

Alcohol Cero al volante, más cerca de ser ley: detalles sobre el proyecto

6 septiembre, 2022



El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano, pasó esta semana por el Congreso de la Nación para defender el proyecto de Ley de Alcohol Cero al volante. En esta entrevista resume la necesidad de la norma y repasa otras iniciativas del organismo.

¿Cree que con una Ley de Alcohol Cero va a producirse este cambio?

-Cuando sostengo esto no lo hago como una expresión de deseos del tipo “de la pandemia todos saldremos mejores”. Me baso en la evidencia concreta de los países de la región que tienen tolerancia cero, como Brasil, Paraguay y Uruguay, de las 10 provincias argentinas y de ciudades grandes como Mar del Plata

o Rosario que ya tienen esta ley. En todos esos lugares, el Alcohol Cero trajo resultados de corto plazo: muchos más conductores que en los controles dan cero y muchas menos víctimas por siniestros viales relacionados con el consumo de alcohol.

-¿Si las evidencias son tan categóricas por qué hay sectores que están en contra?

-El sector vitivinícola, a cuyos dirigentes como José Zuccardi respeto mucho, cree que esto va a afectar a la industria y por eso pelea para que esta ley no salga. Ya les demostramos en varias reuniones que no hay dato alguno que pruebe que el Alcohol Cero haga bajar el consumo, pero de todos modos sostienen su postura.

Miremos la realidad: los bares de Rosario, de Mar del Plata o de Córdoba están llenos, la gente no deja de tomar vino... la situación es igual a lo que se planteó cuando se prohibió fumar en los restaurantes y los gastronómicos se agarraban la cabeza: no pasó nada de lo que vaticinaban.

-Otros rechazan la ley porque dicen que el alcohol cero no se puede medir.

-Se trata de gente que se arroga una supuesta imparcialidad técnica cuando en realidad están contratados como asesores por un determinado sector y desde ese lugar es desde donde opinan sin blanquearlo. Me pregunto yo, si hace 25 años que los conductores profesionales tienen alcohol cero en la Argentina y nunca hubo una queja ni una impugnación... ¿es que fueron engañados hace un cuarto de siglo? ¿Por qué a ellos se les exige un comportamiento y a un conductor particular se le dice que en realidad el alcohol no le va a hacer nada?

Yo creo que el Estado debe ser claro con que la única graduación segura para quien maneja es el cero, que por supuesto se puede medir y tan es así que en los controles que realizamos a diario 95 de cada 100 veces la pantalla del

aparato dice cero, no casi cero, más o menos cero, ni olor a cero. Dice cero.

-A dos años y medios de haber asumido, ¿se pudo lograr algo?

-Es una pregunta con una doble respuesta. La primera es sí, porque en 2021 y en el primer cuatrimestre de 2022 tuvimos una baja sustancial de la cantidad de víctimas fatales en siniestros viales comparado con 2019 y años anteriores. Estos son datos oficiales, recogidos por todas las provincias y por la Ciudad de Buenos Aires, y nos dicen que se están salvando 5 vidas diarias que años pasados se habrían perdido. Ahora viene la segunda respuesta: si bien no mueren 15 argentinos y argentinas al día, siguen muriendo 10 en hechos evitables, algo gravísimo, y lo que es peor, nada garantiza que las cifras no vayan a empeorar de nuevo.

-¿Por qué?

-Porque en Argentina el tránsito y la seguridad vial son cuestiones federales en las que cada gobernador y, más aun, cada intendente son en gran medida los responsables de que las cosas mejoren. Hace falta entonces que más de 1.500 mandatarios de ciudades y pueblos, 23 gobernadores y un jefe de gobierno asuman que la seguridad vial es un tema central de salud pública, que es la principal causa de muerte en menores de 35 años y que en ese entendimiento actúen para mitigar este mal.

-Suenan pesimista respecto de que ese cambio se produzca...

-Lo positivo es que depende de todos nosotros. Vayamos a cuestiones concretas: en estos dos años y medio de gestión ya llevamos 20 ediciones de Alcoholemia Federal con las 23 provincias. Hoy no se puede vender más "el auto más vendido del país" porque no tiene el control de estabilidad obligatorio y la ANSV se bancó lo que se tuvo que bancar y no volvió a prorrogar la excepción que dio el macrismo. Después de 11 años de ser un papel inerte, una buena intención

transformada en decreto, pero cajoneada “porque es muy jodido de aplicar”, el sistema de scoring está disponible para que cada juzgado de faltas del país lo use y las infracciones no se resuelvan sólo con plata. Hoy hay gente presa por haber asesinado con el auto en parte porque la ANSV se metió en los procesos judiciales junto a las víctimas y logró fallos históricos.

Y si hablamos de víctimas, la Red de Asistencia -línea telefónica 149 opción 2- es un ejemplo mundial de cómo un Estado debe ayudar a quienes sufrieron un siniestro vial, no con una suelta de globos sino con un psicólogo, una prótesis, un traslado de féretro o un subsidio. Todas estas cosas se lograron con esfuerzo, con pasión, codo a codo con las provincias y muchas ONGs , y sinceramente espero que continúen y se mejoren en el futuro.

-Por qué hace hincapié en el fin de su gestión?

-Porque los funcionarios públicos somos efímeros en nuestros cargos. Eso hay que tenerlo muy en claro, para no perder tiempo y cumplir nuestra obligación de mejorar lo que recibimos de los anteriores y generar las condiciones para que los que vengan se vean obligados a su vez a no volver atrás sino a perfeccionar lo que encontraron, y así sucesivamente.

-Su arremetida contra los supuestos “banqueros vip” despertó críticas.

-Y muchas adhesiones. El otro día se enojaron algunos porque puntualicé este tema, y quiero que quede claro el concepto: la seguridad vial es una obligación de todos, y se mejorará sólo si todos hacemos lo que tenemos que hacer, y esto le cabe a ese pibe de la moto que por falta de recursos no tiene casco como al que tiene la mejor educación, el mejor auto y ninguna falencia y sin embargo se caga en las leyes pero es rápido en decir que el problema son los demás. Cuando pongo en evidencia estas situaciones, busco que se hable de seguridad vial, que

se discuta en las casas, busco armar lío para que reflexionemos y dejemos de invisibilizar una cuestión que se lleva miles de vidas año a año por hechos evitables.

-¿Y la solución pasa por lo local?

-Es que depende de nosotros. En Argentina, la mitad de los muertos en siniestros viales son motociclistas. En las regiones del NEA y del NOA, 7 de cada 10 fallecidos lo son. Y la siniestralidad se da principalmente en las ciudades, no en las rutas. Por eso estoy seguro de que si los intendentes toman la decisión de que esto cambie, esto cambiará y se salvarán miles de vidas.

-¿Es posible entonces un país con menos muertos y heridos por la inseguridad vial?

-Claro que sí, si todos los que tenemos que gestionar trabajamos juntos por ese objetivo. Acciones concretas, sostenidas y legítimas cambian la realidad. La implementación, siempre, es la clave de cualquier programa.

Entrevista publicada en el diario Clarín de la edición del día sábado 13 de agosto de 2022