Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda

INFORME GENERAL.
Diagnóstico de Seguridad Ciudadana y Democrática de la Provincia de Buenos Aires

DOCUMENTO DE TRABAJO 5. Rey, J. y Otamendi, A. (2015). La otra inseguridad: Diagnóstico sobre Siniestros de Tránsito en la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2015
Universidad Nacional de Avellaneda

Información Institucional

El Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, con sede en la Universidad Nacional de Avellaneda (UNDAV), surge a partir de la implementación del proyecto trianual D-TEC 0011/13 financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación (MINCyT) a fin de asistir a los poderes públicos y a la comunidad, a través del diagnóstico de los conflictos, las violencias y delitos, así como de contribuir al diseño, monitoreo y evaluación de políticas específicas dirigidas a garantizar la seguridad humana en el partido de Avellaneda desde una óptica integral, cuyos ejes principales sean la inclusión social, los derechos y la prevención. Asimismo el Observatorio cuenta con el respaldo y apoyo de la Municipalidad de Avellaneda, en particular, de la Subsecretaría de Seguridad que a través del Centro de Monitoreo facilitó los datos que hicieron posible el presente informe.

Para más información dirigirse a:

observatorioseguridad@undav.edu.ar

Índice

Introducción al Informe General	4
Información para la Seguridad Ciudadana y Democrática	5
Resumen Ejecutivo	7
I. Introducción al Documento de Trabajo	8
1.1. La otra Inseguridad: Introducción a la problemática de la seguridad vial	8
1.2. Definiciones y modelos explicativos	10
1.3. Marco normativo y avances institucionales	13
II. Siniestralidad vial en Argentina	16
2.1. Homicidios y lesiones culposas en hechos de tránsito en la Provincia de Buenos Aires	23
2.2. Homicidios y lesiones culposas en hechos de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires	28
Conclusiones	31
Bibliografía	32

Introducción al Informe General

El Informe General de Diagnóstico de Seguridad Ciudadana y Democrática de la Provincia de Buenos Aires está integrado por seis Documentos de Trabajo que buscan analizar diferentes modalidades de violencias y delitos principalmente en la Provincia de Buenos Aires.

- Documento de Trabajo 1: el primer documento tiene como objetivo presentar una breve discusión sobre el desarrollo de indicadores y sus fuentes para la seguridad ciudadana y democrática para luego analizar el principal indicador de violencia en una sociedad como es el nivel de homicidios dolosos.
- Documento de Trabajo 2: en el segundo documento, se analizan otros delitos personales y contra la propiedad;
- Documento de Trabajo 3: en el tercero, la violencia de género;
- Documento de Trabajo 4: el cuarto, 4.1. el delito de trata y 4.2. el narcotráfico como parte de la delincuencia organizada;
- Documento de Trabajo 5: el quinto, sobre la seguridad vial como problemática de gran relevancia debido a su impacto;
- Documento de Trabajo 6: y finalmente, se examina la respuesta y condiciones del sistema penitenciario y la violencia institucional.

Así, este informe viene a completar los dos informes previos, el primero donde se señalaban una serie de Recomendaciones y Principios rectores de Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Democrática; y el segundo, donde se presentaba un primer borrador del presente Diagnóstico. Cabe aclarar que si bien el enfoque del estudio es la Provincia de Buenos Aires, a fin de tener una base de comparación se citan datos de la Argentina en su conjunto, de otras provincias y de la Ciudad de Buenos Aires, y de cada Municipio de la PBA cuando existe información.

Como se señaló al comienzo, el Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda promueve políticas de seguridad mulitagenciales y multiactorales orientadas hacia la prevención del delito, basadas en información confiable y válida y no en el "olfato policial" o el "olfato social" que reproduce prejuicios y estereotipos (Rodríguez Alzueta, 2014). En efecto, para poder generar políticas profesionales, no discriminatorias y eficaces, la gestión de la seguridad debe basarse en la evidencia empírica disponible, esto es, en datos que den cuenta de las características de los fenómenos estudiados, su distribución espacial y temporal.

De esta manera se busca contribuir a la prevención situacional del delito, contando con una "alerta fundada y comprobable de que determinada situación propiciará la comisión de un hecho potencialmente delictivo" y por lo tanto, disponiendo de los medios para evitarlo (CAED, 2014). Asimismo, dicho análisis debe poder impulsar otras políticas de prevención, además de la prevención situacional prevista aquí. En efecto, la prevención del delito excede lo meramente policial y situacional. Retomando una división clásica de las finalidades de la política criminal, se distingue entre la prevención del delito y la represión del delito, esto es, antes o después de la comisión de un delito. A su vez, entre el primer tipo de medidas, se destacan las medidas de *prevención situacional-ambiental,* de *prevención comunitaria,* estas dos últimas con o sin intervención policial, y las de *prevención social* (Sozzo, 2000).

Las medidas de *prevención situacional-ambiental* son aquellas que toman en cuenta "la conducta de las víctimas potenciales, las situaciones criminogénicas, y los hábitos de la vida cotidiana que crean oportunidades delictivas" (Garland, 2005b:218). Parten del supuesto de que "la ocasión hace al ladrón" por lo que trata de evitar el encuentro entre la potencial víctima y el potencial ladrón en una situación espacio-temporal determinada. Algunas de estas medidas requieren de la intervención policial, como por ejemplo, la presencia de policías en las calles y otras no necesariamente, como por ejemplo, la instalación de alumbrado en parques y de cámaras en las calles.

Luego, las medidas de *prevención comunitaria* parten del supuesto de que la participación social de los residentes de una comunidad ayuda a prevenir el delito en dicha comunidad. En algunos casos esta participación está estimulada y organizada por la policía y en otras no necesariamente, como en el caso de organizaciones vecinales (Sozzo, 2000). Por último, las medidas de *prevención social* son, en general, políticas de reforma social que buscan mejorar el bienestar social, en particular la educación y la creación de empleo, con el fin de incrementar las oportunidades, mejorar la socialización y la integración de las personas, y así reducir las tendencias delictivas (Garland, 2005; Sozzo, 2000).

Como lo señala el *Informe sobre Seguridad Ciudadana y Derechos Humanos* de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos de la OEA (2009), las "experiencias exitosas sobre prevención y control de la violencia y el delito verificadas en la región han tenido como base planes estratégicos diseñados a partir de indicadores confiables, que permiten no solamente un adecuado diagnóstico de los problemas a enfrentar, sino una circulación permanente de la información, lo que hace posible la participación y el control democrático por parte de la sociedad" (CIDH, 2009:4).

En este sentido, para poder diseñar medidas preventivas de cualquier tipo resulta necesario construir indicadores sobre seguridad humana en general y sobre seguridad ciudadana en particular, no sólo para elaborar un diagnóstico de la situación de base (línea de base) sino

también para poder monitorear y evaluar el impacto de las políticas implementadas (monitoreo y evaluación). A su vez porque permiten transparentar la gestión y generar un control ciudadano democrático (Otamendi y Fleitas, 2012).

Para construir dichos indicadores, o en términos metodológicos, las variables directamente observables, primero se definen nominalmente los conceptos a medir y luego se los operacionaliza (Lazarsfeld, 1984). De esta manera se busca construir información no sólo sobre la criminalidad sino también sobre el funcionamiento del sistema penal, fenómenos estrechamente relacionados. En efecto, desde una perspectiva constructivista, los "datos" de criminalidad responden a procesos sociales de criminalización de conductas humanas (etiquetamiento) y a las actividades realizadas por las agencias estatales encargadas de su gobierno, por lo cual resultan indisociables.

Por lo tanto, Lea y Young (2001) retomando a Durkheim y Becker, sostienen que para una cabal comprensión del fenómeno delictivo se debe tener en cuenta la forma cuadrada del delito. Dicha forma consiste en analizar, por un lado, a las acciones consideradas como desviadas de las normas, esto es, al acto que ocurre entre el delincuente y la víctima (dos vértices del cuadrado), así como también a las reacciones tanto de los organismos estatales como de la sociedad (los otros dos vértices) que dieron lugar a que dichas acciones fueran tipificadas como delitos. Así, para que un acto sea considerado delito, según la teoría del etiquetamiento (Becker, 1971), esto debe responder a un proceso de criminalización social y estatal, aunque no siempre las definiciones legas y estatales coinciden en el tiempo.

De esta manera, lo que las estadísticas oficiales registran no son "la realidad del delito", sino más bien "aquellas informaciones cuantificadas sobre comportamientos efectivamente producidos en la vida social, presuntamente delictuosos, generadas en los procesos de definición y registración por parte de instituciones estatales en el marco de sus actividades de gobierno de la criminalidad" (Sozzo, 2000). Además de estas estadísticas sobre la "criminalidad" registradas por las instituciones estatales del sistema penal, esto es, la policía, la justicia y el sistema penitenciario, también se producen estadísticas sobre sus propias actividades, lo que se denomina "estadísticas del sistema penal".

Teniendo en cuenta los reparos señalados más arriba, dentro de las fuentes oficiales de información disponibles para generar dichas estadísticas, esto es, producidas por instituciones estatales (Sozzo, 2000), se suelen distinguir por la institución que las produce, ya sea policial como judicial y en algunos casos, sanitaria. Por otro lado, existen una serie de fuentes no oficiales producidas por ONGs, universidades, organismos privados e internacionales que también deben ser tenidos en cuenta, ya que en muchos casos son los únicos disponibles sobre algunas temáticas[1]. En el presente informe se analizarán diferentes fuentes de información para abordar la temática principal del mismo, teniendo en cuenta las ventajas y limitaciones de cada una.

[1] Para mayor detalle de las ventajas y limitaciones de cada tipo de fuente, consultar: Otamendi, M. A. (2010) "Otras fuentes de estadísticas sobre seguridad: encuestas de victimización, encuestas de opinión pública y fuentes internacionales", *Documento de Trabajo.* Buenos Aires, en *Portal Seguridad*: http://www.portalseguridad.org/attachments/Otras_fuentes_sobre_seguridad.pdf
Fleitas, D. (2010) "Advertencias Metodológicas Estadísticas Oficiales sobre Delitos", *Documento de Trabajo.* Buenos Aires, en *Portal Seguridad*: http://www.portalseguridad.org/attachments/Advertencias_Metodologicas._Estadisticas_Oficiales_sobre_Delitos.pdf

Resumen Ejecutivo

- Desde el año 2003, en Argentina se producen más homicidios culposos -mayormente asociados a siniestros de tránsito- que dolosos.
- En 2013, la tasa de víctimas fatales totales por siniestros fue de 12,3 casos cada 100.000 habitantes, con un total de 5.209 víctimas (ANSV, 2015), que ubica nuestro país detrás de Paraguay (18,7) y Uruguay (16,5) en el Cono Sur (OMS, 2010).
- Si se tiene en cuenta el incremento del parque automotor circulante, la tasa de víctimas fatales en el lugar del hecho cada 10.000 automotores circulantes, se reduce de 5,2 en 2008 a 3,2 en 2013 a nivel nacional.
- El 88% de los siniestros viales ocurridos entre 2004 y 2011 en nuestro país se atribuyen al factor humano, 10% al medio y sólo un 2% al vehículo. De acuerdo con la OMS (2013), el 33% de las muertes en hechos de tránsito en Argentina involucran el consumo de alcohol.
- Si bien las lesiones vinculadas al uso de motocicletas son las más frecuentes (54,5%), la mortalidad es mayor en el caso de ocupantes de furgonetas o camionetas (25%), seguidos por los peatones (17,3%) y ocupantes de automóviles (10,3%).
- En la Provincia de Buenos Aires, desde el año 2004, se producen más homicidios culposos por hechos de tránsito que dolosos, alcanzando una tasa de culposos de 7,75 en el 2008 (SNIC, 2008) y de 6,6 en el 2013 (ANSV, 2015). En 2014, se mantiene esta tendencia, con 1.521 homicidios culposos contra 974 homicidios dolosos consumados (IPP, 2014).
- Entre 2008 y 2013 se observa una reducción del 22% de víctimas fatales en la Provincia de Buenos Aires, alcanzando una tasa de 6,6 víctimas fatales totales y de 5,0 víctimas fatales en el lugar del hecho en el 2013.
- De 2008 a 2013 también se reduce la tasa de víctimas fatales en el lugar del hecho cada 10.000 automotores circulantes en la Provincia de Buenos Aires, que pasa de 2,9 a 1,6.
- La diferencia entre homicidios culposos y dolosos es mucho mayor en departamentos judiciales de hasta 500.000 habitantes (Azul, Dolores, Junín, Necochea, San Nicolás, Trenque-Lauquen, Zárate-Campana). Entre los departamentos judiciales más grandes, esto también ocurre en La Plata.
- En la Ciudad de Buenos Aires, los homicidios dolosos superan ampliamente a los culposos en hechos de tránsito entre 2000 y 2002. Esta tendencia se mantiene el resto del período (2003 a 2008), si bien la distancia se reduce progresivamente y sólo se invierte en 2006.
- Entre 2008 y 2013 la Ciudad de Buenos Aires muestra una significativa disminución del número de víctimas fatales totales en siniestros viales -aproximadamente del 47%- y de víctimas fatales registradas en el lugar del hecho, que experimenta una disminución del 32,8% en el mismo período. La diferencia entre víctimas fatales totales y en el lugar del hecho es menor que en el caso de la Provincia de Buenos Aires.
- Las tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho manifiestan en la CABA un comportamiento decreciente, pasando de 0,94 en 2008 a 0,42 en 2013.

I. Introducción al Documento de Trabajo

El presente informe consta de dos partes. En una primera parte, más general, un primer apartado aborda la definición de siniestros y seguridad vial, luego se presentan las perspectivas teóricas y modelos explicativos de la siniestralidad vial, y finalmente se da cuenta del marco normativo y de los avances institucionales en la materia en Argentina. La segunda parte analiza datos generales de siniestralidad vial a nivel nacional a fin de contextualizar el informe, y presenta un apartado que se focaliza en los datos de siniestralidad vial de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las fuentes empleadas son los informes del Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC) para el período 2000 - 2008 elaborado por la Dirección Nacional de Política Criminal del Ministerio de Justicia de la Nación; datos de la Dirección Nacional de Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; fuentes sanitarias, como los informes de la Organización Mundial de la Salud, Organización Panamericana de la Salud y el "Informe sobre lesiones traumáticas" del Programa CEDEM Trauma, basado en datos obtenidos a partir del SURE (Sistema Único de Registro Epidemiológico); informes del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), entre otras.

De esta manera, el *Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda* busca visibilizar una problemática que tiene gran impacto en la salud pública, el desarrollo económico y la calidad de vida de las familias, para poder diseñar estrategias de prevención que logren evitar los siniestros viales y contribuir así a la seguridad humana en un sentido amplio.

1.1. La otra inseguridad: Introducción a la problemática de la seguridad vial

Los estudios sobre temas de seguridad generalmente se focalizan en homicidios dolosos y delitos contra la propiedad. Sin embargo, esta mirada deja afuera otras problemáticas que hacen a la seguridad en un sentido más amplio, en términos de "seguridad humana". De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, la seguridad humana se define como "la condición de vivir libre de temor y libre de necesidad" (PNUD, 2013:5). Se trata de un "concepto amplio que contempla un abanico de amenazas que pueden atentar contra la vida y contra el bienestar de las personas" (PNUD, 1994: 27-28), de manera tal que limitan sus oportunidades de desarrollo humano.

Desde esta perspectiva amplia, las condiciones de vida de las personas también hacen a la seguridad, y la inseguridad vial se encuentra entre aquellas problemáticas que constituyen una amenaza a las condiciones integrales de la seguridad personal. En efecto, de acuerdo con el "*Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial"* elaborado por la Organización Mundial de la Salud en 2013, en el marco del *"Decenio de Acción para Seguridad Vial (2011-2020)"*, las lesiones causadas por el tránsito constituyen la octava causa de muerte a nivel mundial, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años, mientras las proyecciones estiman que, de no adoptar medidas de manera inmediata en materia de Seguridad Vial, las muertes para el año 2020 habrán aumentado un 80% en países con un nivel de renta entre medio y bajo (OMS, 2013).

En el mismo informe, la OMS calcula que cada año se producen 1,24 millones de muertes en todo el mundo por hechos de siniestralidad vial. Los países de ingresos medios concentran el 80% de las muertes (OMS, 2013). Recientemente (mayo 2015), en el marco del lanzamiento de la Tercera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, la OMS declaró que: "En todo el

mundo, cada año mueren 186.300 niños en accidentes de tránsito, lo que supone más de 500 niños por día" (OMS, 2015).

En Argentina, a partir del análisis de la base de datos de causas externas de mortalidad del Ministerio de Salud, se concluyó que los siniestros viales dejaron un saldo de 46.611 muertos y 95.204 heridos entre 1997 y 2008, y sólo en el último año (2008), el número de víctimas fatales fue de 4.315, lo que representó una tasa de 11,8 muertes cada 100.000 habitantes (Fleitas y Otamendi, 2010), muy por encima de la tasa de homicidios dolosos para ese mismo año (5,8). Esto también se comprueba si se compara con la tasa de homicidios culposos registrada por la fuente policial (SNIC), ya que en el 2008 ésta es de 10,3 mientras que la de dolosos para ese es 5,8. Es notable que, entre 2004 y 2008, la evolución del número de homicidios culposos por siniestros de tránsito a nivel nacional supera a la de homicidios dolosos en todos esos años (SNIC, 2000-2008).

De acuerdo con el "*Informe sobre Siniestros 2013*" de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, el 51,5% de los siniestros de tránsito dejaron lesionados leves y graves, sumado al 2,6% de siniestros con víctimas fatales[2], siendo la Provincia de Buenos Aires la primera en el ranking nacional con un total de 1.026 víctimas fatales ese año, y una tasa de 6,6 víctimas fatales cada 100.000 habitantes[3]. A su vez, cabe señalar que el 51,1% de las víctimas fatales de 2013 se concentró en la franja etaria de los 15 a los 34 años[4], por lo que los hechos de tránsito constituyen una causa de mortalidad muy difundida en la población de jóvenes y adultos de nuestro país. El promedio diario de víctimas fatales en el lugar del hecho se ha mantenido relativamente estable en los últimos años: 13 (2008), 12 (2009), 11 (2010-2012) y 12 (2013).[5]

Por otra parte, diversas entidades especializadas en el tema estiman que un total de 15.000 personas por año sufren alguna discapacidad permanente en el país como consecuencia de traumatismos provocados por el tránsito. Esto implica que, por cada muerte, dos personas quedan con secuelas graves y cuatro con secuelas moderadas (OPS, 2011: 9). Por lo tanto, la inseguridad vial constituye un problema para la salud pública desde una perspectiva epidemiológica.

Este escenario ha propiciado en los últimos años un intenso debate, promovido por organizaciones no gubernamentales y asociaciones civiles de familiares y amigos de víctimas de siniestros de tránsito– muchas de las cuales integran actualmente el Grupo 1 del Comité Consultivo de la Asociación Nacional de Seguridad Vial[6] - en torno a la tipificación del delito de

---

[2] *Informe sobre siniestros 2013,* Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2013. Disponible en http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/siniestros/2013/siniestros_con_victimas/siniestros_con_victimas_cada_10m_autos_c_2013.pdf. Consultado el 30/04/2015.

[3] Informe de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2013. Disponible en http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/victimas/2013/victimas_fatales_totales_2013.pdf . Consultado el 08/05/2015. Estos datos deben ser ponderados en relación a la cantidad de población, parque automotor, entre otras cosas. Cabe destacar que los números de víctimas fatales totales de la Provincia de Buenos Aires muestran una tendencia descendente entre 2008 y 2013.

[4] *Informe sobre Víctimas 2013* del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2013. Disponible en http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/victimas/2013/2013_graficos_victimas.pdf. Consultado el 08/05/2015.

[5] *Informe Comparativo sobre Siniestros y Víctimas 2008-2013,* Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2013. Disponible en http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/informes-comparativos/siniestros-y-victimas.pdf. Consultado el 08/05/2015.

[6] El Comité está integrado por doce organizaciones. Entre ellas se encuentra la Organización "Conduciendo a Conciencia", creada por familiares de las víctimas de la "Tragedia de Santa Fe", que dejó un saldo fatal de nueve

homicidio culposo en hechos de tránsito. Más precisamente, reclaman endurecer las penas a responsables de siniestros de tránsito en los casos de abandono de persona, consumo de alcohol, violación de velocidades máximas, entre otros agravantes que suponen la consciencia del responsable respecto de las consecuencias de sus actos, y que por lo tanto, podrían indicar una responsabilidad severa (dolo) y no atenuada (culpa) (Cortés de Arabia, 2008: 141). Esta demanda ha tenido réplicas en la legislación vial a nivel nacional, así como en reiterados intentos legislativos de reformas del Código Penal argentino, como se verá posteriormente.

Otro aspecto destacable de la siniestralidad vial son los considerables gastos ocasionados, tanto a nivel público -costos de traslados y primeros auxilios, tratamiento e insumos hospitalarios, costos de rehabilitación- como a nivel administrativo (costos policiales y judiciales, entre otros) y en términos de producción y consumo, que afecta las economías familiares. Esto sucede porque en varias situaciones el principal sostén económico del hogar perece o sufre alguna discapacidad permanente, dificultando la calidad de vida y las oportunidades de su núcleo familiar. Con respecto a esta cuestión, la OMS estima que el costo económico aproximado de los choques y lesiones derivadas del tránsito representan un 1,5% del PBI en países de ingresos medios (Mondino, 2005: 23). De esta manera, se desvían recursos públicos y privados que podrían ser utilizados para otros fines, además de las dificultades y traumas que generan en la vida cotidiana de las personas cercanas. Por este motivo, se considera al sector sanitario un eslabón crucial en la estrategia preventiva.

La gravedad de esta situación da cuenta de la necesidad de estudiar y producir información confiable y actualizada acerca de una problemática que "además de causar muertes, lesiona y deja discapacitadas a miles de personas, destruye familias y provoca un perjuicio a la economía" (Otamendi y Fleitas, 2010), incrementando los gastos para la salud pública y limitando el desarrollo.

1.2. Definiciones y modelos explicativos de la siniestralidad vial

La seguridad vial es una problemática compleja, y como tal, debe ser abordada desde una perspectiva multicausal capaz de dar cuenta de los numerosos factores intervinientes, así como de atender a cuestiones de "cultura vial" y a las agencias estatales involucradas. En este apartado se hará mención al debate conceptual en torno a los hechos de tránsito, se describirá la postura institucional de las entidades gubernamentales y las asociaciones civiles afines a la temática; el enfoque epidemiológico desde la salud pública y el enfoque legal, a través de la legislación de tránsito a nivel nacional y provincial.

La forma correcta de denominar los siniestros de tránsito ha dado lugar a un intenso debate, no sólo en el ámbito académico sino también en la opinión pública, promovido por las demandas de asociaciones civiles y replicado por instituciones públicas y privadas, tanto a nivel internacional como nacional. En este sentido se han pronunciado tanto la Organización Mundial de la Salud (2008) - con su lema *"La Seguridad Vial no es accidental"* - como también la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009) y, anteriormente, la Defensoría del Pueblo de la Nación en el "Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina" (Mondino, 2005: 14-16). En dicho Informe se

estudiantes y una docente del Colegio Ecos, de la Ciudad de Buenos Aires, el 8 de octubre de 2006. Esta asociación puso en marcha el petitorio por la seguridad vial que se tradujo en la sanción de la Ley 26.363.

recomienda el reemplazo del término "accidente" por el de "siniestros", entre otros - si bien se deja a criterio de la comunidad académica especializada la decisión en torno a la denominación correcta. Algunos autores han propuesto, desde la literatura médica, el empleo de expresiones como "colisión de vehículo con motor" o "acontecimiento traumático" (Geldstein R.N. et. al., 2006: 19).

La discusión en torno a la idea de "accidente" frente al "siniestro" de tránsito"[7] está dirigida a destacar el factor humano que incide en la seguridad vial[8]: mientras "Un accidente se produce por una situación inmanejable para el conductor, un hecho imprevisto que sucede repentinamente: corte de frenos, un animal que se cruza […] el siniestro vial hace especial referencia a todas aquellas situaciones que involucran la responsabilidad del conductor" (ANSV, 2011). Esto implica que el siniestro vial es evitable toda vez que se respeten las normas de tránsito y si minimicen los factores de riesgo intervinientes, no así el accidente, que depende de situaciones imprevisibles: "[…] la Seguridad Vial como factor de mortalidad es evitable puesto que el ser humano es el causante de la mayor cantidad de hechos de tránsito" (Informe de gestión 2008-2011, ANSV). En efecto, de acuerdo con las estadísticas del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), **el 88% de los siniestros viales ocurridos entre 2004 y 2011 en nuestro país se atribuyen al factor humano, 10% al medio y sólo un 2% al vehículo**[9].

En el presente Informe se adopta el término **"siniestro de tránsito"** en lugar de "accidente", siguiendo las recomendaciones de la Defensoría del Pueblo de la Nación y la terminología empleada por la Dirección Nacional de Observatorio Vial de la ANSV.

Como vimos, otra forma de abordar la seguridad vial es la perspectiva de **salud pública**. Las lesiones causadas por el tránsito constituyen, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, un problema de salud pública a nivel mundial que afecta, no sólo a las miles de personas que diariamente mueren o sufren lesiones y/o discapacidades permanentes a raíz de hechos de tránsito, sino también a "una red de personas allegadas, como familiares y amigos que resultan profundamente afectadas" (OMS, 2004:2). Asimismo, las consecuencias de los siniestros de tránsito reportan altísimos costos para el sector sanitario de cada país, sobre todo en los países de ingresos medios y bajos. El Programa CEDEM Trauma[10] define la "enfermedad trauma" como "el daño intencional o no intencional producido al organismo debido a su brusca exposición a fuentes o concentraciones de energía mecánica, química, térmica, eléctrica o radiante que sobrepasan su margen de tolerancia, o a la ausencia de elementos esenciales para la vida como el calor y el oxígeno". La Defensoría del Pueblo de la Nación, desde el enfoque de la salud pública en el tránsito, habla de una verdadera "enfermedad social", que cuenta con sus propios factores

[7] Este debate fue replicado en las campañas viales de la ANSV en 2009 con el slogan "Si se puede evitar, no es un accidente".

[8] La Defensoría del Pueblo, en su *"Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina"* (2005) recomienda el reemplazo del término "accidente", en tanto el concepto, además de "no estar denominando correctamente al hecho en sí", "obstaculiza el estudio de la problemática" y el trabajo de prevención (Mondino, 2005: 14-16).

[9] Ver https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Estadisticas/2011/causas.htm.

[10] El Programa CEDEM Trauma, dirigido por el Dr. Jorge Neira, surgió en 2009 en el marco de una ONG con el objetivo de colaborar en la gestión de hospitales públicos para mejorar la atención de pacientes traumatizados y con el propósito de promover la creación de un sistema integral de prevención de la enfermedad trauma. Actualmente, se implementa en ocho hospitales y un sistema pre-hospitalario de la Provincia de Buenos Aires: Hospital Enrill (Escobar), Hospital San Martín y Hospital S.M. Ludovica (La Plata), Hospital San Roque (Gonnet), Hospital km 32 (La Matanza), Hospital Güemes (Haedo), Sistema Integrado de Emergencias Sanitarias (SIES – Ensenada), Hospital Eurnekian (Ezeiza) y Hospital El Cruce (Florencio Varela).

de riesgo, consecuencias lesivas para las personas, y modalidades de prevención y contención (Mondino, 2005: 19).

Entre los **modelos de abordaje de la problemática** se pueden identificar, **al menos, tres**: "Sectores como la policía, las compañías de seguros o la justicia, entre otros, […] suelen abordar el problema desde un modelo casi siempre implícito y aceptado naturalmente por estar ampliamente arraigado en nuestra cultura" (CONAPRIS, 2006: 19-20). Este modelo puede denominarse **"Modelo de causalidad prevalente"**, y presume que: a) cada acontecimiento traumático se debe a una sola causa (o al menos a una sola causa importante); b) el factor humano tiene un rol determinante; c) la causa importante precede inmediatamente al acontecimiento traumático. Sin embargo, este modelo ha recibido varias críticas, principalmente la advertencia sobre la existencia de sesgos en la recolección de información, que hacen que los factores ambientales suelan dejarse de lado, ignorando los roles del contexto social, político, económico o físico. En consecuencia, "los programas preventivos enfatizan la responsabilidad individual y la adaptación del usuario a un sistema (por ejemplo el de transporte o tránsito) que no se pone en discusión" (CONAPRIS, 2006:20).

Un modelo alternativo, es el **"Modelo epidemiológico"**, que se basa en las siguientes premisas: a) los acontecimientos traumáticos responden a una red de factores; b) el modelo no intenta buscar causas sino factores de riesgo para establecer una asociación entre la presencia/ausencia de dichos factores y la frecuencia con que éstos hechos ocurren); c) el acontecimiento traumático y sus consecuencias son la culminación de un proceso gradual; d) este proceso se conoce como "historia natural del acontecimiento traumático" como se muestra en la Tabla 1 (CONAPRIS, 2006:20). Este modelo permite organizar las medidas de prevención en distintos niveles, de acuerdo a las etapas del proceso.

Tabla 1. Etapas de la "Historia natural del acontecimiento traumático", Modelo Epidemiológico de la Seguridad Vial (Leavell y Clark, 1976)

Preacontecimiento Traumático	• Acción de factores y procesos determinantes, predisponentes, precipitantes y condicionantes. • Equilibro huésped - agente - medio.
Acontecimiento Traumático	• Pérdida de equilibrio anterior. Falla en el sistema. Interacción negativa que da lugar a efectos sobre el huésped. • Etapa de escasa duración en que se produce el acontecimiento traumático en sí.
Postacontecimiento Traumático	• Etapa de reparación del daño sobre el huésped. • Única etapa en que la intervención del Sector Salud no está puesta en duda.

Fuente: Elaboración propia a partir de Leavell y Clark (1976), "Historia natural de la enfermedad" citado en CONAPRIS (2006: 20)

El tercer modelo para mejorar la seguridad vial que fue propuesto por la OMS es el **"Modelo sistémico"** basado en la "matriz de Haddon" (OMS, 2013: 5), que ilustra la interacción de tres factores - ser humano, vehículo y entorno – durante las fases de una colisión; a saber, la previa, el choque en sí, y la etapa posterior. Esta matriz simula el sistema dinámico, mientras "cada una de sus celdas ofrece las posibilidades de intervención para reducir las lesiones causadas por el

tránsito" (OMS, 2013: 5). El enfoque sistémico busca identificar y corregir las principales fuentes de error o problemas de diseño que intervienen en los choques, así como también mitigar la gravedad y las consecuencias de los traumatismos. La OMS recomienda a las instituciones públicas el abordaje desde este enfoque integrado de la seguridad vial a fin de disminuir las muertes y lesiones causadas por el tránsito.

Tabla 2. "Matriz de Haddon (1980)"[11], Modelo Sistémico de la Seguridad Vial (OMS, 2013)

	FACTORES		
FASE	**SER HUMANO**	**VEHÍCULOS Y EQUIPO**	**ENTORNO**
ANTES del Choque – Prevención del choque	Información Actitudes Discapacidad Aplicación de la reglamentación por la policía	Buen estado técnico Luces y Frenos Maniobras Control de la velocidad	Diseño y trazado de la vía pública Limitación de la velocidad Vías peatonales
CHOQUE – Prevención de Traumatismos durante el Choque	Utilización de dispositivos de retención Discapacidad	Dispositivos de retención de los ocupantes Otros dispositivos de seguridad Diseño protector contra accidentes	Objetos protectores contra choques
DESPUÉS del Choque – Conservación de la Vida	Primeros auxilios Acceso a atención médica	Facilidad de acceso Riesgo de incendio	Servicios de socorro Congestión

Fuente: OMS, 2013.

El abordaje de la seguridad vial como problemática social integral, a partir sus múltiples perspectivas de abordaje – algunas de las cuales se han presentado aquí brevemente-, se tradujo en progresivos cambios institucionales y legales en nuestro país. A continuación se presenta un breve recorrido de la legislación, así como de la respuesta del Estado a la creciente concientización en cuestiones de seguridad vial en los años recientes.

1.3. Marco normativo y Avances institucionales

En los últimos años, se experimentó una creciente demanda de medidas estatales relativas a la promoción de la seguridad vial por parte de instituciones internacionales- como la Organización Mundial de la Salud- y organizaciones civiles. En este escenario, tal como declara el Informe de Gestión 2008-2011 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, la seguridad vial se institucionalizó en nuestro país como política de Estado, lo que introdujo numerosas innovaciones en el marco legal e institucional. Las mismas serán desarrolladas en este breve recorrido de la legislación en materia de tránsito y seguridad vial.

[11] Haddon Jr. W. "Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy." Public Health Report 1980, 95:411-421.

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 121 de la Constitución Nacional, la jurisdicción en materia de tránsito en nuestro país es nacional, provincial y municipal. Esto dio lugar a un problema de interjurisdiccionalidad en virtud del cual la circulación de personas se encontraba regida por múltiples normas, aplicables dentro de los límites de cada provincia (Mondino, 2005: 30), dando lugar también a la concurrencia de competencias entre los distintos niveles del Estado. Este panorama resultó en un marco normativo altamente complejo y diversificado.

En vistas de corregir estas cuestiones, en diciembre de 1994 se sancionó la Ley Nacional de Tránsito (N° 24.449), a través de la cual se creó el Consejo Federal de Seguridad Vial (CFSV), con el objetivo de homogenizar criterios mediante la Coordinación Federal y la participación de las provincias (ANSV, 2011). Sin embargo "la creación del CFSV no fue suficiente para afrontar la problemática debido a la dispersión normativa y a la multiplicidad de criterios en torno al control de la circulación" (ANSV, 2011: 21). Por este motivo, en 2006 las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gobierno Nacional acordaron la conveniencia de asignar la prevención y control del tránsito a un único organismo, a través del "Plan de Seguridad Vial 2006-2009".

En este contexto, en agosto de 2007 se celebró entre el Estado Nacional y los gobiernos provinciales el "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial", por el cual se acordó la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la órbita del Poder Ejecutivo y dependiente del Ministerio del Interior y Transporte. En virtud de dicho convenio, el Poder Ejecutivo envió al Congreso de la Nación un proyecto de ley que fue sancionado en abril de 2008 (Ley N° 26.363 – complementaria y modificatoria de la Ley 24.449) que creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como autoridad máxima de aplicación de políticas y medidas de Seguridad Vial en el territorio nacional. En 2011, la Agencia Nacional de Seguridad Vial adhirió al *"Decenio para la Acción para la Seguridad Vial 2011-2020"* (Disposición 92/2011), medida promovida por la Organización Mundial de la Salud y dirigida a estabilizar y reducir la cifra mundial de víctimas fatales en siniestros de tránsito prevista para el año 2020.

La ANSV cuenta entre sus objetivos la reducción de la tasa de siniestralidad vial, así como la unificación de criterios y mecanismos de aplicación, en virtud del cual ha promovido la adhesión de todas las provincias a la Ley 26.363. Actualmente, todas las provincias[12] y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se encuentran adheridas a las Leyes Nacionales de Tránsito. La Provincia de Buenos Aires, a través de la Ley 13.927 de 2008 (que entró en vigencia en enero de 2009) adhirió a la Ley Nacional de Tránsito, y creó el Consejo Provincial de Seguridad Vial (CoProSeVi).

Otro logro institucional de la ANSV fue la incorporación de nuestro país al "International Traffic Safety Data Base and Analysis Group" (IRTAD) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), siendo el primer país de América Latina en cumplir con todos los requisitos para formar parte de este grupo. Asimismo, a través de su Dirección de Capacitación y Campañas Viales, ha desarrollado campañas de concientización a nivel nacional en los siguientes ejes prioritarios: respeto por las velocidades máximas; no al consumo del alcohol al conducir; uso del cinturón de seguridad; uso del casco en motociclistas; no al uso de telefonía celular al volante; retomando los pilares propuestos por la OMS (OMS, 2009).

En lo que respecta al ámbito penal - y atento a las demandas punitivas de familiares y amigos de víctimas de hechos de tránsito - en 2008 fue sancionada la Ley N° 26.362[13] de Reforma del Código

[12] La Provincia de Santa Fe sólo adhirió a los Títulos I y VIII de la Ley 24.449 y al Capítulo II de la Ley 26.363.
[13] Dicha ley se incorporó al Capítulo II, Título VII del Libro Segundo del Código Penal.

Penal Argentino, que cambió la rúbrica a "Delitos contra la seguridad del tránsito y los medios de transporte y comunicación", a la vez que creó un nuevo delito contra la seguridad pública: las coloquialmente denominadas *"picadas".* El Artículo 193 bis establece una pena mínima de 6 meses a 3 años, más inhabilitación por el doble de la pena para conducir "al conductor que creare una situación de peligro para la vida o integridad física de las personas mediante la participación en una prueba de velocidad o destreza con un vehículo automotor" (Cortés de Arabia, 2008: 158). Esto también se ha replicado en reiterados proyectos legislativos por modificar el Artículo 84 del Código Penal[14], que dispone las penas para el que "por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte", siendo un agravante que "fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor". Recientemente, el proyecto de reforma de los artículos 84 y 94 (lesiones culposas) del Código Penal, presentado por diputados del Frente para la Victoria, obtuvo media sanción en la Cámara de Diputados y pasó al Senado para su tratamiento [15].

Gráficas de campañas de concientización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

[14] Código Penal Argentino – Libro II – Título I: Delitos contra las personas. Artículo 84: "Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor."

[15] Disponible en http://www1.hcdn.gov.ar/proyxml/expediente.asp?fundamentos=si&numexp=2604-D-2015. También: http://www.lanacion.com.ar/1800876-avanza-en-el-congreso-el-proyecto-para-aumentar-las-penas-a-los-conductores-que-maten-o-causen-lesiones-graves; http://m.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-274750-2015-06-12.html

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial. Campaña "No me Mates" (2011).

A fin de rastrear el impacto de las innovaciones institucionales en la evolución de las tendencias de siniestralidad vial en nuestro país, el apartado siguiente provee un escenario general de la problemática a nivel nacional y provincial.

II. Siniestralidad vial en Argentina

En este apartado se presentan las tendencias sobre siniestralidad vial en Argentina en torno a algunas dimensiones seleccionadas a partir de fuentes policiales, judiciales y sanitarias, a fin de contextualizar los datos de la Provincia y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Al comparar las tasas de **muertes en hechos de tránsito cada 100.000 habitantes** entre los países del Cono Sur para el **año 2010**[16]**, Argentina se ubica en el tercer lugar con una tasa de 12,6 víctimas, detrás de Paraguay (18,7) y Uruguay (16,5)**, que encabezan el listado de países con mayores tasas de accidentes fatales. En el otro extremo se encuentra Chile que registra la menor tasa de víctimas fatales (9,3). Así, nuestro país duplica las tasas de países modelo en experiencias de seguridad vial, como son Francia y España, con tasas del 6,4 y 5,4 respectivamente, y aun considerando que registran víctimas hasta 30 días después del siniestro.

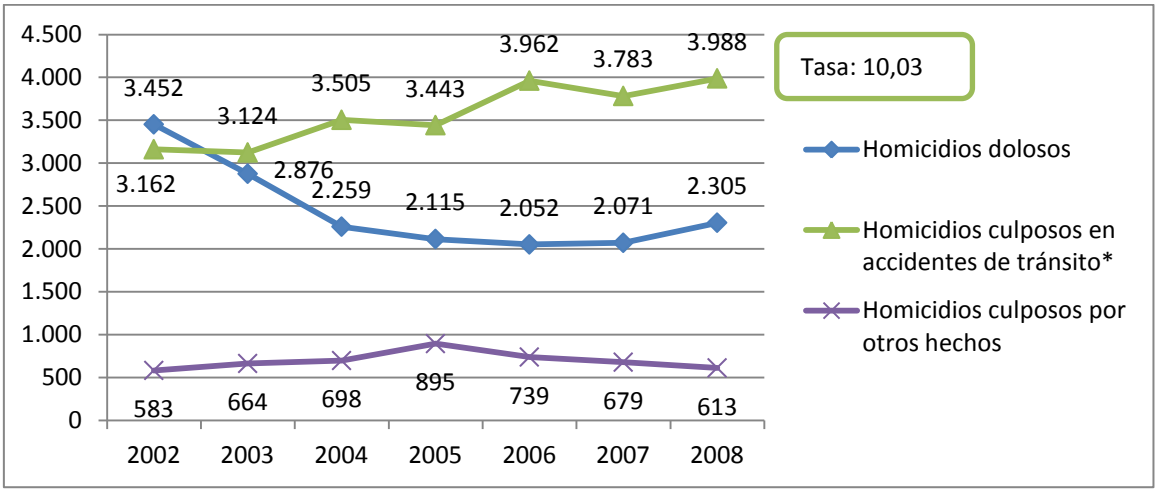
La OMS (2013) recomienda la sanción de leyes integrales sobre los principales factores de riesgo como estrategia efectiva para reducir las lesiones causadas por el tránsito, una cuestión pendiente en nuestro país.[17] En efecto, si bien ha logrado en los últimos años y a partir de los avances institucionales comentados, buenos estándares regionales en términos de seguridad vial (OMS, 2013), las fuentes sanitarias y judiciales indican que queda mucho por hacer, como se verá a continuación.

[16] La comparación de tasas de países del Cono Sur se basa en los datos provistos por la OMS (2013), calculando sólo las muertes registradas por fuentes policiales durante las 24hs posteriores al siniestro.
[17] Argentina se encuentra entre los muchos países que no cuentan con leyes integrales sobre límites de velocidad en zonas urbanas (OMS, 2013).

i. Homicidios y Lesiones Culposas en Hechos de Tránsito en Argentina

Los Informes de la Dirección Nacional de Política Criminal[18] muestran que, entre los años 2000 y 2008 en Argentina, la evolución de homicidios culposos en hechos de tránsito superó a partir de 2003 de manera constante a la de homicidios dolosos, como se observa en el Gráfico 1. En efecto, se pasó de una tasa de 8,72 homicidios culposos en hechos de tránsito cada 100.000 habitantes en 2002, a una tasa de 10,03 a fines del período[19]. Asimismo, la comparación de los distintos tipos de homicidios culposos entre sí para el período 2002-2008, arroja que aquellos vinculados a hechos de tránsito superan ampliamente a los homicidios culposos por otros hechos (Gráfico 1). Por ejemplo, del total de homicidios culposos en el 2008, el 86,7% corresponden a hechos de tránsito. Esta observación permite considerar que cuando no se discrimina entre los tipos de homicidios culposos, la gran mayoría se trata de homicidios culposos por hechos de tránsito.

Gráfico 1. Distribución de Homicidios por tipo, Argentina, 2002-2008 (abs.)



* El término "accidentes" se emplea aquí exclusivamente, ya que corresponde a la categoría empleada por la fuente.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Sistema Nacional de Información Criminal.

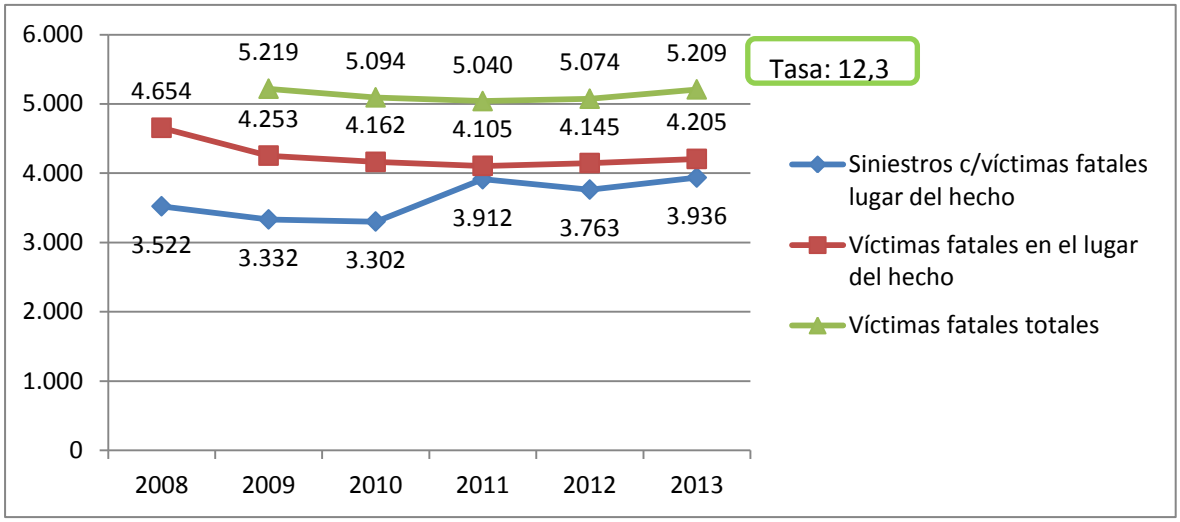
A partir de los datos provisorios de la Dirección de Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se muestra a continuación (Gráfico 2) la evolución de siniestros con víctimas fatales en el lugar del hecho, así como las víctimas fatales totales (que se consideran hasta 30 días después del siniestro) entre 2008 y 2013. Luego de una primera reducción de 2008 a 2010, los siniestros con víctimas fatales en el lugar del hecho ascienden hasta alcanzar en el 2013 el valor más alto del período (3.936 casos). De todas maneras, las otras tendencias que muestran el total de víctimas fatales en el lugar del hecho (más allá de la cantidad de siniestros) y el total de víctimas fatales por siniestros- esto es, en el lugar del hecho y de manera posterior- se mantienen relativamente estables. En efecto, presentan una evolución en forma de una U leve, ya que de un pequeño descenso de 2009 a 2011, repunta levemente del 2012 al 2013.

Por otro lado, cabe señalar que la diferencia entre el total de víctimas fatales en el lugar del hecho, respecto de la cantidad de siniestros con víctimas fatales en el lugar del hecho, demuestra

[18] Estos informes emplean como fuente los datos del Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC) y el Sistema de Alerta Temprana (SAT) de la Dirección Nacional de Política Criminal (DNPC) del Ministerio de Justicia de la Nación. Se cuenta con los informes a nivel nacional y provincial hasta el año 2008.
[19] Tasas extraídas de los Informes del Sistema Nacional de Información Criminal.

que en un mismo siniestro fallece más de una víctima, aunque esta diferencia se reduce en los últimos 3 años. Por último, cabe señalar que mientras el SNIC había registrado para el 2008 un total de 3.988 homicidios culposos en accidentes de tránsito, la ANSV muestra para el mismo año 4.654 víctimas en el lugar del hecho, esto es, sin tener en cuenta las que fallecen hasta treinta días después como consecuencia del hecho de tránsito. Esto evidencia que el SNIC presentaba un subregistro considerable en la materia, ya que parte del primer parte policial.

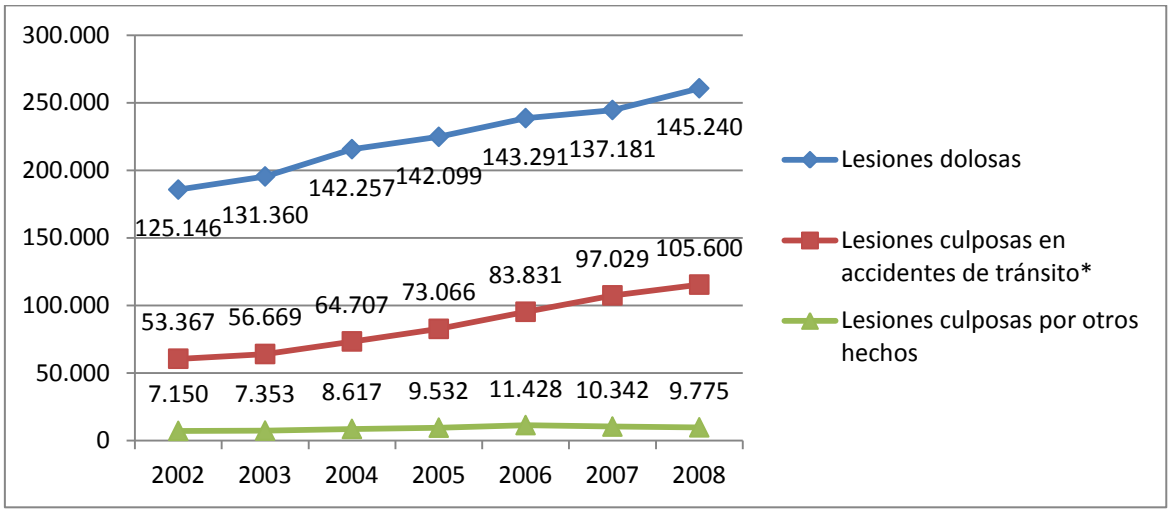
Gráfico 2. Siniestros con Víctimas Fatales 2008 – 2013, Argentina (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe Comparativo de Siniestros y Víctimas de la Dirección Nacional de Observatorio Vial (ANSV).

Por otra parte, diversas entidades especializadas en el tema estiman que un total de **15.000 personas por año sufren en Argentina alguna discapacidad permanente como consecuencia de traumatismos provocados por el tránsito**, lo cual implica que **por cada muerte, dos personas quedan con secuelas graves y cuatro con secuelas moderadas** (OPS, 2011: 9). En efecto, al comparar los datos de lesiones dolosas y culposas, provistos por los informes del Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC-DNPC), se observa una tendencia similar a la de los homicidios: las lesiones culposas en hechos de tránsito superan ampliamente a aquellas lesiones culposas vinculadas a otros hechos (ver Gráfico 3). De todas maneras, cabe señalar que figuran más lesiones dolosas que culposas, a diferencia de lo que ocurría con los homicidios. Esto probablemente responda a que no siempre se registran las lesiones culposas, a diferencia de los homicidios culposos. Por último cabe destacar que del año 2002 al 2008 las lesiones culposas en siniestros se incrementan un 98%.

Gráfico 3. Evolución Lesiones 2002-2008, Argentina (abs.)



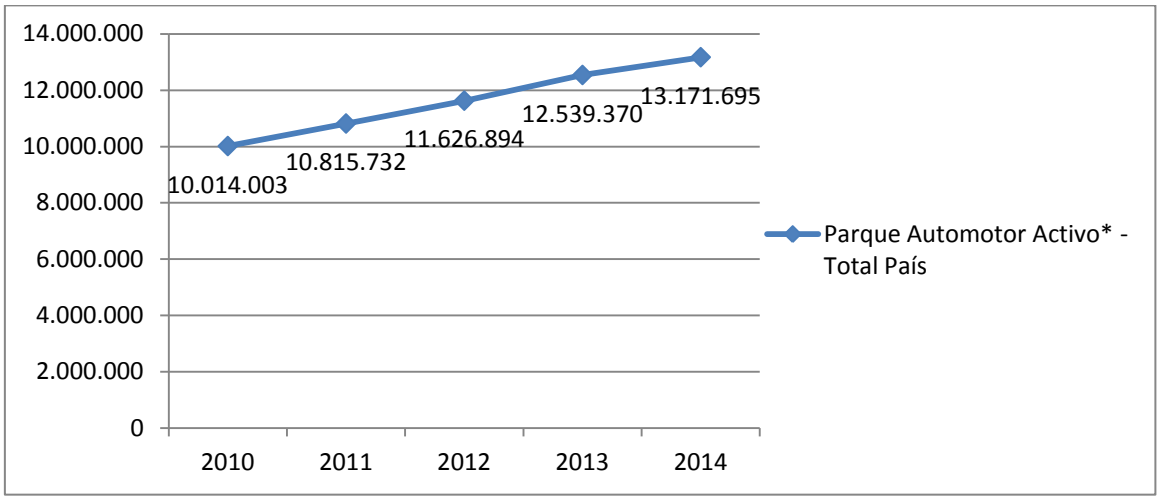
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Sistema Nacional de Información Criminal.* El término "accidentes" se emplea aquí exclusivamente en tanto corresponde a la categoría empleada por la fuente.

Es por este motivo que la seguridad vial constituye un problema que tiene un alto impacto en la salud pública y en los costos hospitalarios, lo cual demanda desarrollar estrategias de prevención desde un enfoque epidemiológico, ya que "el sector sanitario se beneficiaría mucho de una mejor prevención de dichas lesiones porque se reducirían las hospitalizaciones y la gravedad de los traumatismos. También se beneficiaría si, tras garantizarse condiciones más seguras para los peatones y los ciclistas, un mayor número de personas adoptaran el hábito saludable de caminar o ir en bicicleta sin temer por su seguridad" (OMS, 2004: 4). Esta última cuestión se ampara en el hecho de que, en nuestro país, reproduciendo una tendencia mundial y en la región[20], el grupo más vulnerable de usuarios de la vía pública son los peatones, ciclistas y motociclistas (OMS, 2013), principalmente en países de ingresos medios como el nuestro.

No obstante, los datos presentados anteriormente deben ser considerados a la luz del aumento sostenido del parque automotor, lo cual se ilustra en el Gráfico 4. De acuerdo con los datos de la Dirección Nacional del Registro del Automotor y Créditos Prendarios, dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, entre 2010 y 2014 el parque automotor activo – esto es, en condiciones registrales para circular – pasó de 10.014.003 a 13.171.695 (DNRPA, 2015). Esto implica un aumento del 31,5% a lo largo del período. Cabe aclarar que el siguiente gráfico excluye el parque de motos y motocicletas.

[20] De acuerdo con el informe de la OMS (2013), la mitad de de las muertes por siniestros de tránsito en el mundo son peatones (22%), motociclistas (23%) y ciclistas (5%), los "usuarios vulnerables" de la vía pública. Para un detallado análisis de la región, consultar el reporte de la Organización Mundial de la Salud, disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_paho_es.pdf. Consultado el 27/05/2015.

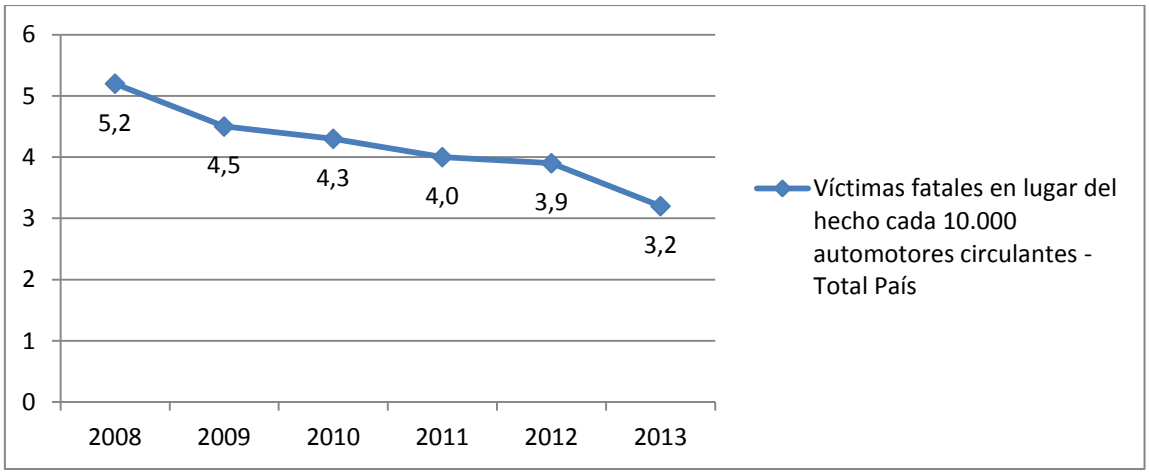
Gráfico 4. Evolución Parque Automotor[21] Activo* 2010-2014, Argentina (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección Nacional del Registro del Automotor y Créditos Prendarios (www.dnrpa.gov.ar). *El Parque Activo refiere a todos aquellos automotores en condiciones registrales para circular.

Es notable que, de acuerdo con los informes estadísticos del Observatorio Vial, al considerar el parque automotor circulante, las tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho manifiestan una tendencia decreciente entre 2008 y 2013, pasando de 5,2 víctimas cada 10.000 automotores circulantes, a 3,2 a final del período (Ver Gráfico 5).

Gráfico 5. Evolución tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho cada 10.000 automotores circulantes, Argentina, 2008-2013.

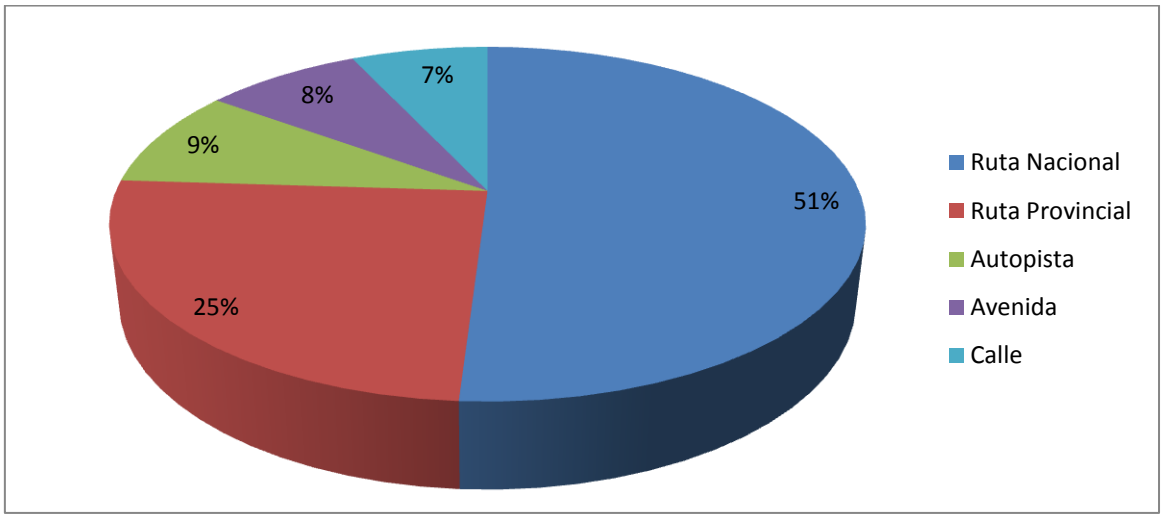


Fuente: El total de automotores circulantes por provincia son datos suministrados por la Dirección Nacional de los Registros de Propiedad Automotor y de Créditos prendarios (DNRPA). Elaboración propia a partir de los datos del Observatorio Via de la ANSVl. URL: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/informes-comparativos/victimas/evol_tasa_de_vic_f_10m_autos_c-.pdf

[21] Son considerados automotores los automóviles, camiones (incluyendo tractores para semirremolque), camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, colectivos, y sus respectivos remolques y acoplados.

Por otro lado, de acuerdo con el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), el 51% de los siniestros viales registrados entre 2004 y 2011 ocurrieron en rutas nacionales, 25% en rutas provinciales y 9% en autopistas. El 15% ocurrió en avenidas (7%) y calles (8%)[22].

Gráfico 6. Siniestros viales por tipo de camino, 2004-2011, Argentina (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI Argentina). URL: https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Estadisticas/2011/tipo_camino.htm

ii. Factores de riesgo

Entre los múltiples factores que inciden en la siniestralidad vial, hay **cinco factores de riesgo principales**, cuya regulación se considera crucial en el intento por reducir la siniestralidad vial, en tanto aumentan no sólo la probabilidad de siniestros sino también la gravedad de sus consecuencias. Estos son: 1) el control de **velocidades máximas**; 2) el consumo de **alcohol** al conducir; 3) el uso de **cinturón de seguridad** y 4) de **casco por motociclistas**, y 5) el empleo de **sistemas de retención para niños**. La Organización Mundial de la Salud recomienda la adopción y observancia de leyes integrales sobre factores de riesgo, acompañadas y difundidas a través de campañas de concientización, como medida efectiva para reducir las lesiones causadas por el tránsito (OMS, 2013).

De acuerdo con los datos de la OMS (2013), **el 33% de las muertes en hechos de tránsito en Argentina involucran el consumo de alcohol.** Asimismo, al analizar el cumplimiento de las leyes sobre factores de riesgo a nivel nacional, el sistema de retención para niños tiene el más bajo puntaje (4 puntos en escala del 1 al 10), seguido por el uso de cinturón de seguridad, con 5 puntos (OMS, 2013).

Por su parte, desde la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se ha trabajado en la concientización sobre la incidencia de factores de riesgo en la siniestralidad vial, a través de múltiples campañas de difusión y programas dedicados a la regulación del uso de casco en

[22] Ver https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Estadisticas/2011/tipo_camino.htm.

motociclistas, sistemas de retención para niños, control de velocidad en zonas urbanas y peajes, controles de alcoholemia, factores destructivos, entre otros.

Los resultados arrojan que en el trienio 2011-2013, se produjo un importante aumento en el uso de sistemas de retención infantil, del 22,6% en 2011 al 33,7% en 2013 (ANSV, 2014). Mientras tanto, se estancó el uso de cinturón de seguridad, principalmente en conductores, que pasó de un 33,3% en 2011 a un 37,9% en 2013. También se experimentó una "leve mejoría" en el uso de casco en motociclistas, que aumentó del 39,4% al 53,9% en el transcurso del trienio. A continuación (Tabla 3) se presenta un resumen de los principales factores que inciden en el comportamiento vial de los argentinos[23].

En relación a esta cuestión, las estadísticas del Centro de Experimentación y Seguridad Vial[24] indican que las fallas humanas más comunes son la invasión de carril (40%), seguida por la distracción (16%), velocidades inadecuadas o maniobras abruptas (10%), no respetar la señalización (8%), no respetar la prioridad de paso (7%), distancia de seguimiento inadecuado (5%), cansancio (3%). El consumo de alcohol o drogas aparece en el 1% de los casos en que interviene el seguro.

[23] Los datos del *"Tercer estudio observacional en la Argentina sobre hábitos y cultura vial"* del Observatorio Vial de la ANSV, son elaborados a partir de diversos estudios de campo realizados entre 2011 y 2013, que incluyen estudios observacionales sobre uso de cinturón, casco, sistemas de retención infantil; estudios de campo sobre peatones y ciclistas; estudio observacional específico sobre conductores profesionales; encuesta complementaria sobre percepciones y actitudes viales en 2011 y 2012.

[24] Estadísticas correspondientes al período 2004-2011 a nivel nacional. URL: https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Estadisticas/2011/fallas_humanas.htm.

Tabla 3. Factores que inciden en el comportamiento vial, Argentina, 2011-2013.

Posición dentro del vehículo	•La figura del conductor determina las conductas seguras dentro del vehíchulo. Son el grupo que más usa casco y cinturón de seguridad. •El crecimiento más importante de uso de cinturón de seguridad se da en asientos traseros.
Género del conductor	•Las mujeres se muestran más apegadas al uso de cinturón de seguridad y de sistemas de retención infantil. También usan casco en mayor medida que los conductores hombres.
Antigüedad del vehículo	•Parece existir una relación entre la antigüedad del vehículo y el uso de cinturón de seguridad: En los vehículos más modernos aumenta el uso de cinturón de seguridad en todas las plazas.
Área greográfica	•Las particularidades regionales, ambientales y demográficas influyen en las conductas viales. Se registran grandes variaciones, entre provincias y al interior de las mismas. •El relieve, condiciones climáticas, nivel socio-económico y educativo de los conductores son factores relevantes.
Desarrollo urbano	•El desarrollo urbano se asocia al desarrollo económico, el trazado, cantidad de señales y controles de tránsito, concentrados en las grandes urbes, por lo que se duplica el uso de cinturón y sistemas de retención para niños •Se percibe una evolución del uso de casco en ciudades de entre medio y un millón de habitantes, mientras que en las grandes urbes se redujo el uso de cinturón.
Entorno-escenario	•Se observa mayor predisposición al uso de cinturón y casco en rutas, en detrimento de las calles y avenidas.
Factores de distracción	•Fumar al conducir es el primer factor de distracción, luego comer/beber, y controlar a los niños. También se encuentra el uso de dvds y celulares. •Todos los factores de distracción varían según el entorno en que se conduce. •Para el caso de las motos, el principal factor es el traslado de objetos.

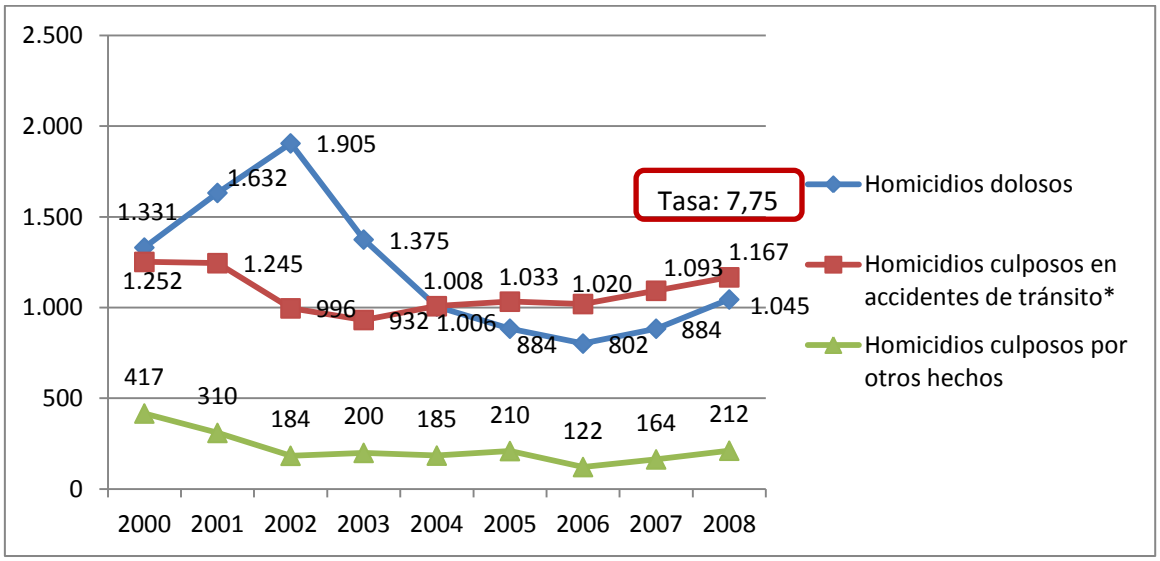
Fuente: "Tercer informe observacional en la Argentina sobre hábitos y cultura vial", Observatorio Vial, 2014. URL: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/tercer-relevamiento-nacional.pdf

Luego de contextualizar brevemente algunos aspectos relativos a la siniestralidad vial a nivel nacional, se presentan en el próximo apartado los datos correspondientes a la Provincia de Buenos Aires.

2.1. Homicidios y Lesiones Culposas en hechos de tránsito en la Provincia de Buenos Aires

En el caso de la Provincia de Buenos Aires, según muestran los datos del Sistema Nacional de Información Criminal, el número de homicidios culposos en hechos de tránsito superó a los homicidios dolosos entre 2004 y 2008, mostrando una sostenida tendencia creciente, que coincide con la tendencia a nivel nacional (ver Gráfico 6). Dicha tendencia se sostuvo también entre 2009 y 2014, tal como advierte el Observatorio de Políticas de Seguridad de la UNLP (UNLP, 2014).

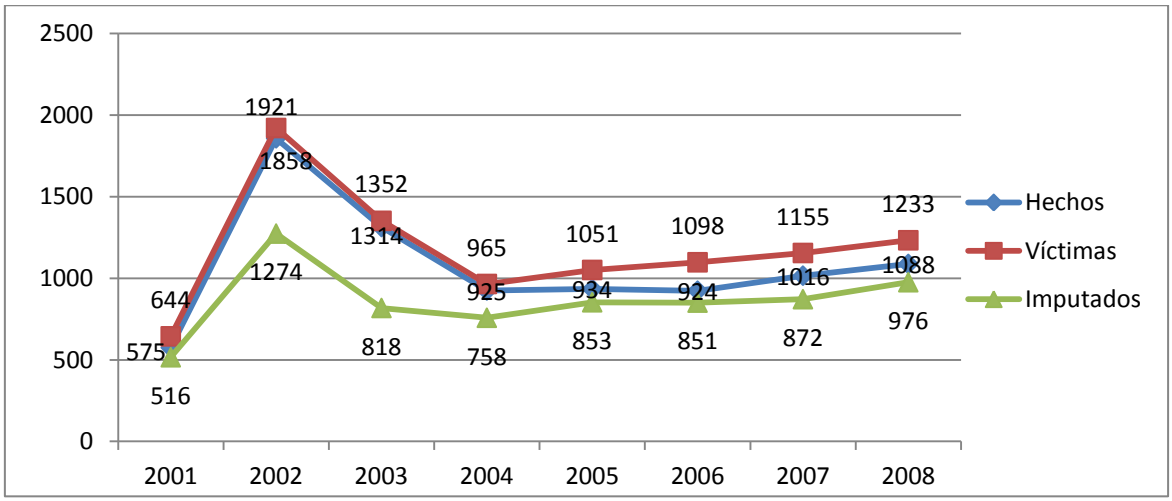
Gráfico 7. Evolución Homicidios 2000-2008, Provincia de Buenos Aires (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Dirección Nacional de Información Criminal. * Los Homicidios Dolosos no incluyen tentativa. ** De "Homicidios Culposos en Otros Hechos" no hay mayor información.

Lo mismo aplica para la cantidad de víctimas, que van de un total de 644 a principios del período a 1.233 en 2008. Si se observa el Gráfico 7, el número de víctimas fatales en hechos de tránsito en la Provincia de Buenos Aires supera de manera sostenida a los hechos de tránsito registrados, así como a los imputados. Esto demuestra que en un mismo siniestro de tránsito fallece más de una persona, aunque no hay tanta distancia como se observaba a nivel nacional.

Gráfico 8. Evolución Homicidios Culposos en Hechos de Tránsito 2001 – 2008, Provincia de Buenos Aires (abs.)

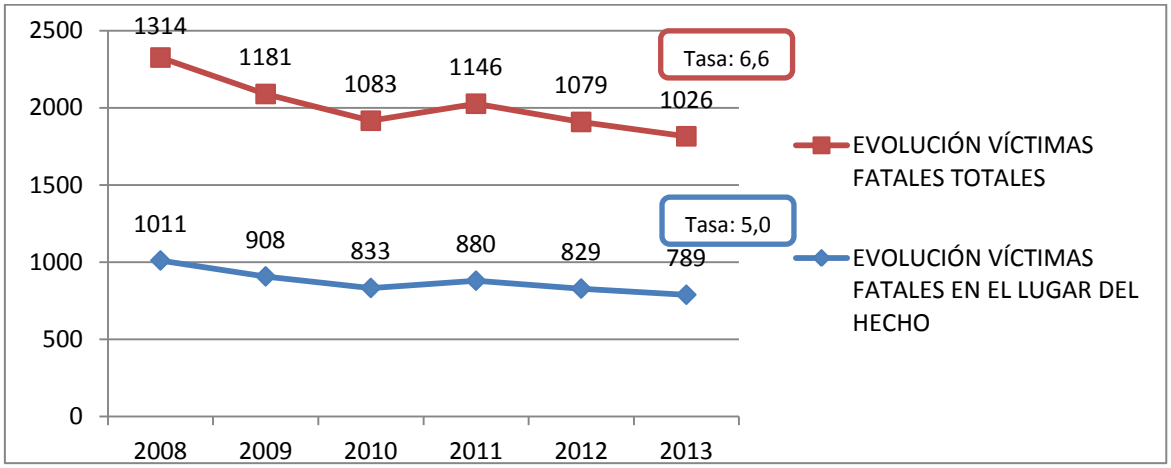


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos provistos por la Dirección Nacional de Información Criminal.

Por último, a partir de los datos suministrados por el Observatorio Vial, se observa una reducción del 22% de víctimas desde 2008 a 2013 en la Provincia de Buenos Aires, alcanzando una tasa de 6,6 víctimas fatales totales y de 5,0 víctimas fatales en el lugar del hecho en el 2013. Nuevamente, si se compara los datos de 2008 para el SNIC (1233 víctimas) con las del Observatorio Vial (1011 víctimas en el lugar del hecho y 1314 víctimas totales), se observa cierto

subregistro de la primera fuente, aunque está por encima del registro de víctimas fatales en el lugar del hecho.

Gráfico 9. Evolución Homicidios Culposos en Hechos de Tránsito 2008-2013, Provincia de Buenos Aires (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe Comparativo de Siniestros y Víctimas de la Dirección Nacional de Observatorio Vial (ANSV).

Asimismo, para el año 2014, las investigaciones penales preparatorias del Fuero Criminal y Correccional de la Procuración General de la Provincia[25] indican que los homicidios culposos superan a los dolosos de manera global a nivel provincial, pero también en casi todos los departamentos judiciales individualmente a excepción de La Matanza y San Martín. Estos datos coinciden con la tendencia detectada entre 2009 y 2012.

Cabe destacar que la diferencia entre homicidios culposos y dolosos es mucho mayor en departamentos judiciales de hasta 500.000 habitantes (Azul, Dolores, Junín, Necochea, San Nicolás, Trenque-Lauquen, Zárate-Campana).

Por otra parte, el análisis de las fuentes sanitarias -principalmente los datos del Sistema Único de Registro Epidemiológico a cargo del Programa CEDEM Trauma- arrojan que entre enero de 2010 y julio de 2012, se reportaron un total de 2.581 hechos de pacientes traumatizados en su ámbito de aplicación[26]. Las lesiones vinculadas al transporte predominaron en todos los grupos etarios, excepto en niños menores de 14 años, alcanzando un total de 34,6% en el estrato de 15 a 24 años. Por otro lado, la mortalidad asociada a las lesiones de transporte llega al 9,9%, la más alta en comparación con el resto del trauma, tal como muestra la tabla 3.

Es notable que, si bien las lesiones vinculadas al uso de motocicletas son las más frecuentes (54,5%), la mortalidad es mayor en el caso de ocupantes de furgonetas o camionetas (25%), seguidos por los peatones (17,3%) y ocupantes de automóviles (10,3%).

[25] https://www.mpba.gov.ar/web/contenido/IPP%20por%20Bien%20Juridico%202014.pdf.
[26] Ver nota nº 8.

Tabla 3. Mortalidad asociada a lesiones de transporte en comparación al resto del trauma.

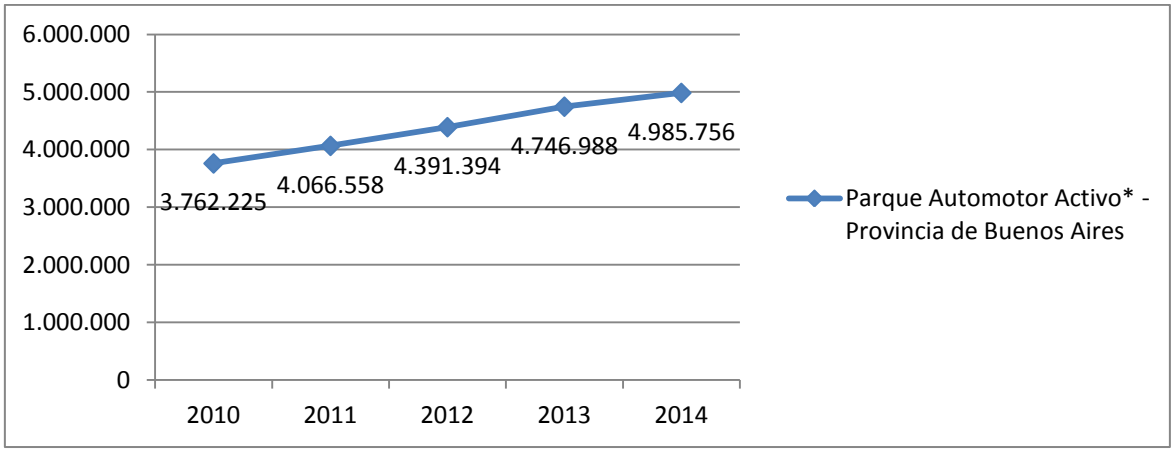
	Sobrevivientes (n)	No Sobrevivientes (n)	Total (n)	Mortalidad (%)
Transporte	860	94	954	9,9
No Transporte	1.430	98	1.528	6,4
No Especificado	94	5	99	5,1
	2.384	**197**	**2.581**	

Fuente: Datos suministrados por el Programa CEDEM Trauma, obtenidos a partir del SURE – Sistema Único de Registro Epidemiológico.

De los 2.581 hechos que dejaron pacientes traumatizados registrados, un 56,0% ocurrieron en zonas urbanas, mientras que en el 65,7% se trató de colisiones. Esto implica considerar el aumento del parque automotor circulante en zonas urbanas, que manifiesta un aumento sostenido en los últimos años en la Provincia de Buenos Aires.

A continuación se muestra la evolución del parque automotor activo (esto es, en condiciones registrales apropiadas para circular) entre 2010 y 2014[27], de acuerdo con los datos de la Dirección Nacional del Registro del Automotor (DNRPA).

Gráfico 10. Evolución Parque Automotor Activo* 2010-2014, Provincia de Buenos Aires (abs.)

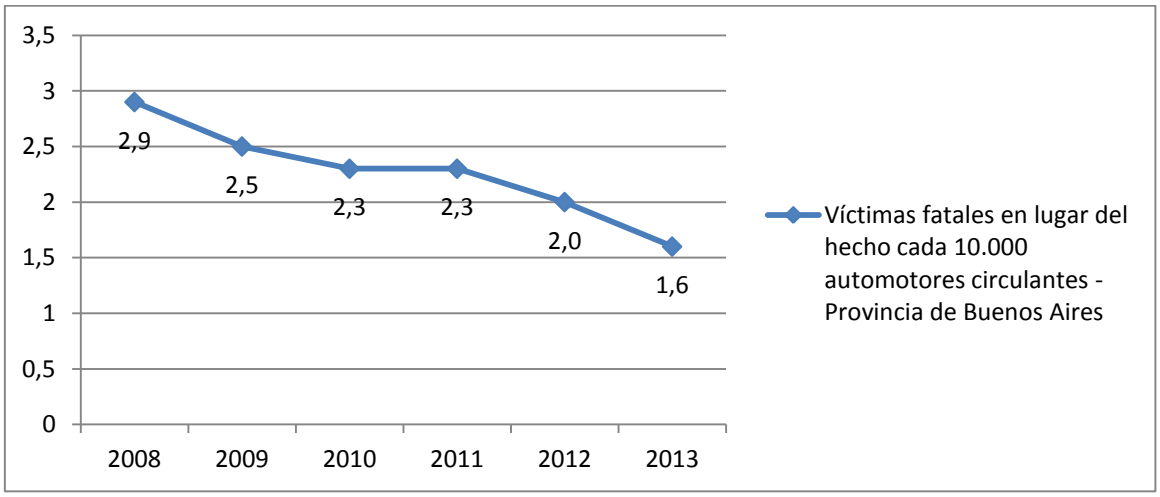


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección Nacional del Registro del Automotor y Créditos Prendarios (www.dnrpa.gov.ar). *El Parque Activo refiere a todos aquellos automotores en condiciones registrales para circular.

Finalmente, el análisis de las tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho cada 10.000 automotores circulantes en la Provincia de Buenos Aires, muestra también una tendencia decreciente, como a nivel nacional, pasando de 2,9 víctimas a 1,6, a fines del período.

[27] El período seleccionado se debe a que los datos se presentan según los mismos criterios. Ver: http://www.dnrpa.gov.ar/Estadísticas.

Gráfico 11. Evolución tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho cada 10.000 automotores circulantes, Provincia de Buenos Aires, 2008-2013.



Fuente: El total de automotores circulantes por provincia son datos suministrados por la Dirección Nacional de los Registros de Propiedad Automotor y de Créditos prendarios (DNRPA). Elaboración propia a partir de los datos del Observatorio Via de la ANSV. URL: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/informes-comparativos/victimas/evol_tasa_de_vic_f_10m_autos_c-.pdf

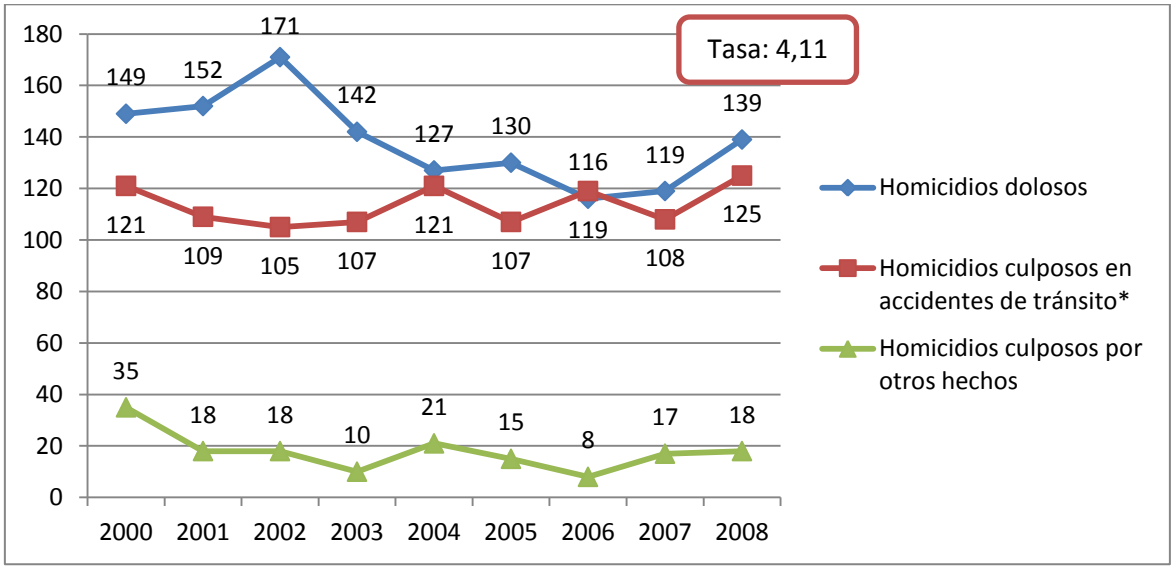
Los datos expuestos en relación a la tendencia de homicidios culposos, asociados principalmente a hechos de tránsito, demandan la necesidad de reforzar las medidas de prevención en el marco de una estrategia integral. El hecho de que los departamentos judiciales de menor tamaño y densidad demográfica cuenten con tasas de homicidios culposos que superan ampliamente a los dolosos, llama a prestar atención a las tareas de regulación y control en los municipios pequeños.

2.2. Homicidios y Lesiones Culposas en hechos de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires

Diariamente, millones de personas de distintos partidos de la Provincia de Buenos Aires llegan a la Ciudad de Buenos Aires para ocupar sus puestos de trabajo, estudiar, etc. Por este motivo, atender a las cuestiones de seguridad vial en este distrito puede contribuir a delinear estrategias preventivas y de regulación conjuntas.

Tal como ilustra el Gráfico 12, en el caso de la Ciudad de Buenos Aires, los homicidios dolosos superan ampliamente a los culposos en hechos de tránsito durante los años 2000 a 2002, una etapa de gran conflictividad social. Esta tendencia se mantiene el resto del período (2003 a 2008), si bien la distancia se reduce, como en el 2004, y hasta se invierte en 2006 (119 homicidios culposos en tránsito contra 116 homicidios dolosos).

Gráfico 12. Evolución Homicidios 2000-2008, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (abs.)

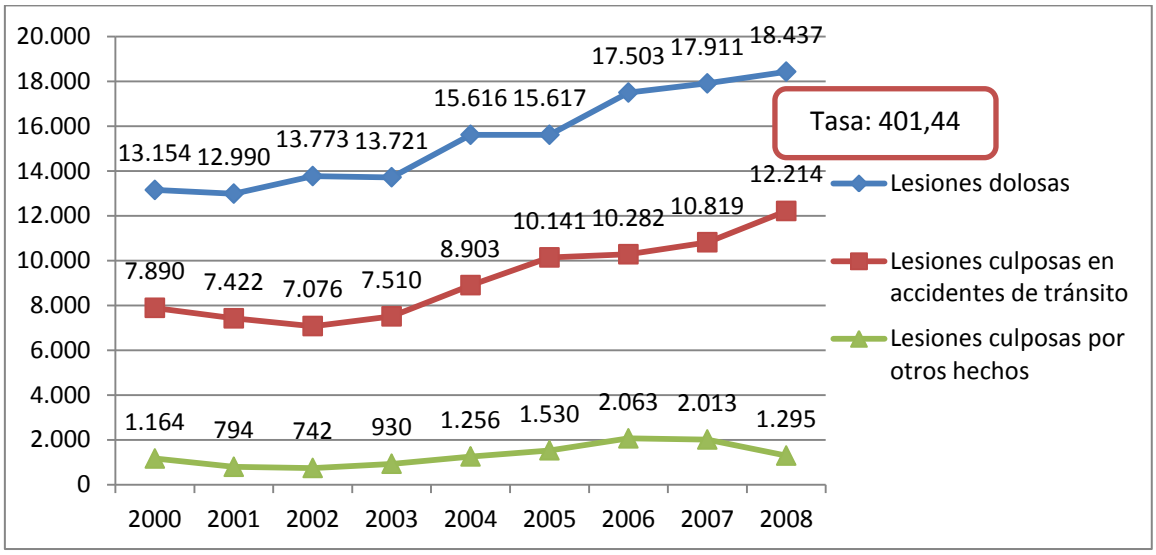


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos provistos por la Dirección Nacional de Información Criminal. * Los Homicidios Dolosos no incluyen tentativa. ** De "Homicidios Culposos en Otros Hechos" no hay mayor información.

Por otro lado, el análisis de homicidios culposos mantiene la tendencia a nivel nacional y en la Provincia de Buenos Aires, esto es, que los homicidios culposos en hechos de tránsito representan una amplia proporción del total de culposos, con una tasa cada 100.000 habitantes de 4,11 en 2008 contra una tasa de 0,59 de homicidios culposos por otros hechos. Aun así, la Ciudad presenta tasas inferiores a las de la Provincia de Buenos Aires en todo el período.

En el caso de lesiones, la Ciudad reproduce la tendencia a nivel nacional y de la Provincia de Buenos Aires, dado que presenta mayor cantidad de lesiones dolosas que de culposas en hechos de tránsito. Asimismo, éstas últimas superan ampliamente a las lesiones culposas por otros hechos, con tasas de 401,44 cada 100.000 habitantes frente a 42,56, respectivamente, en 2008.

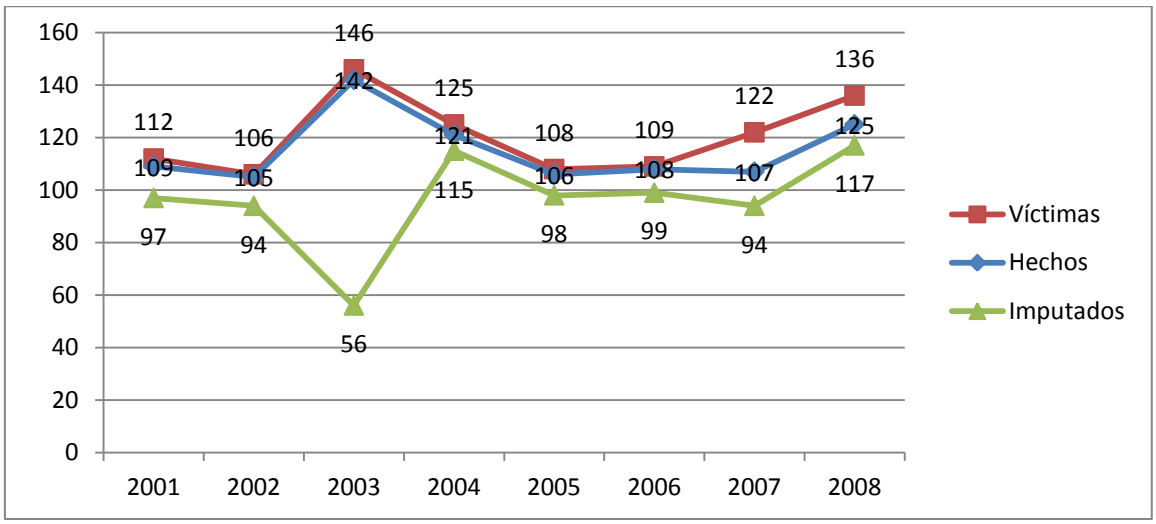
Gráfico 13. Evolución Lesiones 2000-2008, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos provistos por la Dirección Nacional de Información Criminal. El término "accidente de tránsito" es empleado por la fuente.

Una vez más, al observar la evolución de víctimas, hechos e imputados en homicidios culposos en hechos de tránsito (Gráfico 14) se encuentra que el total de víctimas supera tanto el total de hechos registrados como el de imputados. Esto refiere a que en un mismo siniestro vial puede resultar más de una víctima fatal.

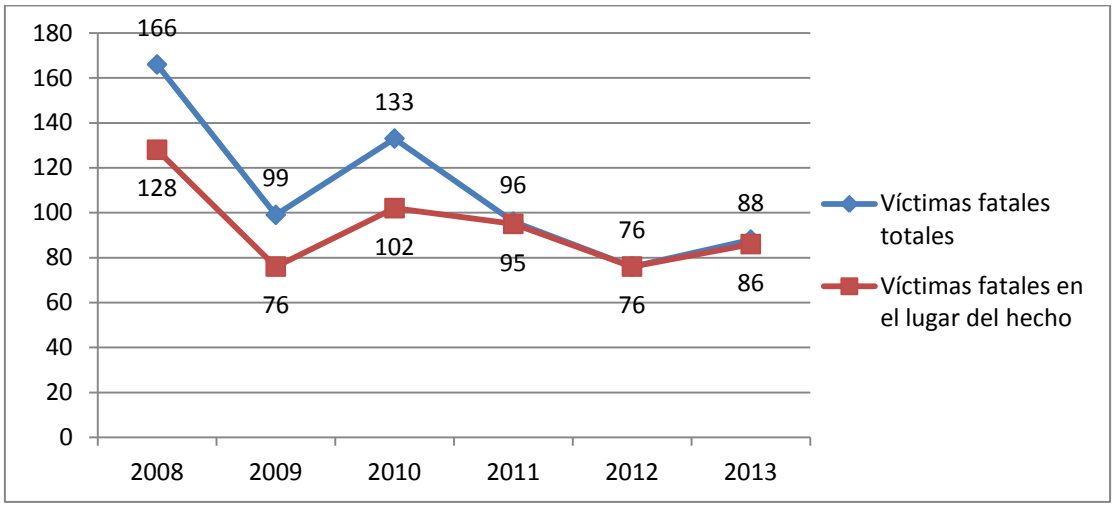
Gráfico 14. Evolución Homicidios Culposos en Hechos de Tránsito 2001 – 2008, Ciudad de Buenos Aires (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos provistos por la Dirección Nacional de Información Criminal.

A partir de los datos provisorios del Observatorio Vial de la ANSV, a continuación se muestra la evolución de víctimas fatales en valores absolutos en la Ciudad de Buenos Aires (Gráfico 15). A lo largo del período de observa una significativa disminución del número de víctimas fatales totales, aproximadamente del 47% entre 2008 y 2013. Para el caso de las víctimas fatales registradas en el lugar del hecho, el comportamiento es semejante, ya que experimenta una disminución del 32,8% de 2008 a 2013. Asimismo, se observa que la diferencia entre víctimas fatales totales y en el lugar del hecho es menor que en el caso de la Provincia de Buenos Aires. Esto puede indicar un mejor despliegue en la atención médica de emergencia.

Gráfico 15. Evolución víctimas fatales, 2008-2013, Ciudad de Buenos Aires (abs.)

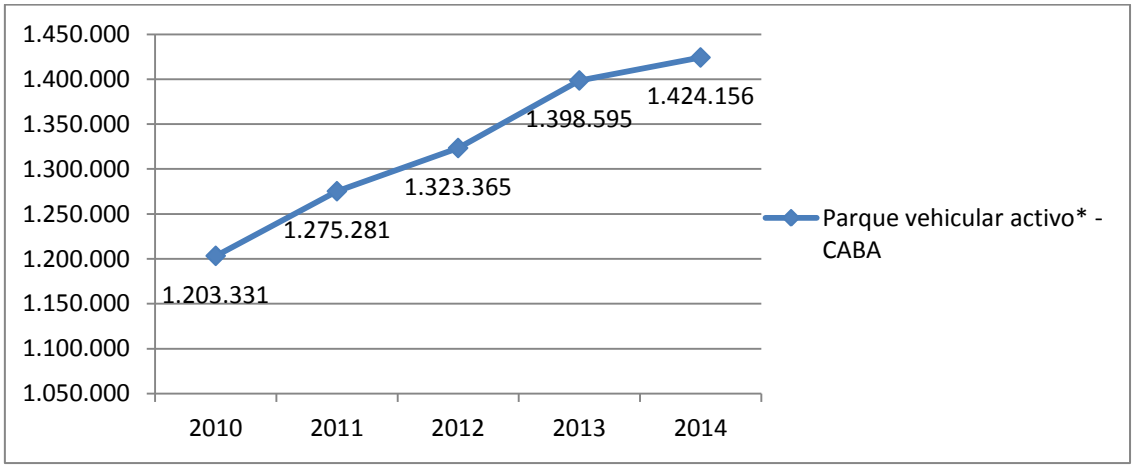


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos provistos por la Dirección Nacional de Información Criminal.

Una vez más, los siniestros viales deben ser analizados teniendo en cuenta el aumento progresivo del parque automotor, y considerando que se trata de un distrito que recibe diariamente millones de vehículos circulantes que entran y salen de la ciudad.

En el caso de la CABA, entre 2010 y 2014 se observa un aumento del 18,35% en el parque automotor en condiciones registrales para circular (Gráfico 16), que va de 1.203.331 a 1.424.156 automotores.

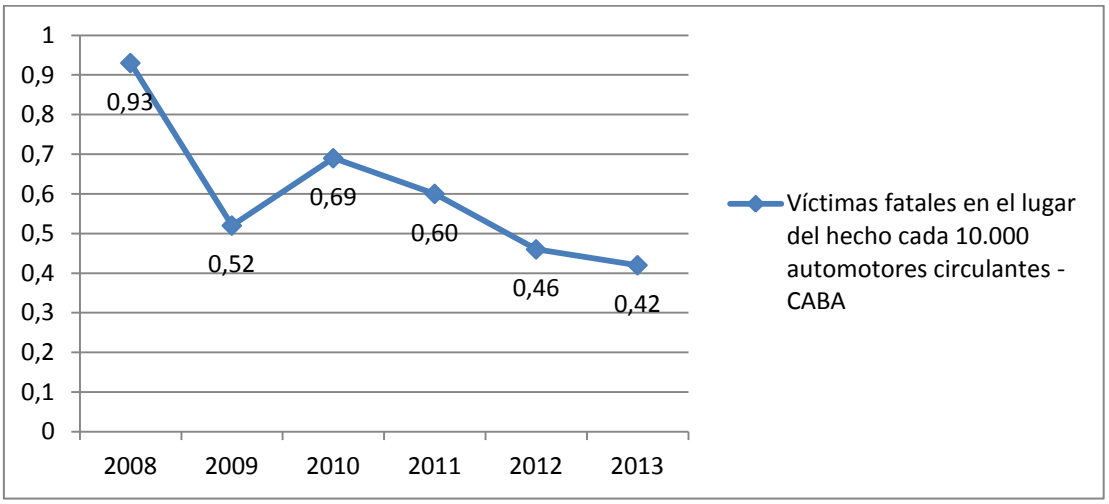
Gráfico 16. Evolución Parque Automotor Activo* 2010-2014, Ciudad de Buenos Aires (abs.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección Nacional del Registro del Automotor y Créditos Prendarios (www.dnrpa.gov.ar). *El Parque Activo refiere a todos aquellos automotores en condiciones registrales para circular.

Finalmente, las tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho sobre 10.000 automotores manifiestan en la CABA un comportamiento decreciente en el período 2008-2013, que van de 0,93 a 0,42 a lo largo del período, y constituyen las tasas más bajas a nivel nacional. A la vez, esto coincide con la tendencia observada a nivel nacional y provincial para el mismo período.

Gráfico 17. Evolución tasas de víctimas fatales en el lugar del hecho cada 10.000 automotores circulantes, Ciudad de Buenos Aires, 2008-2013.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Observatorio Vial de la ANSV. URL: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/informes-comparativos/victimas/evol_tasa_de_vic_f_10m_autos_c-.pdf

Conclusiones

A través del presente informe se espera que el Observatorio de Seguridad de Avellaneda haya contribuido a esbozar un diagnóstico sobre siniestralidad vial, a la luz de la creciente visibilización de la seguridad vial como problema social, como forma de inseguridad y cuestión de salud pública. En este sentido, la producción de información actualizada y de fácil acceso, constituye un ineludible paso para el diseño de estrategias preventivas y medidas de control efectivas.

En ese sentido, cabe destacar que el número de homicidios culposos en siniestros viales supera al de los homicidios dolosos de manera sostenida en la Provincia de Buenos Aires desde 2004, y a nivel nacional desde el año 2003. Esto muestra que existe “otra inseguridad” que debe ser visibilizada por la cantidad de muertes, lesiones y discapacidades que produce y en la que todos tenemos responsabilidad porque podemos ser tanto víctimas como victimarios.

Por lo tanto, a partir de los datos analizados, se puede actuar sobre los factores del Modelo Sistémico elaborado por la OMS que tiene en cuenta al ser humano, el vehículo y el entorno. Finalmente, se requieren campañas de educación vial y mejorar la observancia de las normas ya existentes, sobre todo en municipios pequeños, en particular lo que se refiere a los factores de riesgo, tales como el control de velocidades máximas; el control del consumo de alcohol al conducir; el uso de cinturón de seguridad y de casco por motociclistas, y el empleo de sistemas de retención para niños. De esta manera, se busca trabajar en la prevención integral de estos siniestros que generan muertes, discapacidades y grandes costos sociales y económicos para la Provincia de Buenos Aires.

Bibliografía

- ANSV (2011) *Informe de gestión 2008 – 2011*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial-Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Recuperado de: file:///C:/Users/Observatorio%20II/Downloads/gestion-2008-2011%20(1).pdf
- ANSV (2013) *Informes Siniestros, 2008-2013*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial-Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Recuperado de: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/informes-estadisticos.php?sel=1
- ANSV (2013) *Informes Víctimas, 2008-2013*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial-Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Recuperado de: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/informes-comparativos/siniestros-y-victimas.pdf
- ANSV (2013) *Informes Comparativos, 2008-2013*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial-Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Recuperado de: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/informes-estadisticos.php?sel=1
- ANSV (2010) *Recopilación de normativa y legislación vial por jurisdicción provincial que permita la elaboración de un Digesto Normativo en temas viales*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial-Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.
- ANSV (2014) *Tercer estudio observacional en la Argentina sobre hábitos y cultura vial*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial-Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Recuperado de: http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/tercer-relevamiento-nacional.pdf
- Becker, H. (1971) *Los extraños*. Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo.
- CAED (2014) *Síntesis del análisis estratégico de los primeros 56 días de funcionamiento del Comando de Prevención Comunitaria del Partido de General Pueyrredón*. Centro de Análisis Estratégico del Delito, MGP. Recuperado de: http://www.mardelplata.gob.ar/documentos/proteccion_ciudadana/informe%2056%20dias%20del%20cpc.pdf
- CESVI (2011) *Estadísticas.* Centro de Experimentación y Seguridad Vial. Recuperado de: https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Estadisticas/SeguridadEstadisticas.aspx
- Cortés de Arabia, A.M. (2008) *La jurisprudencia en los accidentes de tránsito*. Anuario Centro de Investigaciones Jurídicas y Sociales, N° 11. Sección 2: Derecho Penal. Buenos Aires: La Ley. Recuperado de: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/cijs-unc/20110707103430/sec11002a.pdf
- CIDH (2009) *Informe sobre Seguridad Ciudadana y Derechos Humanos*. Washington DC: Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Corte Interamericana de Derechos Humanos. Recuperado de: http://www.unicef.org/honduras/Seguridad_ciudadana_DDHH.pdf
- Dammert, L., Ruz, F. y Salazar, F. (2008) *¿Políticas de seguridad a ciegas? Desafíos para la construcción de sistemas de información en América Latina*. Santiago de Chile: FLACSO Chile.
- DNRPA (2014) *Boletines estadísticos 2010-2014*. Buenos Aires: Dirección Nacional de Registro del Automotor y Créditos Prendarios-Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, DNRPA. Recuperado de: http://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/boletines_estadisticos.php#.VZBczRt_Oko.
- Garland, D. (2005). *La cultura del control*. Barcelona: Gedisa.
- Geldstein R.N., Bertoncello R., Peterlini C., Thomas C. (2006) *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Buenos Aires: Talleres Gráficos DEL S.R.L. Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria-Ministerio de Salud y

Ambiente de la Nación. Recuperado de: http://www.saludinvestiga.org.ar/pdf/libros/2006/Geldstein-Bertoncello.pdf

- MPBA (2007-2014) *Investigaciones Penales Preparatorias*. Procuración General Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires. Ministerio Público de la Provincia de Buenos aires. Recuperado de: https://www.mpba.gov.ar/web/estadisticas.php.
- Mondino, E. (2005) *Informe Especial sobre Seguridad Vial en la Argentina*. Buenos Aires: Defensoría del Pueblo de la Nación.
- Observatorio de Políticas de Seguridad Provincia de Buenos Aires - UNLP (2014) *Violencias y delitos en la provincia de Buenos Aires 2009-2012: un análisis a partir de la estadística oficial.* Recuperado de: http://observaseguridad.fahce.unlp.edu.ar/informes/2014-1/Oyhandy.pdf.
- OECD/ITF (2014) *Argentina, Road Safety Annual Report 2014*. Organization for the Economic Cooperation and Development. Recuperado de: http://dx.doi.org/10.1787/irtad-2014-6-en
- OMS (2009) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009: es hora de pasar a la acción*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1
- OMS (2013) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de la acción*. Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: file:///C:/Users/Observatorio%20II/Downloads/Informe%20OMS%202013.pdf
- OMS (2013) *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: file:///C:/Users/Observatorio%20II/Downloads/WHO_Informe%20mundial%20sobre%20prevenci%C3%B3n%20de%20los%20traumatismos%20causados%20por%20el%20tr%C3%A1nsito.pdf
- OMS (2013) *Traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: file:///C:/Users/usuario/Downloads/OMS_Traumatismos%20causados%20por%20tr%C3%A1nsito%20ARGENTINA.pdf
- OMS (2015) *Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras.* Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: file:///C:/Users/usuario/Downloads/WHO_NMH_10_ESTRATEGIAS_NINOS_CARRETERAS_spa.pdf
- OPS (2011) *Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad*. Washington D.C: Organización Panamericana de la Salud. Recuperado de: file:///C:/Users/Observatorio%20II/Downloads/OPS_Traumatismos%20causados%20por%20el%20tr%C3%A1nsito%20y%20discapacidad.pdf
- Otamendi, M.A. y Fleitas, D. (2010) *Accidentes de Tránsito en Argentina. Segundo Informe/ 1997-2008*. Asociación para Políticas Públicas, Documento de Trabajo, Septiembre.
- Otamendi, A. y Fleitas, D. (2012) "Indicadores de violencia y delitos en Argentina", en Strauss, L. (coord.) *Seguridad democrática*, Sociales en Debate N°3. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires. ISBN 978-950-29-1392-6.
- Otamendi, M.A. y Fleitas, D. (2015, en prensa) *Las mediciones de Seguridad Ciudadana, Crimen Organizado y Monitoreo y Evaluación de las Fuerzas de Seguridad en una sociedad democrática. Desafíos respecto a la construcción de Indicadores y a sus fuentes de Información en la Argentina*, en Pontón Cevallos, D. (comp.) Seguridad y Delincuencia Organizada: nuevos indicadores y políticas públicas. Quito: FLACSO.
- Otamendi, A. y Moreno, J.E. (2015) *Seguridad Ciudadana en Avellaneda a partir del Sistema de Emergencias 911 y otras fuentes*. Avellaneda: Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, Universidad Nacional de Avellaneda (UNDAV).

- PNUD (1994) *Informe sobre Desarrollo Humano 1994*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, pp. 27-44. Recuperado de: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_1994_es_completo_nostats.pdf
- PNUD (2013) *Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014. Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina*. Nueva York: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Recuperado de: http://www.latinamerica.undp.org/content/dam/rblac/img/IDH/IDH-AL%20Informe%20completo.pdf
- Rodríguez Alzueta, E. (2014) *Temor y control. La gestión de la inseguridad como forma de gobierno*. Buenos Aires: Futuro Anterior.
- SNIC (2002) *Informe Anual Buenos Aires.* Buenos Aires: Sistema Nacional de Información Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de http://www.jus.gob.ar/media/1124695/snicBuenosAires2002.pdf
- SNIC (2003) *Informe Anual Argentina*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1124842/SnicARGENTINA2003.PDF
- SNIC (2003) *Informe Anual Buenos Aires*. Sistema Nacional de Estadística Criminal. Dirección Nacional de Política Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1124845/SnicBuenosAires2003.pdf
- SNIC (2004) *Informe Anual Buenos Aires*. Sistema Nacional de Estadística Criminal. Dirección Nacional de Política Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de http://www.jus.gob.ar/media/1124995/SnicBuenosAires2004.pdf
- SNIC (2004) *Informe Anual Argentina*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1124992/SnicARGENTINA2004.pdf
- SNIC (2005) *Informe Anual Buenos Aires*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de http://www.jus.gob.ar/media/1125165/SnicBuenosAires2005.pdf
- SNIC (2005) *Informe Anual Argentina*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1125162/SnicARGENTINA2005.pdf
- SNIC (2006) *Informe Anual Buenos Aires*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1125325/SnicBuenosAires2006.pdf
- SNIC (2006) *Informe Anual Argentina*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1125322/SnicARGENTINA2006.pdf
- SNIC (2007) *Informe Anual Buenos Aires*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1125485/SnicBuenosAires2007.pdf
- SNIC (2007) *Informe Anual Argentina*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1125482/SnicARGENTINA2007.pdf
- SNIC (2008) *Informe Anual Buenos Aires*. Sistema Nacional de Estadística Criminal, Dirección Nacional de Política Criminal. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Recuperado de www.jus.gob.ar/media/1125635/SnicBuenosAires2008.pdf.

- Sozzo, M. (2000) *Pintando a Través de Números. Fuentes Estadísticas de Conocimiento y Gobierno Democrático de la Cuestión Criminal en la Argentina*. Recuperado de: http://www.ilsed.org/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=159&itemid=44.