

EL “SCORING” Y SU IMPLEMENTACION EN LA CABA

Romina Szczyry

Introducción:

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es el nodo de Transporte y Tránsito más importante del país y el 2do. de América del Sur. Por su concentración de actividades en Buenos Aires, conviven el centro de la Administración Nacional, de la actividad financiera, de los servicios y de la industria cultural, es el núcleo de una infraestructura vial, ferroviaria y portuaria de dimensión local, regional e internacional. El AMBA comprende a 12 millones de personas que realizan diariamente 17 millones de viajes diarios. Ingresan a la ciudad de Buenos Aires alrededor de 838.800 vehículos que transportan aproximadamente a 3.260.000 pasajeros. De esta manera la Ciudad recibe por día flujo de personas y mercaderías que duplican la población estable y sus necesidades de abastecimiento. El crecimiento del transporte particular se registra no sólo en el parque automotor, sino también en un 38% de aumento en la circulación en las autopistas de la Ciudad (2000-2009) y 32% en las de acceso.

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

Cada año, más de 4.000 personas mueren y más de 140.000 resultan heridas en nuestro país en accidentes de tránsito. Esto los convierte en una de las principales causas de mortalidad y, por tanto, en una causa de máxima preocupación. Ante esta situación, toda la sociedad debe movilizarse para tratar de remediar las terribles consecuencias de este grave problema de salud pública.

El aumento de los volúmenes y de la velocidad de tránsito, genera un aumento de los accidentes en la vía pública. Por lo tanto el control y reducción de éstos, donde el factor humano es uno de los principales causantes, necesariamente debe apoyarse en la adquisición de una conciencia vial en los ciudadanos, algo más que el simple conocimiento de normas y señales de circulación. En este aspecto será necesario apoyarse en las prácticas de participación ciudadana, y específicamente inducir una EDUCACIÓN VIAL, como una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la seguridad vial.

Un programa para mejorar la seguridad vial de la ciudadanía debe contemplar y considerar: 1) Informar al colectivo de la importancia de eliminar conductas y actitudes de riesgo para la mejora de la Seguridad Vial. 2) Sensibilizar a la sociedad de la necesidad de fomentar actitudes y desarrollar conductas que favorezcan la integración de niños, adultos y personas mayores. 3) el conocimiento de la normativa de tránsito 4) Elaboración y divulgación de campañas, materiales didácticos, y actividades que faciliten los objetivos anteriores 5) un control de los agentes de tránsito y/o policial de las normas de tránsito.

Es en esta instancia, donde un cambio cultural resulta imprescindible para bajar la tasa de accidentes viales, para mejorar conductas de los conductores así como para ordenar el tránsito del área metropolitana.

Vale mencionar que la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, representando ésta el respeto por la vida propia y por la de los demás. La importancia de la seguridad vial radica en el conocimiento de las personas en lo que a educación vial se refiere, bien sea desde las escuelas, los centros de aprendizaje en conducción o los medios de comunicación. Resultando de gran importancia contar con una normativa de tránsito apropiada, la cual resulte de conocimiento de conductores y peatones, a lo que debe sumarse la necesidad de aplicación de políticas de prevención en materia de faltas de tránsito, así como mayores controles de agentes de tránsito y/o personal policial.

Es por ello, que se deben tomar ciertas medidas que representen verdaderas políticas de seguridad vial tendientes a generar una conciencia en la materia, que pueden ser sencillas y de bajo costo o medidas cuya aplicación sea menos simple y requieren un presupuesto mas elevado, las cuales deben ser acompañadas de una fuerte campaña publicitaria que contribuya a reforzarlas. Fue en este marco que fue concebido en el ámbito de la CABA el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores conocido popularmente como Scoring.

La implementación de políticas públicas como el scoring intenta fomentar un correcto comportamiento frente al volante, con el fin de concienciar al conductor sobre un manejo seguro, ello mediante la coerción de quitarle su licencia de conducir. El scoring no se aplica a todas las faltas de tránsito sino sobre aquellas que el legislador ha considerado de mayor gravedad como pueden ser excesos de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad o del casco, cruzar un semáforo en rojo, etcétera.

Este sistema tiene como objetivo último reducir el número de infracciones graves y muy graves que se cometen a diario en nuestra ciudad, con la consiguiente reducción significativa de víctimas en accidentes de tráfico que ello conllevaría

Además, con este sistema se persigue también que los conductores reflexionen y se concienticen sobre las graves consecuencias de los accidentes de tránsito y sobre la importancia de cumplir con la normativa para alcanzar unos niveles de seguridad vial adecuados. En consecuencia, el sistema de scoring en nuestro país tiene un doble carácter: por un lado sancionador, pero por otro, sobre todo, reeducador.

En tal sentido, el Sistema se dirige principalmente a eliminar los comportamientos más peligrosos para la seguridad en el tránsito con los objetivos de: reducir el número de accidentes y víctimas en nuestro país; sancionar a los conductores por sus infracciones; apartar de la circulación a los conductores más peligrosos; concientizar a los conductores sobre el problema social que representan los accidentes de tránsito y la importancia de cumplir las normas de tráfico para garantizar la seguridad vial.

Aspectos Normativos nacionales y locales del Scoring

- El Estado Nacional

A través de la Ley N° 26.363 y del Decreto del PEN N° 437/2011, el Estado Nacional ha diseñado un sistema de puntos de similares características al porteño. De la lectura del citado Decreto puede apreciarse la voluntad del Poder Ejecutivo Nacional de abarcar con el sistema de puntos una muy amplia gama de infracciones, mucho mayor ella a la considerada por el legislador porteño.

De la lectura de ambas normas, surge el planteo de la necesidad de la unificación nacional a lo que la seguridad vial se refiere.

Además de crearse el sistema de puntos a nivel nacional, la Ley 26.363 ha creado la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Licencias de Conducir, el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial y el Observatorio de Seguridad Vial. Estos nuevos elementos han sido ideados con el objetivo principal de combatir, por así decirlo, la inseguridad vial. Resulta notorio el alto grado de siniestralidad que existe en la totalidad de nuestro país, por lo que medidas como estas –luego de la debida coordinación que llevará un tiempo hoy indeterminado- tenderán a paliar dicho flagelo.

Cabe aclarar que los mentados institutos no son sino una parte de un conjunto de medidas que deben tomarse para poder dotar de una mayor seguridad al tráfico nacional. En este orden de ideas, las medidas para asegurar un tráfico seguro son numerosas y variables, entre las que podemos mencionar a modo de ejemplo la construcción de carreteras doble vía a lo largo de las principales rutas de nuestra República.

- La Ciudad de Buenos Aires

La Ciudad de Buenos Aires ha sido pionera en nuestro país en lo que se refiere al sistema de Scoring. La Legislatura porteña en el mes de febrero de 2008 sancionó la Ley N° 2641, la cual incorporó al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (Ley N° 2148) el Título 11°. Dicho Título trata exc lusivamente el Sistema Permanente de Evaluación de Conductores aquí en análisis.

- La Provincia de Buenos Aires

La Provincia de Buenos Aires, ya firmó el acuerdo para implementar el sistema, si bien no han llegado aún a instrumentarlo. Hace poco, entró en vigencia nuevo código de tránsito con multas más caras. El incremento de las penas es de hasta el 200%. La nueva legislación es el paso previo a la implementación del "scoring" en la Provincia. En tanto, se indicó que la licencia única comenzará en los 80 municipios bonaerenses adheridos al sistema en línea, que permitirá otorgar, verificar y dar de baja la nueva licencia; el resto seguirán utilizando los viejos permisos hasta que se incorporen al mismo sistema.

- La Provincia de Salta

El Concejo Deliberante de la Ciudad de Salta aprobó a comienzos del mes de julio del corriente año la ordenanza por la cual quienes conducen un vehículo estarán sujetos a un sistema de puntos que disminuye con cada infracción. El Scoring o Sistema de Puntos aquí creado es similar al de la Capital Federal, más allá del criterio legislativo utilizado para

seleccionar las infracciones que conllevan el descuento y la cantidad de puntos a descontarse en cada caso puntual. Una particularidad que adicionó esta Ciudad es que cuando se restituya la licencia, el Scoring partirá desde los 10 puntos y si en el plazo de 2 años no comete infracción alguna, recién entonces se le otorgarán 20 puntos nuevamente.

El Scoring en el ámbito internacional

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores implementado en la Ciudad de Buenos Aires se aplica con muy buenos resultados en otras partes del mundo.

- Italia

En Italia la licencia de conducir se otorga con un total de 20 puntos, que se van descontando en función de la cantidad y calidad de infracciones. Si durante dos años consecutivos un conductor no tiene infracciones, se le suman dos puntos, y así sucesivamente hasta llegar a un máximo de 30. También existe la posibilidad de recuperar puntos perdidos mediante cursos de perfeccionamiento.

Algunas causas de pérdida de puntos son: circular en contramano (4 puntos), cruzar con semáforo en rojo (6 puntos), sobrepaso en curva o cualquier otro lugar de baja visibilidad (10 puntos), omitir colocar la luz de giro izquierda para hacer un sobrepaso (5 puntos), pasar a un vehículo que está haciendo otro sobrepaso (10 puntos), no respetar la distancia de seguimiento por categoría de vehículo (3 puntos), entre otras infracciones.

- España

En España el régimen se implementó en julio de 2006 y en poco más de un año (hasta agosto de 2007), un total de 1.655 conductores perdieron su permiso de conducir tras haber agotado el saldo de puntos. Esos conductores deben estar seis meses sin conducir, deberán hacer un curso de 24 horas sobre seguridad vial y tendrán que volver a rendir examen y aprobar para recuperar su licencia. Junto a ellos, según la Dirección General de Tráfico de España otros 75.915 conductores, ya perdieron la mitad o más de los puntos con los que contaban en el momento en que se puso en marcha el nuevo permiso de conducir.

Desde julio de 2006, Tráfico ha gestionado 443.568 expedientes por infracciones cometidas por 424.386 conductores. La mayor parte de estas sanciones se han producido por circular a una velocidad superior a la establecida (40,6%), conducir sin utilizar el cinturón de seguridad o el casco (14,8%), utilizar el teléfono móvil (11,6%) y manejar con una tasa de alcohol superior a la permitida (10%). Estas infracciones han supuesto la pérdida de 1.412.458 puntos.

El sistema de permiso y licencia de conducir por puntos, resulta un hito importante en la historia de la seguridad vial de España y en las estrategias preventivas para paliar el problema de los accidentes ocasionados por el tráfico. Esta medida, sin ser la solución definitiva, ha demostrado su eficacia en otros países similares al nuestro y se ha convertido en una estrategia recomendada por prestigiosos organismos internacionales relacionados con la seguridad vial. Junto a la importancia del estado y la tecnología del vehículo, así como el diseño y las circunstancias de la vía y de su entorno, el permiso por puntos es una medida dirigida al elemento que, según numerosos estudios, más importancia parece tener a la hora de explicar y prevenir el accidente: el factor humano.

En este contexto, con el permiso por puntos se pretende que los conductores cambien determinados hábitos de conducción incompatibles con la seguridad en el tráfico y que sean apartados de la circulación aquellos que continúen cometiendo reiteradamente ciertas infracciones graves y muy graves, especialmente aquellas relacionadas con las causas más habituales de los accidentes.

En España, tras la entrada en vigor del permiso por puntos se ha observado una significativa reducción de los accidentes de tráfico, así como del número de muertos y heridos, un hecho en el que sin duda ha tenido un peso importante la puesta en marcha de este sistema.

- El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores en la Ciudad de Buenos Aires

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores entró en vigencia el primero de enero de 2009, y consiste en la asignación de un puntaje a cada conductor y el descuento de puntos en función de las infracciones cometidas.

Todos los conductores reciben veinte puntos y van perdiendo sus puntos en la medida en que cometan infracciones. Los que pierden la totalidad de sus puntos son inhabilitados para conducir y se les exige que cumplan y aprueben un curso de educación vial y prevención de siniestros de tránsito.

La pérdida de la totalidad de los puntos determinará menos tiempo de validez del registro de conductor, a la hora de renovarlo. De esta manera los reincidentes crónicos tienen una inhabilitación más larga o permanente, mientras que los buenos conductores reciben premios y bonificaciones en los trámites relacionados al manejo.

Cada descuento parcial de puntos queda sin efecto a los 2 años de efectuado siempre que el conductor, durante ese lapso, no haya alcanzado los 0 puntos.

Al alcanzar los 0 puntos, el conductor: estará inhabilitado para conducir por entre 60 días (primera vez) y 5 años (cuarta y sucesivas veces), tendrá que cumplir y aprobar un curso de educación vial y prevención de accidentes de tránsito y tendrá que renovar su registro de conductor cada menos tiempo (se reduce desde un 25% hasta un 75% el tiempo de renovación).

Por primera vez se lo inhabilitará por 60 (sesenta) días, o podrá optar por realizar un curso de educación vial.

Por segunda vez se lo inhabilitará por 180 (ciento ochenta) días, y deberá realizar el curso de educación vial.

Por tercera vez se lo inhabilitará por 2 (dos) años, y además deberá realizar el curso de educación vial.

Por cuarta vez y sucesivas oportunidades Se lo inhabilitará por 5 (cinco) años, y además deberá realizar el curso de educación vial.

Los reincidentes crónicos tendrán una inhabilitación más larga o permanente, mientras que los buenos conductores recibirán premios y bonificaciones en los trámites relacionados al manejo.

Para principios del año 2010 (un año de implementado el sistema): 20 personas perdieron la totalidad de los puntos asignados, 19.953 porteños tuvieron descuento de puntos.

Asimismo, a partir del año 2010, nuevas infracciones se sumaron a las iniciales tales como: no respetar la prioridad de paso de una bocacalle o un cartel de "Pare"; circular marcha atrás en forma indebida y sin justificación; obstruir la vía transversal; no respetar la prioridad de paso de los peatones o senda peatonal; circular, estacionar o permanecer en la vía pública sin las placas oficiales de identificación o dificultando su visualización por cualquier método; circular, estacionar o permanecer en la vía pública con placas oficiales de identificación que no correspondan al vehículo que las presenta.

Un buen ejemplo de que el sistema fue implementado con la idea de educar vialmente a los conductores, es que el legislador porteño previó (en la cláusula transitoria segunda de la Ley N° 2641) que el primer año de implementación del descuento de puntos (2009) fuera de prueba, por lo que al terminar dicho año todos los conductores recuperaron la totalidad de sus puntos. De esta manera, se puso en práctica el scoring con la posibilidad de que los descuentos de puntos (salvo que ya hubieran llegado a cero puntos) quedaron sin efecto por única vez a partir del 1° de enero de 2010.

La cantidad de puntos que se descuentan en función de las infracciones varían entre 2, 4, 5 y 10 puntos según el tipo de falta que se trate y su gravedad, así por ejemplo puede citarse, por el no uso de casco se descuentan 2 puntos, por el giro prohibido 4 puntos, por la violación de semáforo en rojo 5, y por excesos de velocidad 5 o 10 puntos. Al respecto cabe aclarar que para que opere el descuento de puntos en todas las faltas el conductor debe estar identificado en el Acta de Comprobación labrada, circunstancia esta no requerida en los casos de exceso de velocidad y las relacionadas con las placas dominiales.

Por otra parte a los fines de aumentar el control de faltas a los agentes de tránsito y a la policía se le han sumado herramientas tecnológicas como lo son la instalación de cámaras fotográficas en distintos puntos que resultan de peligrosidad y estratégicos de la Ciudad.

- Conductas que traen aparejadas infracciones y descuento de puntos

Las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires y que traen aparejada como consecuencia el descuento de puntos son:

2 puntos:

No colocación (obviamente adecuada) del cinturón de seguridad conductor y/o pasajeros.

No respetar las indicaciones de quien dirija el tránsito.

No colocación (obviamente adecuada) del casco por parte del conductor y/o acompañante de un motovehículo.

Circular en un motovehículo asido a otro vehículo o apareado inmediatamente detrás de otro.

Transportar en un motovehículo a una o más personas cuando su diseño no sea apto para ello.

4 puntos:

Conducir un vehículo con licencia vencida.

Conducir un vehículo sin licencia habilitada para esa categoría.

Conducir un vehículo sin cumplir con las condiciones estipuladas en la licencia (Ej.: uso de anteojos).

Trasladar menores de cuatro años sin acompañamiento de adultos en asientos traseros o sin el dispositivo de retención infantil correspondiente.

Trasladar menores de edad o talla en asientos delanteros.

Girar hacia una transversal o en "U" en forma antireglamentaria.

Circular marcha atrás indebida y sin justificación.

Obstruir una vía transversal.

No ceder el paso a vehículos de bomberos, ambulancias, policía o servicios públicos o de urgencia.

No respetar la senda peatonal o la prioridad de paso de los peatones.

5 puntos:

Circular o poseer elementos aptos para burlar o evadir controles tránsito o velocidad.

Conducir manipulando teléfono celular.

Conducir utilizando auriculares en ambos oídos.

Conducir utilizando reproductores de video.

Conducir redactando o enviando mensajes de texto.

Circular en sentido contrario al permitido.

No respetar la prioridad de paso en una bocacalle y/o un indicador de "PARE".

Interrumpir el paso de una fila de escolares.

Cruzar un semáforo en rojo.

No tener colocadas las placas dominiales oficiales, o estando colocadas se impida o dificulte su visualización por cualquier método, o se encuentren colocadas en forma antireglamentaria.

Exceder la velocidad en más de 10 km/h hasta 20 km/h de la velocidad permitida para pasajes, calles y avenidas.

Exceder la velocidad en más de 20 km/h hasta 40 km/h de la velocidad permitida para vías rápidas.

Iniciar el cruce o cruzar las vías férreas mientras las barreras están bajas o el paso no está expedito (Art. 113 del Código Contravencional)

10 puntos:

Exceder la velocidad en más de 20 km/h de la velocidad permitida para pasajes, calles y avenidas.

Exceder la velocidad en más de 40 km/h de la velocidad permitida para vías rápidas.

Negarse a someterse a las pruebas establecidas de alcoholemia y/o estupefacientes.

Conducir en estado de ebriedad o o bajo la acción de sustancias que disminuyen la capacidad para hacerlo (Art. 111 del Código Contravencional)

Incumplir obligaciones legales a su cargo al participar de un accidente conduciendo un vehículo (Art. 114 del Código Contravencional)

20 puntos:

Participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza en vía pública con vehículos motorizados violando las normas reglamentarias de tránsito (Art. 112 del Código Contravencional)

- Concurso de faltas

En caso de concurso real de las conductas antes descriptas se descontarán 10 puntos como máximo, exceptuando lo dispuesto para las infracciones que conllevan el descuento de 20 puntos.

- Reasignación de puntos

A los conductores que alcancen los cero (0) puntos, se les reasignan nuevamente veinte (20) puntos.

- Recuperación parcial del puntaje

Los conductores pueden recuperar voluntariamente cuatro (4) puntos si presentan certificado de asistencia y aprobación del curso especial de educación vial y prevención de siniestros de tránsito previsto en el Artículo 27 bis del Régimen de Faltas.

Estos cursos se dictarán en dependencias del Gobierno de la Ciudad o en instituciones públicas o privadas autorizadas por el organismo competente y su costo estará a cargo del infractor.

El examen de aprobación se realizará en todos los casos ante el funcionario que designe el Gobierno de la Ciudad.

En el caso de los cursos para conductores profesionales, tendrán un contenido reforzado a la especialidad.

Esta prerrogativa no podrá utilizarse más de una (1) vez cada dos (2) años.

- Beneficios o “premios” del sistema

Los conductores que no registren descuento de puntos en los dos (2) años anteriores a la fecha de vencimiento de sus licencias, tendrán los siguientes beneficios:

- a) Quedan eximidos de concurrir a las clases de actualización de normas de tránsito y prevención de accidentes establecidas en el inciso c) del artículo 3.2.9 del presente Código.
- b) Serán bonificados con el 100 % del valor de la tarifa de renovación correspondiente.

- Otras medidas en consonancia con el Scoring

La CABA lleva en conjunto otras iniciativas tendientes a generar una conciencia colectiva en la ciudadanía en materia de tránsito y transporte. En tal sentido en el año 2008 se creó el Cuerpo de Agentes de Tránsito que cuenta con más de mil jóvenes seleccionados y entrenados para realizar controles de alcoholemia, excesos de velocidad, uso de casco, de cinturón de seguridad, entre otros. Haciendo cumplir el Sistema de Evaluación Permanente de conductores.

Asimismo, se creó el programa de conductor responsable, se estableció el secuestro de vehículos a conductores que excedan 40 km/h el máximo de velocidad permitida, así como la retención de la licencia de conducir a conductores que comentan faltas graves que pongan en peligro la seguridad propia o de terceros como puede ser la violación de luz roja o los excesos de velocidad.

A través de estas iniciativas, se logró un 18% menos de víctimas fatales entre 2007 y 2008, un 30% menos de positivos en controles de alcoholemia y un aproximadamente 48% menos de fallecimientos por accidentes de tránsito entre 2009 y 2010.

Conclusión

La educación y la implementación de políticas públicas como el scoring intentan fomentar un correcto comportamiento frente al volante, con el fin de concientizar al mismo sobre un manejo seguro, dicho comportamiento incluye el conocimiento y la comprensión de las normas y situaciones de tránsito, mejorar las habilidades a través de la formación y la experiencia, así como reforzar o modificar las actitudes hacia la concientización del riesgo, la seguridad personal y la seguridad de otros usuarios de la carretera. Buscando promover un cambio de actitud respecto a determinados comportamientos ejercidos por los conductores en la vía pública que generan en forma simultánea un riesgo tanto para la circulación como para los conductores y peatones, un ejemplo concreto puede verse lo que ocurre con los conductores que manejan a exceso de velocidad

Es mundialmente aceptado que la intensificación de la aplicación y control preferencialmente orientado al exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o el uso de cinturón de seguridad es una manera efectiva y constituye una herramienta de importancia para lograr una mejora sustancial de la seguridad vial en un plazo de tiempo relativamente breve.

Se ha estimado que el respeto pleno de la legislación de tránsito reduciría los accidentes vehiculares en un 50 %. Las pruebas empíricas sobre las repercusiones

potenciales de unas campañas intensas de control sugieren una reducción menor pero aún sustancial de los accidentes de entre el 10 % y el 25 %.

Para conseguir una máxima repercusión en la seguridad, es fundamental que el control de la policía y agentes de tránsito se centren en aquellas infracciones que tengan una relación directa y demostrada con la seguridad vial (por ejemplo, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o sin cinturón de seguridad, no respetar un semáforo en rojo), y en los lugares y momentos en los que se espera que las infracciones tengan el mayor impacto sobre la seguridad, lo que a futuro demostraría en el público en general los efectos positivos de la aplicación de la legislación sobre la conducta segura del tráfico.

Los sistemas de penalización por puntos intentan detectar a los infractores repetitivos. Cuando se detecta cierta infracción de tránsito, el infractor recibe como sanción además de la infracción, el descuento según el tipo de falta de que se trate, es decir que el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores tiene un doble rol por un lado un rol sancionador y por el otro uno educador, es decir no solo se busca sancionar la falta (con el cobro de la infracción) sino también educar y formar una cultura de la seguridad vial a los conductores que hayan perdido puntos, tratando con ello de alcanzar y/o generar un cambio en el comportamiento que los haga más respetuosos de las normas de tránsito que persiguen garantizar el derecho a la vida, a la seguridad y a la libertad de todos los ciudadanos. Es con este objetivo que frente a la pérdida de puntos se han incluido dentro del Sistema la realización y asistencia de cursos de seguridad vial cuya finalidad es la recuperación parcial de los puntos o la recuperación íntegra de la licencia de conducir.

Como bien puede apreciarse de las consideraciones, expuestas el Scoring constituye una instrumento que contribuye a generar una conciencia colectiva en materia de las conductas a seguir en el manejo respecto a las normas de tránsito y no debe ser vista solo con un fin recaudador, como prueba de ello vale observar las distintas estadísticas no solo a nivel nacional sino internacional que demuestran tanto un aumento de concientización del ciudadano como una disminución de los accidentes de tránsito.

El scoring implica la ejecución de una política pública aplicada en el marco de la implementación de un plan de seguridad vial tendiente a: disminuir los riesgos de accidentes de tránsito y las condiciones que posibilitan su ocurrencia, tanto a nivel de infraestructura y servicios como en relación con las conductas y actitudes que los producen; mejorar los niveles de seguridad vial, planificando las intervenciones públicas en infraestructura, servicios y control de manera acorde con el mapa de accidentes y zonas críticas de la ciudad; promover una cultura ciudadana asentada en el respeto a la vida, el cumplimiento de las normas y la asunción de nuevas prácticas de convivencia y de conductas seguras en la vía pública; articular las acciones de educación vial que llevan adelante organismos provinciales y numerosas instituciones de la ciudad en una sinergia que potencie el cambio de actitudes hacia una mejor calidad de vida.