las etapas, la realización de auditorías técnicas de seguridad vial, no pudiendo alegarse razones de índole económicas para postergar o impedir su ejecución. Las auditorías incluirán lo referente al cumplimiento de las normas ambientales.

ARTÍCULO 39. - Estaciones de Peaje. La Agencia Provincial de Seguridad Vial controlará el tránsito en las estaciones de peajes de rutas provinciales y nacionales que atraviesan el territorio provincial. A tales efectos, las empresas u otros organismos concesionarios con asiento y actividad en ésta, deberán:

1. Facilitar la utilización de la infraestructuras de las estaciones de peaje, la información y otros medios necesarios, por parte de las autoridades competentes con el objeto de la realización de diversos tipos de control vehicular, entre ellos, habilitación para circular por rutas nacionales, control de alcoholemia, estado de los elementos de seguridad del vehículo y su aptitud para circular, revisión técnica vehicular, documentación, habilitación y descanso de las tripulaciones y chóferes, y demás controles preventivos.

2. Permitir el aprovechamiento de zonas de las estaciones de peaje o aledaños para el estacionamiento de vehículos cuya circulación sea suspendida por la autoridad competente.

3. Exhibir los pliegos y contrato de concesión a los fines de su consulta por parte de cualquier usuario.

4. Participar de los programas y campañas de información y difusión sobre la prevención de siniestros viales.

ARTÍCULO 40.- Concesionarias de Peajes. Obligación. En el ámbito de sus servicios, las concesionarias de peajes provinciales y nacionales deberán poner en conocimiento de la autoridad de aplicación, los casos en que circulen vehículos que, prima facie, no se hallen en las condiciones establecidas por la presente ley para hacerlo. La autoridad de aplicación procederá a la retención preventiva de los vehículos hasta tanto sus condiciones sean las óptimas para la circulación; en caso que no se pueda realizar el arreglo en el lugar, se podrá retirar el mismo con un vehículo de auxilio.

En caso de existir condiciones climáticas adversas, humo o cualquier otro obstáculo en la vía que disminuya la seguridad en la circulación, se deberá comunicar inmediatamente a la Agencia Provincial de Seguridad Vial a efectos de que ésta evalúe si se debe impedir la circulación parcial o total en la vía afectada.

TÍTULO VIII

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS POR INFRACCIONES

ARTÍCULO 41.- Distribución de Ingresos por Infracciones. Cuando las actas de comprobación por presuntas infracciones a las leyes de tránsito y seguridad vial ocurridas en rutas y caminos provinciales o nacionales que atraviesan el territorio de la Provincia sean labradas por autoridad de aplicación provincial el total del producido por el cobro de multas corresponderá a la Provincia. Cuando estas infracciones se produzcan en el ejido urbano de un Municipio o Comuna, el 50% del producido será destinado al ente local.

Cuando las actas de comprobación por presuntas infracciones a las leyes de tránsito y seguridad vial ocurridas en rutas provinciales o nacionales fuera del ejido urbano, sean labradas por autoridad de comprobación municipal o comunal, el producido por el cobro de multas se distribuirá de conformidad a lo establecido en el correspondiente convenio que faculte al municipio o comuna a ejercer el control en dichos territorios. Cuando estas infracciones se produzcan en el ejido urbano, el total del producido corresponderá al ente local.

Los porcentajes correspondientes a la Provincia se destinarán al Fondo de Seguridad Vial creado en el artículo 14 de la presente ley, para equipamiento, infraestructura, gastos de funcionamiento y servicios, tareas de coordinación con organismos nacionales, provinciales y municipales, sistemas de seguimiento y registración del cobro por infracciones y gastos de gestión bancaria por cobranzas, y formarán parte del presupuesto de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

TÍTULO IX

CONTROL PREVENTIVO

ARTÍCULO 42.- Alcoholemia. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas o exámenes expresamente autorizados, destinados a determinar su aptitud para conducir, su estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes u otras sustancias que disminuya las condiciones psicofísicas normales.

La negativa a realizar las pruebas constituye falta autónoma, debiendo aplicarse las penalidades correspondientes a una alcoholemia grave. Las pruebas se practicarán mediante alcoholímetros u otros mecanismos de control autorizados que se ajusten a las disposiciones metrológicas vigentes, o por examen clínico de personal sanitario con título habilitante presente en el operativo. El imputado podrá, a su exclusivo costo y cargo, someterse a pruebas de alcoholemia a los fines de contraste, cuyos resultados serán merituados por el juez competente, en tanto cumplan las exigencias establecidas en la reglamentación, y sin perjuicio de otros medios probatorios que correspondan.

Ante cualquier siniestro vial acaecido, la autoridad interviniente deberá tomar pruebas de alcoholemia con la mayor celeridad posible, asegurando su acreditación de conformidad a las disposiciones que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 43.- Medidas Cautelares. La autoridad de aplicación estará facultada a disponer las siguientes medidas cautelares, dando inmediato aviso a la autoridad de juzgamiento:

I.- Retener a los conductores cuando: se fuguen habiendo participado en un siniestro vial o cometido alguna de las infracciones descriptas en el artículo 86 de la Ley Nacional N° 24.449, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes.

II.- Retener a los vehículos con los que se cometa la presunta falta, y en su caso remitirlos a depósitos autorizados, cuando:

a) Vehículos inseguros. Aquellos vehículos que no reúnan las condiciones de seguridad activas y pasivas exigibles. En tales casos, la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado, en caso de transporte público de cargas o personas. En tales supuestos el Juez de la causa podrá tener por subsanada la falta al momento del juzgamiento del acta. La ausencia de casco de seguridad reglamentario en los conductores de ciclomotores y motocicletas será considerada causal expresa de remisión del rodado al depósito pertinente.

b) Vehículos sin identificación: Aquellos rodados que circulan sin placas de identificación reglamentarias, según el tipo de vehículo que se trate.

c) Falta de documentación: Cuando el conductor no portare o se negare a exhibir la documentación exigible para circular, personal y propia, o del vehículo que se trate.

d) Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

e) Cuando sus conductores circulen con un índice de intoxicación alcohólica comprobada superior a los límites establecidos en la Ley Nacional N° 24.788, o cuando lo hagan bajo la acción de drogas, medicamentos o productos que actúen alterando el funcionamiento del sistema nervioso central, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el apartado I del presente artículo.

f) Cuando los conductores se nieguen a realizar las pruebas o test requeridos por la autoridad de comprobación para determinar su aptitud para la conducción.

g) Que estando mal estacionados obstruyan la circulación del tránsito, su fluidez, seguridad o visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia, fijando en la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo.

h) Cuando el juez competente entienda fundadamente que, por los antecedentes por sentencia firmes por comisión de faltas graves de tránsito acumulado del titular o conductor, se pueda poner en riesgo la seguridad en el tránsito.

i) Cuando se compruebe que está o circula excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.

j) Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos. Sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable la empresa transportista transgresora respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

k) Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así corresponde, debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

l) Que sean conducidos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

m) Se trate de rodados propulsados por su conductor, o sean vehículos de tracción a sangre o maquinaria especial agrícola y no agrícola, conducidos por lugares no habilitados al efecto. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la autoridad de comprobación donde será

entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

n) Las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas. Si se trata de vehículos u otros elementos que pudieran tener valor, serán remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido.

Excepcionalmente, en los casos contemplados en los incisos d) y e) y conforme los requisitos que determine la reglamentación, será facultad de la autoridad de aplicación autorizar la cesión de la conducción del vehículo a un acompañante habilitado.

En los demás supuestos, el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado y la estadía.

Para la liberación de un vehículo remitido a los depósitos municipales o provinciales, se requerirá previamente la presentación de la documentación exigible para circular, la verificación técnica in situ que acredite que el vehículo se encuentra en condiciones de seguridad reglamentarias, sin perjuicio de la vigencia del comprobante de la revisión técnica obligatoria (RTO), el pago de las tasas de acarreo y estadía, según corresponda. En su caso, el Juez competente podrá exigir al imputado acreditar la asistencia a cursos o talleres especiales de sensibilización y reeducación vial, previo a disponer la liberación del rodado, conforme lo determine la reglamentación.

En los supuestos de liberación de vehículos remitidos por alcoholemia positiva de su conductor, la entrega a éste estará condicionada, en su caso, a que se someta a un nuevo control de alcoholemia, a los efectos de verificar su aptitud para conducir. De no verificarse esta condición se suspenderá la tramitación hasta tanto los controles de alcoholemia arrojen resultados compatibles con la conducción.

III.- Retener la documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:

- a) No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.
- b) Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.
- c) Estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente, sin perjuicio de la sanción pertinente.

IV.- Retener las Licencias de conducir, cuando:

- a) Estén vencidas.
- b) Hayan caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente.
- c) No se ajusten a los límites de edad correspondientes.

d) Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley.

e) Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados.

f) El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir, o haya caducado la vigencia de la Licencia de Conducir por la pérdida total de los puntos asignados.

g) A la licencia de conducir se le haya desconocido validez o posea restricciones de circulación para el tránsito interprovincial, dictada por la autoridad nacional de aplicación, por no cumplir los requisitos mínimos establecidos en la Ley Nacional N° 24.449.

h) En los supuestos contemplados en el artículo 44 de la presente ley.

ARTÍCULO 44.- Retención Preventiva. En los supuestos de comprobación de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la ley Nacional N° 24.449, cuando no corresponda o no pueda procederse a la retención y remisión del vehículo a un depósito habilitado, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación emplazará al imputado a comparecer ante el juez competente y retendrá preventivamente su Licencia de Conducir, que será elevada de inmediato a dicho funcionario conjuntamente con el comprobante original del acta. La retención dispuesta impide al conductor imputado continuar circulando con vehículos hasta tanto el juez competente resuelva sobre la causa y reintegre la licencia de conducir.

Si el infractor no se presenta ante el juez o no cumpla la sanción impuesta en rebeldía pasados los noventa (90) días corridos desde la fecha de labrado del acta de infracción, se destruirá la licencia retenida caducando la habilitación para conducir. En este caso la nueva habilitación solicitada sólo podrá concederse si previamente se da cumplimiento a la sanción impuesta por el juez o funcionario competente, en tanto la misma se encuentre firme.

La Licencia de Conducir será restituida por el funcionario competente, si corresponde, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

1. Pago voluntario de la multa.
2. Cumplimiento efectivo de la resolución del juez o funcionario competente.
3. No se compruebe la infracción imputada por parte del juez o funcionario competente.

En el supuesto de conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria, previsto en el artículo 77 de la ley Nacional 24.449, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Revisión Técnica Vehicular.

TÍTULO X

REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA

ARTÍCULO 45.- Revisión Técnica Vehicular Obligatoria. En lo que respecta a la Revisión Técnica Obligatoria, el Poder Ejecutivo delegará la misma por convenios a las Municipalidades y Comunas de la Provincia.

Las Municipalidades y Comunas podrán prestar por sí el servicio o concesionar la prestación de los servicios siguiendo sus propias normas legales, o formalizar convenios con instituciones de educación técnica reconocidas oficialmente.

Las exigencias para los talleres, el registro de los mismos y la idoneidad técnica de sus responsables se establecerán por reglamentación, unificando un criterio para toda la Provincia.

En los casos en que las Municipalidades y Comunas no cumplan los requisitos básicos exigidos por la reglamentación, la revisión técnica obligatoria será ejercida por el Poder Ejecutivo.

TÍTULO XI

OBLIGACIONES

ARTÍCULO 46.- Uso de Elementos de Seguridad. Los conductores y acompañantes de rodados comprendidos en las categorías técnicas L.1, L.2, L.3, L.4, y L.5, cuatriciclos y bicicletas, deberán circular con casco reglamentario y chaleco o bandolera reflectante. Su incumplimiento será considerado falta grave.

ARTÍCULO 47.- Venta Conjunta de Casco. Aplíquese legislación vigente, ley Provincial N° 13.016.

ARTÍCULO 48.- Responsabilidad Conjunta. El concesionario y/o vendedor al público de cualquier tipo

de vehículo, que comercialice y entregare las unidades sin haber completado los trámites de inscripción inicial con entrega de las placas de identificación respectivas será responsable conjuntamente con el conductor infractor, por las sanciones que pudieran corresponder por incumplimiento a las normas relativas a la inscripción inicial y de documentación identificadora de rodados, establecidas en el Régimen Jurídico del Automotor, Decreto Nacional N° 6582/58 ratificado por la ley 14.467, y en las normas técnico registrales fijadas por la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA).

ARTÍCULO 49.- Láminas Polarizadas. Prohíbese el uso y la colocación en los vidrios parabrisas, laterales y lunetas de los rodados, de láminas adhesivas de tipo polarizadas o de cualquier otro aditamento destinado a reducir la transmisión de luz hacia el interior del vehículo, cuyas características y tonalidades no sean las aprobadas para su utilización por los organismos competentes.

ARTÍCULO 50.- Documento de Acreditación. Todo conductor de vehículo pesado de carga tipo camión con o sin acoplado que circule por las rutas nacionales o provinciales con destino a una terminal portuaria situada en la Provincia y con fines de descarga, deberá acreditar de manera fehaciente y conforme los medios

documentales que establezca la autoridad de aplicación, la autorización de ingreso y permanencia en las playas de puerto o en los establecimientos privados involucrados en las operaciones de descarga.

ARTÍCULO 51.- Asignación de Espacio Físico. Deber de Información. Las terminales portuarias, operadores de playa, y empresas relacionadas, serán los responsables de asignar espacio físico en las playas de puerto o en los establecimientos privados involucrados en las operaciones de descarga. Deberán, asimismo informar diariamente y por el medio más idóneo a la autoridad de aplicación, los permisos otorgados a los acopiadores o transportistas en función de la capacidad de recepción para acopio de cada terminal, todo de conformidad a lo previsto en respectiva reglamentación.

ARTÍCULO 52.- Funciones de Prevención. La autoridad de aplicación podrá disponer medidas de restricción, limitación o eventual interrupción de la circulación de los vehículos pesados de carga en las rutas y caminos nacionales o provinciales. Las medidas a tomar podrán consistir, entre otras, en:

- a) Restringir la circulación del tránsito pesado por determinadas rutas o camino.
- b) Ordenar el desvío del camión hacia una playa de espera o dársena segura determinada.
- c) Ordenar el retorno del camión hacia su lugar de origen o hacia otro que no implique situación de congestión o riesgo del tránsito, cuando el transportista no logre acreditar al momento de su fiscalización, y de manera fehaciente, la asignación de espacio físico en las terminales portuarias.
- d) Cortar o interrumpir total o parcialmente el tránsito. En estos casos se procurará desviar y encauzar la circulación por otros corredores seguros.

En ningún caso se admitirá el estacionamiento o espera del camión sobre rutas o caminos transitables.

ARTÍCULO 53.- Sanciones. El incumplimiento de lo previsto en los artículos 50 y 51 precedentes, o la negativa a cumplimentar las medidas dispuestas por la autoridad competente previstas en el artículo 52, dará lugar a la retención y decomiso de los vehículos involucrados, y a la clausura preventiva de las playas y establecimientos responsables que operan en el rubro, según el caso, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que pudieran corresponder.

TÍTULO XII

APROBACIONES - MODIFICACIONES - DEROGACIONES

ARTÍCULO 54.- Apruébese el “Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial”, suscripto el día 15 de agosto de 2007, entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ratificado por decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1232/07 y por Ley Nacional N° 26.353, en cuanto no se oponga a las disposiciones de la presente ley.

Dicho convenio fue inscripto en el Registro de Tratados, Convenios y Contratos Interjurisdiccionales, el 03 de diciembre de 2007, bajo el N° 3227, Folio 215, Tomo VI, se agrega como anexo y forma parte de esta ley.

ARTÍCULO 55.- Modifícase el artículo 99 de la ley N° 10.160, Orgánica del Poder Judicial, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 99.- Además de lo dispuesto en el artículo anterior, conocen en última instancia de las impugnaciones deducidas contra las resoluciones de órganos administrativos que deciden sobre faltas en materia municipal y sobre faltas de tránsito en materia provincial, y las contravenciones policiales.”

ARTÍCULO 56.- Incorpórase al Título III, Capítulo I, del Código Procesal Penal de la Provincia, Ley N° 12.734, el siguiente artículo:

“Artículo 208 bis.- En las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, cuando las lesiones o muertes sean consecuencia de la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un automóvil, el juez de la Investigación Penal Preparatoria podrá, a pedido de parte, inhabilitar provisoriamente para conducir al imputado reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución a los Registros Nacional y Provincial de Antecedentes de Tránsito.

Esta medida cautelar durará como máximo tres meses y puede ser prorrogada por períodos no inferiores a un mes, hasta el dictado de la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser revocadas o apeladas.

El período efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el artículo 83 inc. d) de la ley nacional N° 24.449.”

ARTÍCULO 57.- Abróganse las Leyes Nros. 11.583 y 12.217 y deróganse los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13 y 14 del Decreto N° 1698/08 modificado por los Decretos Nros. 2627/08 y 2751/ 08.

ARTÍCULO 58.- Las disposiciones del Decreto Provincial N° 2311/99, del Decreto Provincial 082/ 05 y del Decreto Provincial N° 1698/08, modificado por los Decretos Provinciales N° 2627/08 y N° 2751/ 08 no derogadas en el artículo precedente, se mantendrán vigentes en todo aquello que no se oponga a la presente ley, y hasta tanto se dicte la reglamentación de la misma.

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 59.- Autorízase al Poder Ejecutivo a realizar las modificaciones presupuestarias pertinentes y adoptar las medidas administrativas que fueren menester para poner en vigencia y funcionamiento la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 60.- Hasta tanto el Poder Ejecutivo pueda implementar la puesta en funcionamiento de la Justicia Administrativa de Faltas de Tránsito Provincial, la Provincia concertará convenios para facultar a los Municipios y Comunas a los fines de

que los Juzgados de Faltas Municipales o Comunales entiendan en el juzgamiento de las infracciones labradas en rutas y caminos provinciales y nacionales que atraviesan el territorio. La intervención de estos juzgados locales podrá extenderse a las infracciones ocurridas fuera de la jurisdicción a la cual pertenecen.

En aquellas Municipalidades y Comunas en los que no haya jueces de faltas serán competentes los jueces comunales o los que en el futuro lo reemplacen.

ARTÍCULO 61.- Hasta la constitución del Fondo de Seguridad Vial, los Municipios y Comunas depositarán los fondos correspondientes a la Provincia de Santa Fe en la cuenta que determine el Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, de acuerdo a lo prescripto en el artículo 57 de la ley N°

ARTÍCULO 62.- Las Municipalidades y Comunas podrán adherir al presente régimen incorporando las prescripciones de esta ley en sus respectivos ordenamientos locales vigentes, para aplicarse dentro del ámbito exclusivo de su competencia.

ARTÍCULO 63.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.