

Programa de Estudios sobre Siniestros Viales



Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Presidencia de la Nación

Programa de Estudios sobre Siniestros Viales



Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Presidencia de la Nación

Programa de estudios sobre siniestros viales / Rodolfo Nuñez ... [et al.]. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Ediciones SAIJ, 2018.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4196-44-6

1. Derecho Penal. 2. Accidente de Tránsito. I. Nuñez, Rodolfo
CDD 345

ISBN 978-987-4196-44-6

Programa de Estudios sobre Siniestros Viales

1ra. edición: octubre de 2018

Editado por Ediciones SAIJ de la Dirección Nacional del Sistema Argentino de Información Jurídica.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, Sarmiento 329,
CP 1041AFF, CABA

Correo electrónico: ediciones@saij.gob.ar

Esta publicación se encuentra disponible en forma libre
y gratuita en: www.bibliotecadigital.gob.ar

Los artículos contenidos en esta publicación son de libre reproducción en todo o en parte,
citando la fuente.

**Referencia para consultas: Dirección Nacional de Política Criminal en materia de Justicia
y Legislación Penal - holaeta@jus.gob.ar**

Tel.: 5300-4044

Distribución gratuita. Prohibida su venta.

**MINISTRO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS
DE LA NACIÓN**

DR. GERMÁN CARLOS GARAVANO

SECRETARIO DE JUSTICIA

DR. SANTIAGO OTAMENDI

SUBSECRETARIO DE JUSTICIA Y POLÍTICA CRIMINAL

DR. JUAN JOSÉ BENÍTEZ

**DIRECTOR NACIONAL DE POLÍTICA CRIMINAL
EN MATERIA DE JUSTICIA Y LEGISLACIÓN PENAL**

DR. CARLOS GONZÁLEZ GUERRA

**COORDINADOR DE ESTUDIOS Y ESTADÍSTICAS
PARA EL SISTEMA DE JUSTICIA**

MG. HERNÁN OLAETA

ÍNDICE GENERAL

página

Índice de gráficos y tablas	VII
Prólogo. Santiago Otamendi	1
Palabras preliminares. Juan José Benítez.....	3
Programa de investigación sobre siniestros viales en Argentina	5
1. Introducción	5
2. Objetivos principales del Programa de Estudios sobre Siniestros Viales.....	6
3. Presentación de los estudios	6
Informe sobre estadísticas viales. R. Nuñez y M. A. Acquaviva.....	9
1. Introducción	9
2. Argentina en el contexto americano.....	10
3. Análisis de los accidentes en Argentina.....	11
4. Tasas específicas de mortalidad por accidentes de tránsito.....	13
5. Muertes por accidentes de tráfico: datos por provincia	14
6. Algunas especificaciones de 2015	15
7. Conclusión	18
Estudio Jurídico sobre Siniestros Viales.	
M. Chindemi, S. Favelukes y M. Aron Badin	19
1. Introducción	19
2. Legislación penal argentina en materia de siniestros de tránsito	20
3. Ley 24.449 de Tránsito	21
4. Algunos ejemplos del derecho comparado	22
5. Jurisprudencia en materia de homicidios en siniestros viales.....	27
6. Conclusión	29

Encuesta nacional sobre siniestros viales. L. D'angelo, G. Hubez, M. D. De Cesare y E. Estévez Cuadra 31

1. Introducción	31
2. La problemática de la siniestralidad vial y su abordaje	33
3. Algunas consideraciones teóricas de nuestro estudio	37
4. Encuadre normativo	41
5. Objetivos.....	43
6. Diseño del estudio	43
7. Principales resultados.....	45
8. Conclusiones finales.....	70

Estudio judicial sobre homicidios culposos en siniestros viales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2012

H. Olaeta, M. J. Sarabayrouse y G. Gándaras Costa	77
1. Introducción	77
2. Construcción del universo de hechos. Fuentes de información	78
3. Relevamiento de información: diseño del instrumento, entrenamiento de relevadores y salida al campo	81
4. Principales resultados de la investigación	83
5. Conclusiones.....	98
6. Anexo: gráficos.....	100

Algunas conclusiones finales.....163

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y TABLAS

página

Tabla 1. Tasa de mortalidad cada 100 000 en América	10
Tabla 2. Defunciones por accidentes de tránsito (2000-2015) según sexo.....	12
Gráfico 1. Accidentes de tránsito de vehículo motor (2000-2015)	13
Tabla 3. Tasa específica de mortalidad por accidentes de tránsito cada 100 000 habitantes.....	13
Gráfico 2. Mortalidad por accidentes de tránsito (2015): datos por provincia	14
Tabla 4. Defunciones por accidentes de tránsito (2000-2015): datos por provincia ..	15
Tabla 5. Tasa ajustada por edad cada 100 000 habitantes (2015)	16
Gráfico 3. Distribución de muertes por sexo y edad (2015)	16
Tabla 6. Defunciones por accidentes de tránsito según modo de transporte de la víctima (2005-2014)	17
Tabla 7. Modelo sistémico basado en “la matriz” de Haddon.....	38
Tabla 8. Cantidad de casos estudiados y error estadístico	44
Tabla 9. Análisis de llamadas.....	44
Gráfico 4. Participación en siniestros viales durante los últimos cinco años (2012-2016)	45
Gráfico 5. Participación en siniestros viales durante los últimos dos años (2015-2016)	46
Gráfico 6. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta durante los últimos cinco años (2012-2016).....	46
Gráfico 7. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta durante los últimos dos años (2015-2016)	46
Tabla 10. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta según conductores habituales de automóviles o camionetas durante los últimos cinco años (2012-2016)	47

Tabla 11. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta según conductores habituales de automóviles o camionetas durante los últimos dos años (2015-2016).....	47
Gráfico 8. Participación en siniestros viales viajando en una motocicleta durante los últimos cinco años (2012-2016).....	47
Gráfico 9. Participación en siniestros viales viajando en una motocicleta durante los últimos dos años (2015-2016)	48
Gráfico 10. Participación en siniestros viales viajando en una bicicleta durante los últimos cinco años (2012-2016).....	48
Gráfico 11. Participación en siniestros viales viajando en un transporte de pasajeros durante los últimos cinco años (2012-2016)	49
Gráfico 12. Participación en siniestros viales viajando en un transporte de pasajeros durante los últimos dos años (2015-2016).....	49
Gráfico 13. Tipo de siniestro	50
Gráfico 14. Tipo de choque	50
Gráfico 15. Lugar en la vía pública	51
Gráfico 16. Tipo de colisión.....	51
Gráfico 17. Tipo de sitio en la vía pública.....	52
Gráfico 18. Velocidad del vehículo al momento del siniestro vial	52
Gráfico 19. ¿Hubo heridos en el hecho?.....	53
Gráfico 20. ¿Resultó usted herido?.....	53
Gráfico 21. ¿Requirió usted o alguno de los heridos atención médica?	54
Gráfico 22. ¿Qué tipo de asistencia médica se presentó en el lugar del siniestro?	54
Gráfico 23. ¿Se acercó a alguna comisaría para realizar la denuncia del hecho?.....	55
Gráfico 24. ¿Intervino la policía de oficio en el hecho, se presentó en el lugar del siniestro?	55
Gráfico 25. Frecuencia del uso del cinturón de seguridad en calles o avenidas	56
Gráfico 26. Frecuencia del uso del cinturón de seguridad en rutas o autopistas.....	56
Gráfico 27. Frecuencia del uso de luces bajas en calles o avenidas	57
Gráfico 28. Frecuencia del uso de luces bajas en rutas o autopistas.....	57
Gráfico 29. Frecuencia del uso de los espejos retrovisores en calles o avenidas.....	58
Gráfico 30. Frecuencia del uso de los espejos retrovisores en rutas o autopistas.	58
Gráfico 31. Frecuencia del uso del casco en calles o avenidas	59
Gráfico 32. Frecuencia del uso del casco en rutas o autopistas	59
Gráfico 33. Frecuencia del uso de luces durante el día en calles o avenidas.....	60
Gráfico 34. Frecuencia del uso de luces durante el día en rutas o autopistas	60

Gráfico 35. Frecuencia del uso de espejos retrovisores en calles o avenidas.....	61
Gráfico 36. Frecuencia del uso de espejos retrovisores en rutas o autopistas	61
Gráfico 37. Frecuencia del uso del casco en calles o avenidas.....	62
Gráfico 38. Frecuencia del uso del casco en rutas o autopistas.....	62
Gráfico 39. Uso de luces de noche en calles o avenidas.....	63
Gráfico 40. Uso de luces de noche en rutas o autopistas.....	63
Gráfico 41. Uso del espejo retrovisor en calles o avenidas.....	64
Gráfico 42. Uso del espejo retrovisor en rutas o autopistas.....	64
Gráfico 43. Uso de la senda peatonal o esquina	65
Gráfico 44. Frecuencia de cruce imprudente.....	65
Gráfico 45. Uso del celular mientras cruza en calles o avenidas	66
Gráfico 46. Uso del celular mientras cruza en rutas o autopistas	66
Gráfico 47. Cruce de manera prudente.....	67
Gráfico 48. Exceso en los límites de velocidad.....	67
Gráfico 49. Respeto a las normas de tránsito	68
Gráfico 50. Respeto a la prioridad de paso del peatón.....	68
Gráfico 51. ¿Hacen falta más controles de tránsito?	69
Gráfico 52. ¿Se respetan los semáforos?.....	69
Gráfico 53. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes	81
Gráfico 54. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA	83
Gráfico 55. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en diferentes países	84
Gráfico 56. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en diferentes ciudades o departamentos	84
Gráfico 57. Barrios de CABA con mayor cantidad de siniestros viales.....	85
Gráfico 58. Avenidas de CABA con mayor cantidad de siniestros viales	86
Gráfico 59. Características de los siniestros viales en CABA.....	86
Gráfico 60. Características de las víctimas de siniestros viales en CABA.....	87
Gráfico 61. Características de las personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA	88
Gráfico 62. Características de los autos de las personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA	89
Gráfico 63. Estado procesal de las personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA	90

Gráfico 64. Estado procesal de las personas imputadas en tribunales orales por homicidios culposos en siniestros viales en CABA	90
Gráfico 65. Sobreseimientos de personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA. Causas con y sin querella	91
Gráfico 66. Características de los homicidios culposos por atropellamiento en CABA.....	92
Gráfico 67. Características de las víctimas de atropellamientos en CABA	93
Gráfico 68. Características de las personas imputados por homicidios culposos por atropellamiento en CABA.....	93
Gráfico 69. Estado procesal de las personas imputadas por homicidios culposos por atropellamiento en CABA.....	94
Gráfico 70. Estado procesal de las personas imputadas en tribunales orales por homicidios culposos por atropellamiento en CABA	94
Gráfico 71. Características de los homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA.....	95
Gráfico 72. Características de las víctimas de homicidios culposos que circulaban en motocicleta en CABA.....	96
Gráfico 73. Características de las personas imputadas por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA	96
Gráfico 74. Estado procesal de las personas imputadas por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA.....	97
Gráfico 75. Estado procesal de las personas imputadas en tribunales orales por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA.....	98
Gráfico 76. Sobreseimientos de personas imputadas por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA. Causas con y sin querella	98
Tabla 12. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes (2005-2014)	100
Gráfico 77. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes (2005-2014).....	100
Tabla 13. Recopilación de datos por país	101
Gráfico 78. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en diferentes países.....	101
Tabla 14. Recopilación de datos por ciudades o departamentos	101
Gráfico 79. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en ciudades o departamentos.....	102
Tabla 15. Cantidad de siniestros por barrios	102
Gráfico 80. Barrios con mayor cantidad de siniestros viales.....	103
Tabla 16. Cantidad de siniestros por avenidas y autopistas	103
Gráfico 81. Avenidas con mayor cantidad de siniestros viales.....	104

Tabla 17 y gráfico 82. Siniestros viales por mes	105
Tabla 18 y gráfico 83. Siniestros viales por franja horaria.....	105
Tabla 19 y gráfico 84. Siniestros viales por lugar de ocurrencia.....	106
Tabla 20 y gráfico 85. Siniestros viales por tipo de sitio en la vía pública	106
Tabla 21 y gráfico 86. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial.....	106
Tabla 22 y gráfico 87. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial.....	107
Tabla 23 y gráfico 88. Estado del clima al momento del siniestro vial.....	107
Tabla 24 y gráfico 89. Gradación de la luz al momento del siniestro vial	107
Tabla 25 y gráfico 90. Modo de producción del siniestro vial	108
Tabla 26. Estado procesal de las causas sin personas imputadas o con NN.....	108
Tabla 27 y gráfico 91. Tipo de víctima fatal.....	108
Tabla 28 y gráfico 92. Sexo de la víctima fatal.....	109
Tabla 29 y gráfico 93. Edad de la víctima fatal.....	109
Tabla 30 y gráfico 94. Estado de la víctima fatal	109
Tabla 31. Comportamiento de la víctima fatal en transporte público.....	110
Tabla 32 y gráfico 94. Querella de la familia de la víctima fatal.....	110
Tabla 33 y gráfico 95. Tipo de vehículo de la víctima fatal.....	110
Tabla 34 y gráfico 96. Uso/servicio del vehículo de la víctima fatal	111
Tabla 35 y gráfico 97. Estado de conservación del vehículo de la víctima fatal	111
Tabla 36 y gráfico 98. Sexo de la persona imputada	111
Tabla 37 y gráfico 99. Edad de la persona imputada.....	112
Tabla 38 y gráfico 100. Tipo de persona imputada.....	112
Tabla 39 y gráfico 101. Estado de la persona imputada	112
Tabla 40. Personas imputadas alcoholizadas al momento del siniestro vial.....	113
Tabla 41 y gráfico 102. Comportamiento de la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial	113
Tabla 42 y gráfico 103. Tipo de vehículo de la persona imputada.....	113
Tabla 43 y gráfico 104. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada	114
Tabla 44 y gráfico 105. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada.....	114
Tabla 45 y gráfico 106. Ocupación de la persona imputada	114
Tabla 46 y gráfico 107. Tipo de choferes imputados.....	115
Tabla 47 y gráfico 108. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas en primera instancia	115

Tabla 48 y gráfico 109. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas con indagatoria.....	115
Tabla 49 y gráfico 110. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas con falta de mérito.....	116
Tabla 50 y gráfico 111. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas al final de primera instancia.....	116
Tabla 51 y gráfico 112. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas en tribunales orales.....	116
Tabla 52 y gráfico 113. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas con debate en tribunales orales.....	117
Tabla 53. Estado de los casos con condena	117
Tabla 54 y gráfico 114. Estado procesal final de los expedientes	117
Tabla 55 y gráfico 115. Monto de la condena	118
Tabla 56 y gráfico 116. Inhabilitación para conducir de la persona condenada.....	118
Tabla 57. Choferes imputados según el barrio del siniestro vial.....	118
Gráfico 117. Choferes imputados según los barrios con mayor cantidad de siniestros viales.....	119
Tabla 58. Modo de producción del siniestro vial en el que la persona imputada es chofer	119
Tabla 59 y gráfico 118. Tipo de víctima del siniestro vial en el que la persona imputada es el chofer.....	120
Tabla 60 y gráfico 119. Tipo de vehículo de la víctima del siniestro vial en el que la persona imputada es chofer	120
Tabla 61 y gráfico 120. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados en primera instancia.....	121
Tabla 62 y gráfico 121. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados con indagatoria	121
Tabla 63 y gráfico 122. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados con falta de mérito	121
Tabla 64 y gráfico 123. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados al final de la primera instancia.....	122
Tabla 65 y gráfico 124. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados en tribunales orales	122
Tabla 66. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados con debate en tribunales orales	122
Tabla 67 y gráfico 125. Estado procesal final de los expedientes de choferes imputados	123
Tabla 68. Monto de la condena del chofer imputado.....	123
Tabla 69 y gráfico 126. Inhabilitación para conducir del chofer imputado.....	124

Tabla 70 y gráfico 127. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en primera instancia en causas con querella	124
Tabla 71 y gráfico 128. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con indagatoria en causas con querella	124
Tabla 72. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con falta de mérito en causas con querella	125
Tabla 73 y gráfico 129. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas al final de la primera instancia en causas con querella	125
Tabla 74 y gráfico 130. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en tribunales orales en causas con querella	125
Tabla 75. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con debate en tribunales orales en causas con querella	126
Tabla 76. Estado procesal de los casos con condena en causas con querella	126
Tabla 77 y gráfico 131. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas en causas con querella	126
Tabla 78 y gráfico 132. Monto de la condena en causa con querella	127
Tabla 79. Inhabilitación para conducir de la persona condenada en causa con querella	127
Tabla 80 y gráfico 133. Modo de producción del siniestro en causa con querella	127
Tabla 81 y gráfico 134. Estado de las personas imputadas en causa con querella	128
Tabla 82 y gráfico 135. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en primera instancia en causas sin querella	128
Tabla 83 y gráfico 136. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con indagatoria en causas sin querella	128
Tabla 84. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con falta de mérito en causas sin querella	129
Tabla 85 y gráfico 137. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas al final de la primera instancia en causas sin querella	129
Tabla 86 y gráfico 138. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en tribunales orales en causas sin querella	129
Tabla 87. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con debate en tribunales orales en causas sin querella	130
Tabla 88. Estado procesal de los casos con condena en causas sin querella	130
Tabla 89 y gráfico 139. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas en causas sin querella	130
Tabla 90. Monto de la condena de las personas imputadas en causa sin querella	131

Tabla 91. Inhabilitación para conducir de las personas condenadas en causa sin querellas.....	131
Tabla 92 y gráfico 140. Siniestros viales vehículo-persona por franja horaria.....	131
Tabla 93 y gráfico 141. Siniestros viales vehículo-persona por lugar de ocurrencia...	132
Tabla 94 y gráfico 142. Siniestros viales vehículo-persona por tipo de sitio en la vía pública	132
Tabla 95 y gráfico 143. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial vehículo-persona.....	132
Tabla 96 y gráfico 144. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial vehículo-persona.....	133
Tabla 97 y gráfico 145. Estado del clima al momento del siniestro vial vehículo-persona	133
Tabla 98 y gráfico 146. Gradación de la luz al momento del siniestro vial vehículo-persona	133
Tabla 99 y gráfico 147. Sexo de la víctima de siniestro vial vehículo-persona	134
Tabla 100 y gráfico 148. Edad de la víctima del siniestro vial vehículo-persona.....	134
Tabla 101 y gráfico 149. Estado de la víctima del siniestro vial vehículo-persona.....	134
Tabla 102 y gráfico 150. Querella de la familia de la víctima en causas por siniestro vial vehículo-persona	135
Tabla 103 y gráfico 151. Sexo de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona	135
Tabla 104 y gráfico 152. Edad de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona	135
Tabla 105 y gráfico 153. Estado de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona	136
Tabla 106 y gráfico 154. Comportamiento de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona	136
Tabla 107 y gráfico 155. Tipo de vehículo de las personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona.....	136
Tabla 108 y gráfico 156. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona.....	137
Tabla 109 y gráfico 157. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona	137
Tabla 110 y gráfico 158. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona en primera instancia.....	138
Tabla 111 y gráfico 159. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona con indagatoria	138
Tabla 112 y gráfico 160. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona con falta de mérito	138

Tabla 113 y gráfico 161. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona al final de la primera instancia	139
Tabla 114 y gráfico 162. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona en tribunales orales.....	139
Tabla 115 y gráfico 163. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona con debate en tribunales orales.....	139
Tabla 116. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona en casos con condenas.....	140
Tabla 117 y gráfico 164. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona	140
Tabla 118. Monto de la condena por siniestro vial vehículo-persona	140
Tabla 119. Inhabilitación para conducir por siniestro vial vehículo-persona	141
Tabla 120. Barrios donde se produjeron los siniestros con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	141
Gráfico 165. Barrios con mayor cantidad de siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	141
Tabla 121 y gráfico 166. Siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter por lugar de ocurrencia.....	142
Tabla 122 y gráfico 167. Siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter por tipo de sitio en la vía pública	142
Tabla 123 y gráfico 168. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	142
Tabla 124 y gráfico 169. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	143
Tabla 125 y gráfico 170. Estado del clima al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter.....	143
Tabla 126 y gráfico 171. Gradación de la luz al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	143
Tabla 127 y gráfico 172. Modo de producción del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	144
Tabla 128 y gráfico 173. Tipo de víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	144
Tabla 129 y gráfico 174. Sexo de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	144
Tabla 130 y gráfico 175. Edad de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	145
Tabla 131 y gráfico 176. Estado de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	145
Tabla 132 y gráfico 177. Querella de la familia en causas con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	145

Tabla 133 y gráfico 178. Uso/servicio del vehículo de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	146
Tabla 134 y gráfico 179. Estado de conservación del vehículo de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	146
Tabla 135 y gráfico 180. Uso de casco por parte de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter	146
Tabla 136 y gráfico 181. Sexo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/coclomotor/scooter	147
Tabla 137 y gráfico 182. Edad de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	147
Tabla 138 y gráfico 183. Estado de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	148
Tabla 139 y gráfico 184. Comportamiento de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter una vez sucedido el siniestro.....	148
Tabla 140 y gráfico 185. Tipo de vehículo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	148
Tabla 141 y gráfico 186. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	149
Tabla 142y gráfico 187. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	149
Tabla 143 y gráfico 188. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter en primera instancia	150
Tabla 144 y gráfico 189. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter con indagatoria.....	150
Tabla 145. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter con falta de mérito	150
Tabla 146 y gráfico 190. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter al final de la primera instancia.....	151
Tabla 147 y gráfico 191. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter en tribunales orales.....	151
Tabla 148. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter con debate en tribunales orales.....	152
Tabla 149. Estado de los casos con condena por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	152

Tabla 150 y gráfico 192. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	152
Tabla 151. Monto de la condena por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter	153
Tabla 152. Inhabilitación para conducir de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter.....	153
Tabla 153 y gráfico 193. Estado procesal final de los expedientes de siniestros viales con condena	153
Tabla 154 y gráfico 194. Siniestros viales con condena por lugar de ocurrencia	154
Tabla 155 y gráfico 195. Siniestros viales con condena por tipo de sitio en la vía pública	154
Tabla 156 y gráfico 196. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial con condena.....	154
Tabla 157 y gráfico 197. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial con condena.....	155
Tabla 158 y gráfico 198. Estado del clima al momento del siniestro vial con condena.....	155
Tabla 159 y gráfico 199. Gradación de la luz al momento del siniestro vial con condena	155
Tabla 160 y gráfico 200. Modo de producción del siniestro vial con condena.....	156
Tabla 161 y gráfico 201. Sexo de la person imputada en siniestro vial con condena.....	156
Tabla 162 y gráfico 202. Edad de la persona imputada en siniestro vial con condena	156
Tabla 163 y gráfico 203. Tipo de persona imputada en siniestro vial con condena	157
Tabla 164 y gráfico 204. Estado de la persona imputada en siniestro vial con condena.....	157
Tabla 165 y gráfico 205. Comportamiento de la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial con condena.....	157
Tabla 166 y gráfico 206. Tipo de vehículo de la persona imputada en siniestro vial con condena.....	158
Tabla 167 y gráfico 207. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada en siniestro vial con condena.....	158
Tabla 168. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada en siniestro vial con condena.....	159
Tabla 169 y gráfico 208. Ocupación de la persona imputada en siniestro vial con condena	159
Tabla 170 y gráfico 209. Tipo de choferes imputados en siniestro vial con condena	159

Tabla 171 y gráfico 210. Duración de los procesos judiciales por siniestros viales con condena	160
Tabla 172 y gráfico 211. Querella de la familia de la víctima en siniestro vial con condena.....	160
Tabla 173 y gráfico 212. Tipo de víctima de siniestro vial con condena	160
Tabla 174 y gráfico 213. Edad de la víctima de siniestro vial con condena.....	161

PRÓLOGO

Desde el comienzo de la presente gestión, este gobierno sostiene como un principio rector que la labor del Estado debe estar orientada a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la República Argentina y, por lo tanto, dirige los esfuerzos de los organismos públicos hacia soluciones concretas, eficaces y eficientes para los grandes problemas de la sociedad.

En ese orden de ideas, el Sr. Ministro de Justicia y Derechos Humanos, consciente del rol que tiene el Poder Judicial como instrumento fundamental para garantizar el bienestar y el desarrollo de todas las personas, desarrolló la política de Estado “Justicia 2020”, cuyo objetivo es la elaboración, implementación y evaluación de políticas para construir, junto a la sociedad, una justicia que genere resultados socialmente relevantes y permita la solución de los conflictos en forma rápida y confiable.

Puntualmente, desde esta cartera ministerial se asumió el compromiso de llevar adelante todas las iniciativas tendientes a potenciar las herramientas a disposición del sistema de administración de justicia a fin de que sus distintos órganos puedan brindar respuestas oportunas y eficaces a los ciudadanos.

Es esta concepción sobre cómo deben funcionar los distintos poderes del Estado la que nos demanda, como funcionarios del gobierno, a poner en marcha los mecanismos institucionales necesarios para enfrentar los graves efectos que tiene la siniestralidad vial -entendida como un problema de seguridad pública que amenaza la vida de miles de personas al año- en la vida de los argentinos.

La relevancia de la problemática fue remarcada por el Sr. Presidente de la Nación en el mes de marzo de 2018, en el inicio de sesiones del Congreso de la Nación, cuando señaló la necesidad de evitar que esos daños y esas muertes se sigan produciendo, y especificó también la importancia que tiene la legislación penal y su correcta aplicación a la hora de generar comportamientos responsables en las rutas y calles del país.

Teniendo en cuenta este cuadro de situación, desde la Secretaría de Justicia se iniciaron las gestiones correspondientes con vistas a contar con los insumos técnicos necesarios para proponer un nuevo diseño normativo de la política criminal en materia de delitos cometidos en el marco de siniestros viales.

Estas acciones parten de la certeza de que, para lograr un impacto extenso y duradero en la sociedad, el diseño de políticas públicas debe basarse en los resultados de un análisis exhaustivo que contemple toda la información estadística relevante y permita un proceso de toma de decisiones basado en el rigor científico.

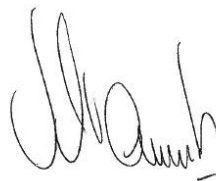
Fue ante esta necesidad que se dio lugar a un profundo trabajo de investigación, sistematización y evaluación de las distintas facetas de la siniestralidad vial por parte de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal, el cual tuvo como fruto al Programa de Investigación sobre Siniestros Viales en Argentina.

El presente documento, redactado con un enfoque interdisciplinario, logra abordar el conocimiento integral de los siniestros viales a partir de estudios de alcance regional y local dedicados tanto a sus aspectos materiales como dogmáticos y procesales, poniendo énfasis en las distintas conclusiones que pueden tener relevancia dentro del ámbito de actuación del sistema de administración de justicia en materia penal.

Cabe destacar que la información allí contenida fue contemplada por los expertos que formaron parte de la Comisión para la Reforma del Código Penal de la Nación, creada por el Sr. Presidente de la Nación mediante el decreto 103/2017, para determinar la nueva redacción de los delitos cometidos en el marco del tránsito automotor.

Específicamente, se han estructurado los tipos penales a partir de un análisis de la magnitud concreta de la problemática en la Argentina según los resultados de encuestas personales en las que se relevaron los hábitos de la población y las características de los incidentes y sus víctimas. Asimismo, se ha incorporado un estudio comparativo de la legislación penal atinente a la temática en países con tradiciones jurídicas similares a las de nuestro país para poder incorporar las buenas prácticas legislativas y, eventualmente, solucionar las distintas discusiones dogmáticas que se presentan con mayor regularidad.

Aun así, teniendo en cuenta que el estudio en cuestión se encuentra diseñado para resultar útil a cualquier organismo gubernamental que busque abordar la problemática, desde el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos se decidió publicar estos resultados para contribuir a la construcción de un principio de solución a las altas tasas de siniestralidad que afectan a nuestro país.



Santiago Otamendi
Secretario de Justicia

PALABRAS PRELIMINARES

Las muertes en siniestros viales representan en la Argentina la principal causa de defunción por causas externas, prácticamente duplicando a los homicidios dolosos. Pero se trata de un problema que excede a nuestro país y que llevó, por ejemplo, a que Naciones Unidas adoptara como una de sus metas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidentes de tránsito antes de 2020. A tal fin se exhortó a los Estados miembros a aplicar medidas para mejorar la seguridad vial en forma urgente.

La Argentina ha tomado este compromiso y, a tal fin, ha desarrollado una serie de iniciativas desde diferentes ámbitos de gobierno. Desde la Subsecretaría de Política Criminal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos nos hemos involucrado fuertemente en esta labor a partir de diferentes medidas que privilegiaron el trabajo en conjunto con otros organismos involucrados en la temática y con asociaciones de familiares de víctimas.

Pero una de las cuestiones impostergables para generar acciones de prevención y control es contar con buenos diagnósticos. Justamente por ello el Dr. Carlos M. González Guerra, a cargo de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal, propuso realizar un estudio transversal sobre el tema de todas las áreas de su Dirección. En ese sentido, un equipo de trabajo interdisciplinario de la Dirección elaboró un completo programa de estudios que, a partir de diferentes enfoques metodológicos y fuentes de información, brindaría un profundo conocimiento sobre la temática. Este conjunto de investigaciones se implementó durante el año 2017 y sus principales hallazgos y conclusiones se presentan en esta publicación.

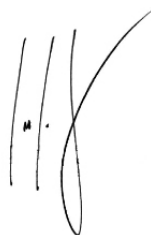
En este compendio con los principales resultados de estos estudios se podrá analizar diferentes dimensiones de esta problemática. En primer lugar, se presenta una recopilación de datos nacionales e internacionales que toma como fuente los registros de Salud (OMS, OPS y DEIS). También hay un informe jurídico que repasa la legislación nacional e internacional y la jurisprudencia existente en la materia. La publicación incluye, además, dos investigaciones inéditas desarrolladas completamente en la Dirección Nacional de Política

Criminal. En primer lugar, una encuesta de alcance nacional que indaga sobre experiencias de victimización, percepciones y hábitos de la población. Y en segundo lugar, un estudio judicial –realizado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires– sobre las causas iniciadas durante un año y su resolución procesal, en el que se indagó sobre aspectos vinculados a los hechos en sí pero también a la capacidad de respuesta judicial.

Es importante destacar que para el diseño de estas investigaciones y, en especial, para el análisis de sus resultados, se tomó contacto con una serie de organismos nacionales e internacionales involucrados en el tema. En particular me gustaría reconocer la labor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con quienes compartimos largas jornadas de fructífero intercambio. Este organismo, además, ha convocado a una Mesa Intersectorial de Seguridad Vial donde, entre otros aspectos, se comparte la información que se produce desde las agencias del Estado.

Este ejemplo de producción de información sobre esta verdadera tragedia que es la pérdida de vidas en siniestros viales y el trabajo en conjunto con las áreas destinadas a combatir esta situación nos marcan un camino que, lejos de agotarse en una iniciativa aislada, debe repetirse y ampliarse permanentemente.

La prueba definitiva de la importancia de este tipo de investigaciones es que la Comisión para la Reforma del Código Penal de la Nación, creada por el presidente Mauricio Macri en febrero de 2017, ha tenido especialmente en cuenta los resultados de este trabajo para proyectar la tipificación concreta de los delitos cometidos en el marco del tránsito automotor. De este modo la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal se consolida como una usina de datos imprescindible para la concreción de políticas públicas en el ámbito criminal.



Juan José Benítez

Subsecretario de Justicia y Política Criminal

PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN SOBRE SINIESTROS VIALES EN ARGENTINA

1. Introducción

Distintas fuentes oficiales nos muestran el lugar preponderante que tienen los siniestros viales en el total de muertes por causas externas en nuestro país, superando incluso a los homicidios dolosos. Esta dramática situación hace que desde distintos ámbitos, estatales y no estatales, se emprendan acciones para paliarla. Pero uno de los aspectos más relevantes para diseñar e implementar iniciativas eficaces en esta materia es contar con un buen diagnóstico, utilizando diferentes fuentes y estrategias de investigación que den cuenta, de manera más abarcativa, de esta compleja cuestión.

La Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal, desde su creación en el año 1991, ha desarrollado estudios y estadísticas sobre diferentes problemáticas vinculadas a la cuestión criminal y a la violencia social. En ese sentido, las muertes producidas en siniestros viales fueron objeto de una serie de estudios puntuales basados en fuentes judiciales y policiales realizados durante la década del 90 y principio de la siguiente. Sin embargo, lamentablemente, este problema sigue presente en nuestra realidad cotidiana y eso nos lleva a redoblar los esfuerzos para mejorar los diagnósticos y contribuir a su mejora.

En este marco, durante 2016 y 2017, la Dirección ha elaborado e implementado un ambicioso Programa de Estudios sobre Siniestros Viales a partir de la utilización de diferentes estrategias de investigación. Así, se utilizaron herramientas de tipo cuantitativa y cualitativa que indagaron a través de diferentes fuentes de conocimiento, de modo de contar con un panorama integral. La variedad de fuentes consultadas incluyó población (encuestas), registros administrativos (estadísticas de salud) y judiciales (expedientes), normativa, jurisprudencia y también análisis de la labor de organizaciones no gubernamentales.

Los resultados de estas investigaciones fueron presentados a autoridades y representantes de organismos vinculados a la temática, buscando generar una base de conocimiento amplia que sirva para la generación de políticas públicas efectivas. En esta oportunidad se presentan todas estas iniciativas de manera conjunta, desarrollando en forma detallada las principales conclusiones de cada una de estas investigaciones.

2. Objetivos principales del Programa de Estudios sobre Siniestros Viales

Este programa de estudios tuvo los siguientes objetivos generales:

- Abordar el conocimiento integral de los siniestros viales ocurridos en la República Argentina a partir de estudios específicos que aborden diferentes dimensiones.
- Generar una amplia base de conocimiento a partir de diferentes fuentes de información y distintas estrategias metodológicas sobre el fenómeno de los siniestros viales en Argentina.
- Difundir los resultados obtenidos en organismos gubernamentales y no gubernamentales y a la población en general, a fin de trabajar en líneas de acción en la materia.

3. Presentación de los estudios

La aplicación de un Programa de Estudios sobre Siniestros Viales incluyó la realización de las siguientes investigaciones:

- 1) Estudio descriptivo sobre evolución en las lesiones y muertes en siniestros de tránsito en la Argentina en base a las estadísticas vitales del Ministerio de Salud. Años 1999-2015:** se trató de un relevamiento estadístico de datos provenientes de las estadísticas vitales y los boletines epidemiológicos del Ministerio de Salud, así como también del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (OMS) y el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en la Región de las Américas (OPS).
- 2) Relevamiento jurídico sobre muertes y lesiones en tránsito automotor:** este informe jurídico buscó analizar la actual legislación penal, local y comparada, referida a los homicidios y lesiones en tránsito automotor, así como también los principales antecedentes jurisprudenciales y opiniones doctrinales existentes.
- 3) Encuesta Nacional sobre Siniestros Viales en Argentina:** este estudio buscó determinar los porcentajes de victimización en siniestros viales durante los últimos cinco años en Argentina, así como también la caracterización de los hechos, las consecuencias de estos siniestros en sus víctimas, el acceso a la justicia y las opiniones y percepciones de la población sobre el tema.

- 4) Estudio judicial sobre homicidios en tránsito automotor en los tribunales en lo criminal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2012:** el estudio consistió en un relevamiento de expedientes judiciales iniciados por la posible comisión de homicidios en ocasión de siniestros viales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y apuntó fundamentalmente a conocer aspectos vinculados a los hechos investigados como así también a la actuación y resolución judicial de los casos.

INFORME SOBRE ESTADÍSTICAS VIALES

RODOLFO NUÑEZ(*) - M. ALEJANDRA ACQUAVIVA(**)

1. Introducción

Las estadísticas constituyen una herramienta fundamental para conocer y tratar problemas de salud en una población para orientar políticas públicas en ese sentido. En el caso en cuestión, la prevención en materia de accidentes de tránsito permite accionar sobre una cantidad de factores que promuevan la disminución de estos eventos y la morbilidad que conllevan muchos de ellos.

En 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Una de las metas propuesta ha sido reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito antes de 2020. Para ello, se exhortó a los países miembros a aplicar las medidas establecidas a nivel internacional para mejorar la seguridad de las carreteras (OMS, 2015).

Este informe tiene como objetivo describir la situación de las muertes por accidentes de tránsito en Argentina. Las fuentes utilizadas son las bases de datos que brinda el Ministerio de Salud de la Nación, a través de la Dirección de Estadísticas e Información de Salud (DEIS), y datos de la Organización Mundial de Salud (OMS).

(*) Licenciado en Trabajo Social (UNCPBA). Magíster en Políticas Públicas y Gobierno (UNLa). Doctorando en Ciencias Sociales (UNGS). Profesor Adjunto Regular (UNLa). Investigador categoría 3 del Programa de Incentivos (SPU). Docente-Investigador de la DNPCJyLP.

(**) Médica especialista en Psiquiatría, Licenciada en Psicología y Profesora en Psicopedagogía. Miembro fundador del Cuerpo Interdisciplinario de Protección contra la Violencia Familiar del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.(1996-2008). Asesora y miembro del equipo de estudios e investigaciones de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal. Coautora del libro Protección contra la violencia familiar (Buenos Aires, Hammurabi, 2010).

Para dar una visión regional, se utilizan datos de la OMS a partir de los que se realiza un cuadro comparativo de nuestro país en relación con otros países de América. Posteriormente, se analizan las defunciones entre 2000 y 2015 codificadas como **muerres por accidentes de tránsito de vehículo de motor**, de acuerdo a la Clasificación Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud, Décima Edición (CIE-10)⁽¹⁾ y se calculan las tasas específicas de mortalidad por esta causa y la ajustada por edad. Se destaca que este eje de estudio se enmarca dentro de las denominadas **causas externas de muerte**, entendiéndose estas como causas evitables. Dentro de este grupo, se encuentran las de tipo intencional y no intencional, ubicándose las muertes por **accidentes de vehículo de motor entre estas últimas**.

2. Argentina en el contexto americano

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, en 2013 la República Dominicana estuvo al tope de los países con más accidentes de tráfico con una tasa de muertes por accidentes de tránsito de 29,3. No obstante ello, si bien no se contaron ese año con datos de Venezuela, en 2010 este país tuvo una tasa de 37,2 lo que permite estimar que lo supera.

En otro segmento de menores guarismos se ubicó Brasil con una tasa de 23,4. Lo sigue Bolivia con una tasa de 23,2; El Salvador con una tasade 21,1; Paraguay con una tasa de 20,7 y Ecuador con una tasa de 20,1.

Los países de la región que presentaron tasas entre 20 y 10 fueron Guatemala con una tasa de 19; Honduras con una tasa de 17,4; Colombia con una tasa de 16,8; Uruguay con una tasa de 16,6; Nicaragua con una tasa de 15,3; Perú con una tasa de 13,9; Costa Rica con una tasa de 13,9; Argentina con una tasa de 13,6; Chile con una tasa de 12,4; México con una tasa de 12,3 y Panamá con una tasa de 10.

Cuba es el único país de América Latina con una tasa de muertes en accidentes de tráfico por cada 100 000 habitantes menor a 10, lo que puede deberse en parte a la baja proporción de autos por habitantes que tiene ese país.

Tabla 1. Tasa de mortalidad cada 100 000 en América

País	Año	Estimación del índice de mortalidad del tráfico por carretera (por 100 000 habitantes)
Venezuela	2010	37,2
República Dominicana	2013	29,3
Belice	2013	24,4
Brasil	2012	23,4

(1) Corresponde a categorías V01, V89 e Y85 del CIE-10.

País	Año	Estimación del índice de mortalidad del tráfico por carretera (por 100 000 habitantes)
Bolivia	2013	23,2
El Salvador	2013	21,1
Paraguay	2013	20,7
Ecuador	2012	20,1
Guatemala	2013	19
Santa Lucía	2010	18,1
Honduras	2013	17,4
Guyana	2013	17,3
Colombia	2013	16,8
Uruguay	2013	16,6
Dominica	2013	15,3
Nicaragua	2013	15,3
Trinidad y Tobago	2013	14,1
Costa Rica	2013	13,9
Perú	2012	13,9
Bahamas	2013	13,8
Argentina	2013	13,6
Chile	2013	12,4
México	2012	12,3
Jamaica	2013	11,5
Estados Unidos de América	2012	10,6
Panamá	2013	10
Cuba	2012	7,5
Barbados	2013	6,7
Canadá	2012	6

Fuente: OMS (Organización Mundial de la Salud).

3. Análisis de los accidentes en Argentina

La muerte por accidentes de tránsito representa entre el 20% y 25% del total de defunciones por causas externas, entendidas estas como muertes evitables. El cuadro y el gráfico a continuación permiten apreciar el número de defunciones por este motivo ocurridas en el período 2000-2015. Se observa que a partir de 2003, la curva se mantuvo ascendente; y que en los años 2011, 2013

y 2014 se registraron los mayores valores (por encima de 5000 defunciones). Significativamente, se verifica un descenso en 2015 (4524 defunciones), dato que se deberá continuar observando en sucesivos años para ver si se consolida la tendencia. En cuanto a las diferencias por sexo, si bien ambos grupos mantienen tendencias similares, decrecientes en el último año, el grupo de los varones supera en más del triple a la muerte de mujeres por esta causa (en 2015, 79% varones y 21% mujeres).

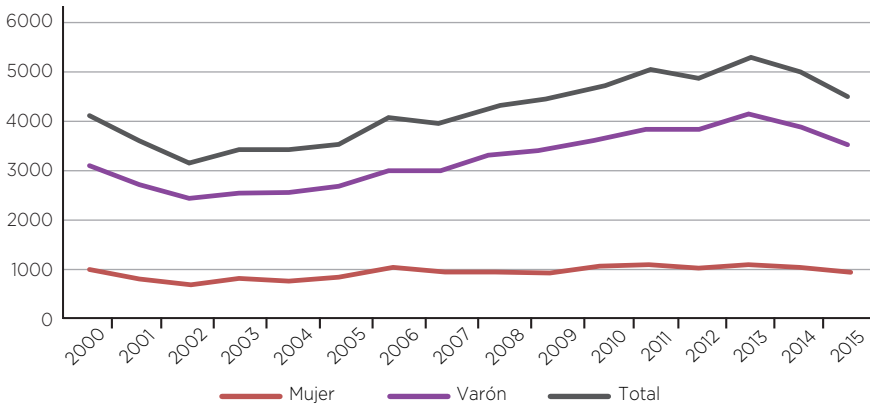
Cabe aclarar que la codificación que establece el Ministerio de Salud de la Nación, según parámetros de la CIE-10, contempla una categoría “accidentes no especificados”, en la que congrega un número importantes de muertes (en 2015 representaron 3358 defunciones), cuyo mecanismo no pudo ser clarificado, ya sea por fallas en la construcción del dato o por dificultades para establecer la causa de muerte. Es dable considerar que alguno de estos decesos pudieran ser en ocasión de accidentes de tránsito, pero no han sido registrados como tales.

Tabla 2. Defunciones por accidentes de tránsito (2000-2015) según sexo

Año	Total	Varón	Mujer
2000	4119	3099	1017
2001	3557	2732	819
2002	3150	2431	716
2003	3399	2554	832
2004	3410	2599	808
2005	3573	2704	864
2006	4063	3028	1031
2007	4003	3030	971
2008	4301	3306	986
2009	4430	3427	993
2010	4667	3626	1034
2011	5009	3870	1127
2012	4873	3819	1039
2013	5289	4139	1133
2014	5033	3919	1095
2015	4524	3552	966

Fuente: Ministerio de Salud de la Nación. Elaboración propia.

Gráfico 1. Accidentes de tránsito de vehículo motor (2000-2015)



Fuente: Ministerio de Salud de la Nación. Elaboración propia.

4. Tasas específicas de mortalidad por accidentes de tránsito

La tasa específica de mortalidad (cada 100 000 habitantes) por accidentes de tránsito durante el período estudiado, 2000-2015, mostró valores extremos entre 8,3 en el 2002 y 12,5 en el 2013, manteniéndose por arriba de 10 desde el 2006. Continuando con lo expresado anteriormente, los varones presentaron una tasa por encima de los 15 puntos, en tanto que las mujeres se mantuvieron alrededor de 5 puntos.

Un dato importante lo constituye el descenso observado en el año 2015 en las muertes por accidentes de tránsito, tanto en varones como en mujeres: la tasa de varones desciende de 18,8 a 16,8 y la de mujeres de 5 a 4,4.

Tabla 3. Tasa específica de mortalidad por accidentes de tránsito cada 100 000 habitantes

Año	Total	Varón	Mujer
2000	11,12	17,1	5,4
2001	9,49	14,9	4,3
2002	8,3	13,1	3,7
2003	8,98	13,8	4,3
2004	8,92	13,9	4,1
2005	9,26	14,3	4,4
2006	10,43	15,9	5,2
2007	10,17	15,7	4,8
2008	10,82	17	4,9
2009	11,04	17,4	4,8
2010	11,52	18,3	5

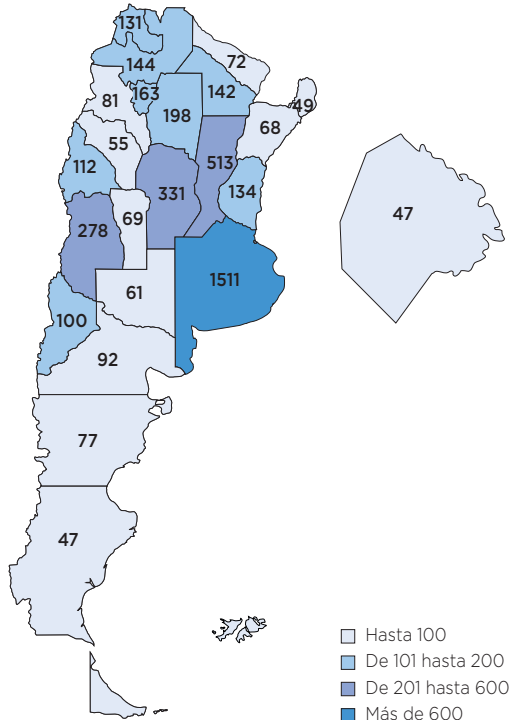
Año	Total	Varón	Mujer
2011	12,25	19,3	5,4
2012	11,68	18,9	4,9
2013	12,53	20	5,3
2014	11,8	18,8	5
2015	10,49	16,8	4,4

Fuente: Ministerio de Salud de la Nación. Elaboración propia.

5. Muertes por accidentes de tráfico: datos por provincia

Considerando los registros territoriales, en la provincia de Buenos Aires se produjeron el 34% del total de las muertes por accidentes de tránsito (2015). Es, por mucho, la provincia que registra la mayor problemática en este tema. Siguen Santa Fe, con el 11%; Córdoba, con el 7% y Mendoza, con el 6%. Estas cuatro provincias se mantienen como las de mayor incidencia de muertes por esta causa a lo largo de la última década, según se puede observar en la tabla siguiente. En la última década, la provincia de Buenos Aires ha incrementado las víctimas por accidentes de tránsito en aproximadamente un 50%, de 1030 fallecidos en el año 2005, a 1511 en el año 2015.

Gráfico 2. Mortalidad por accidentes de tránsito (2015): datos por provincia



Fuente: Ministerio de Salud de la Nación. Elaboración propia.

Tabla 4. Defunciones por accidentes de tránsito (2000-2015): datos por provincia

Accidentes de tráfico de vehículo de motor			
Provincia	2005	2010	2015
Buenos Aires	1030	1570	1511
CABA	98	110	47
Catamarca	40	46	81
Chaco	136	180	142
Chubut	56	73	77
Córdoba	257	236	331
Corrientes	93	88	68
Entre Ríos	100	151	134
Formosa	62	76	72
Jujuy	118	103	131
La Pampa	50	52	61
La Rioja	23	33	55
Mendoza	316	316	278
Misiones	140	172	49
Neuquén	71	77	100
Río Negro	79	76	92
Salta	67	134	144
San Juan	108	136	112
San Luis	58	70	69
Santa Cruz	47	55	47
Santa Fe	407	533	513
Santiago del Estero	63	124	198
Tucumán	76	172	163
Tierra del Fuego	11	21	9

Fuente: Ministerio de Salud de la Nación. Elaboración propia.

6. Algunas especificaciones de 2015

En 2015, el 6,1% de las defunciones del país fueron por causas externas. Las circunstancias más frecuentes de muertes no intencionales fueron los accidentes de tránsito, que acumularon 4524 defunciones. El riesgo de morir por estas causas fue más elevado en varones que en mujeres en todos los grupos de edad.

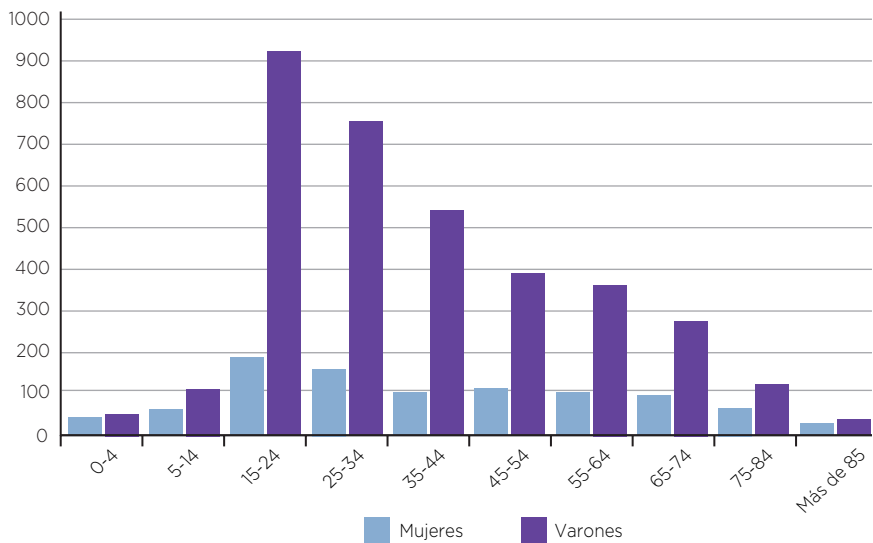
La población de entre 15-24 años es el grupo de mayor riesgo para esta causa de muerte, seguido por el grupo de personas de 25-34 y 65-74 años.

Tabla 5. Tasa ajustada por edad cada 100 000 habitantes (2015)⁽²⁾

Edad	Tasa ajustada por edad	Distribución en porcentajes
0-4	2,5	3%
5-14	2,4	2%
15-24	15,4	14%
25-34	13,8	13%
35-44	11	10%
45-54	11,1	10%
55-64	12,2	11%
65-74	13,9	13%
75-84	12,9	12%
Más de 85	13,3	12%

Fuente: Ministerio de Salud de la Nación e Indec. Elaboración propia.

Gráfico 3. Distribución de muertes por sexo y edad (2015)



Fuente: Ministerio de Salud de la Nación. Elaboración propia.

Asimismo, del último informe disponible del Ministerio de Salud de la Nación (DEIS, 2016) sobre la temática específica se desprende que la mitad de las muertes se producen en automóviles (47%). También se observa que en la última década crecieron 4 veces las muertes en vehículos de motor de 2 o 3 ruedas y bajaron un tercio las de peatones.

(2) Último dato disponible.

Tabla 6. Defunciones por accidentes de tránsito según modo de transporte de la víctima (2005-2014)

Modo de transporte	Año										
	Total	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total general	46 075	3658	4165	4116	4434	4508	4746	5 095	4 948	5342	5063
Peatón	6154	673	786	737	725	597	568	603	526	523	416
Vehículo de pedal	1718	199	255	188	193	181	170	135	136	140	121
Motor 2 y 3 ruedas	7494	284	386	520	638	687	716	848	1 091	1201	1123
Automóvil	18 815	1384	1478	1526	1696	1929	2091	2174	1973	2355	2209
Camioneta	1222	87	88	101	113	89	104	125	155	180	180
Transporte pesado	621	59	82	54	78	35	58	60	68	61	66
Autobús	254	27	53	30	41	12	14	19	16	15	27
Vehículo especial	55	4	7	4	8	8	6	9	5	-	4
Jinete / ocupante vehículo de rieles	74	11	10	6	8	5	11	4	7	7	5
Ocupante de tren o vehículo de rieles	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	
Ocupante de tranvía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
No especificado (con y sin motor)	9667	930	1020	950	934	964	1008	1118	971	860	

Fuente: Ministerio de Salud de la Nación (DEIS, 2016, p. 23).

7. Conclusión

En el período citado (2000-2015) se registraron 67 400 muertes por accidentes de tránsito de vehículo de motor. Esto representa el 1,4% del total de defunciones para ese período. Dentro de las causas externas, las muertes ocasionadas por el tránsito fueron las más frecuentes con una tasa (cada 100 000) habitantes cuyas oscilaciones estuvieron entre 8,3 en 2002 y 12,5 en 2013. Según los últimos datos disponibles en 2015, la tasa fue de 10,5.

La población de hombres es la más vulnerable para este riesgo de muerte. Considerando el rango etario, se observó que la población de entre 15-24 años es la más afectada.

Según un informe comparativo de la OMS, en 2013 Argentina se ubicó entre los países de América con tasas de mortalidad por accidentes de transporte relativamente bajas (13,6). Dentro de la región, solo Chile presentó una tasa levemente menor (12,4), en tanto que las tasas de Brasil, Paraguay y Uruguay fueron superiores.

Por último, en el informe “Mortalidad por lesiones de accidentes de tránsito” del Ministerio de Salud (2016) se destaca que en Argentina la mitad de las muertes se producen en automóviles. Las muertes en vehículos de motor de 2 o 3 ruedas crecieron ostensiblemente.

Referencias bibliográficas

- Ministerio de Salud, DEIS.** (2016). *Mortalidad por lesiones de accidentes de tránsito*. Recuperado el 10 de julio de 2018 de: www.deis.msal.gov.ar/index.php/publicaciones-especiales/
- OMS.** (s/f). *Estimated number of road traffic deaths*. Recuperado el 10 de julio de 2018 de: http://apps.who.int/gho/indicatorregistry/App_Main/view_indicator.aspx?iid=196
- OMS.** (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. Recuperado el 10 de julio de 2018 de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1

ESTUDIO JURÍDICO SOBRE SINIESTROS VIALES

MARCELA CHINDEMI(*) - SALVADOR FAVELUKES(**)
MARIANO ARON BADIN(***)

1. Introducción

Este informe tiene por cometido hacer de marco jurídico del Programa de Estudio sobre Siniestros Viales que se ha desarrollado en la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal.

En este entendimiento se han incluido distintos aspectos de abordaje jurídico de esta problemática a los fines de aportar al enriquecimiento de su estudio y, *a posteriori*, a la elaboración de eventuales propuestas que puedan surgir de su análisis integral, con la finalidad de dar respuesta a esta cuestión de tan alta importancia para nuestra sociedad.

El análisis jurídico resulta importante dado que los siniestros viales han generado, como posible respuesta para solucionar la problemática, una gran cantidad de proyectos de ley –la mayoría de ellos de reforma al Código Penal (CP)–, que propician aumentar las penas de homicidios y lesiones culposas acaecidas en estas circunstancias o bien introduciendo agravantes.

Con la intención de dar la mejor respuesta posible a esta cuestión es que se ha abordado el programa citado y, en este contexto, el marco jurídico que estamos presentando. Tratando de abarcar todos los aspectos relevantes, se

(*) Abogada (UBA). Magíster en Derecho Empresarial (Universidad Austral). (2003). Asesora Legal de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal. Autora de *Régimen de Utilidades en las Sociedades Anónimas*.

(**) Abogado (Universidad de Belgrano). Mediador (1996). Asesor Legal de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal.

(***) Abogado (UBA). Magíster en Derecho Administrativo de la Escuela del Cuerpo de Abogados del Estado (2000). Asesor Legal de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal.

incluyen los siguientes: legislación nacional aplicable; legislación comparada y jurisprudencia nacional y provincial.

El aporte de la legislación comparada incluye seis legislaciones, tres de países limítrofes (Uruguay, Chile y Brasil) y tres de países europeos (Italia, España y Alemania), constituyendo un valor agregado para arrojar luz e insumos de trabajo a la hora de encarar el desafío de dar una respuesta eficaz a esta problemática.

2. Legislación penal argentina en materia de siniestros de tránsito

En nuestro país, los supuestos de homicidios producidos en accidentes de tránsito se encuentran contemplados en el art. 84 bis CP, fruto de una reciente reforma (ley 27.347, BO 06/01/2017) que prevé un aumento en el mínimo de la escala penal de la figura genérica del homicidio culposo.

La reforma comentada modificó el art. 84 CP, desdoblando de la figura genérica del homicidio culposo el que se comete por conducción imprudente de un vehículo con motor y aumentando las penas en ambos casos. Para el supuesto general de homicidio culposo (art. 84 CP) la pena se estableció en una escala de uno a cinco años de prisión e inhabilitación especial de cinco a diez años. Asimismo, suprimió la segunda parte del párrafo segundo, que tipificaba la circunstancia de si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor, siendo estos supuestos receptados en el primer párrafo de una nueva norma, que es el art. 84 bis citado. En estos casos se estableció una pena de prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años.

Asimismo, el segundo párrafo del artículo prevé agravantes, estableciendo penas superiores cuando, habiéndose dado alguna de las circunstancias previstas en el primer párrafo -homicidio por conducción imprudente-:

... el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriese en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o un (1) gramo por litro de sangre en los demás casos, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular o cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas fatales.

En dichos supuestos la escala penal es de prisión de 3 a 6 años.

El art. 193 bis CP prevé una figura de peligro abstracto:

... [sanciona con] prisión de seis (6) meses a tres (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, al conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

La misma pena se aplicará a “quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilite su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin”.

En lo que respecta a las lesiones culposas ocurridas como consecuencia de la conducción imprudente de un vehículo automotor, se prevé en el art. 94 bis CP una elevación del mínimo de la escala penal respecto de las lesiones culposas previstas en el art. 94 CP (1 mes a 3 años de prisión), estableciéndose una escala de 1 a 3 años de prisión para estos supuestos e incorporando los mismos agravantes previstos para el homicidio (art. 84 bis), con una pena que va de 2 a 4 años de prisión.

3. Ley 24.449 de Tránsito

Esta norma nacional, que cuenta con la adhesión de la mayoría de las provincias⁽¹⁾ de nuestro país, regula todos los aspectos vinculados con la circulación en la vía pública comprendiendo los siguientes ítems: principios básicos; Coordinación Federal; Consejo Federal de Seguridad Vial; Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito; usuario de la vía pública; capacitación; licencia de conductor; vía pública; vehículo; modelos nuevos; parque usado; circulación; reglas generales; reglas de velocidad; reglas para vehículos de transporte; reglas para casos especiales; accidentes; bases para el procedimiento; principios procesales; medidas cautelares; recursos judiciales; régimen de sanciones; principios generales; sanciones; extinción de acciones y sanciones; norma supletoria; disposiciones transitorias y complementarias.

Las sanciones previstas para las infracciones a esta ley se encuentran en el Título VIII, Capítulo II, denominado “Sanciones”; son de cumplimiento efectivo y pueden consistir en arresto y/o multa, entre otras.

(1) Las provincias adheridas a la ley 24.449 son: Buenos Aires, Tucumán, Córdoba, Tierra del Fuego, Río Negro, Salta, San Juan, San Luis, Santa Cruz, Santa Fe, Neuquén, Santiago del Estero, La Rioja, Misiones, La Pampa, Jujuy, Entre Ríos y Formosa.

4. Algunos ejemplos del derecho comparado

4.1. Uruguay

En los casos de homicidios por accidentes de tránsito, se aplica el art. 314 del Código Penal uruguayo, que dicta una pena de 6 meses a 8 años de prisión. La ley penal uruguaya ofrece a sus jueces la posibilidad de un ejercicio amplio de criterio, que les permite analizar las innumerables cuestiones objetivas agravantes o atenuantes que pueden concurrir en un siniestro vial.

La condena podrá ser menor cuando, producida la prueba, surjan atenuantes que acrediten que quien comete el hecho, a pesar de su imprudencia y negligencia, trató de evitar el resultado indeseado. Por el contrario, la condena podrá ser mayor cuando luego de la investigación surjan elementos agravantes que impliquen un total desapego a las normas y demuestren la falta de prudencia.

El Código Procesal Penal uruguayo es restrictivo y prevé el encierro como sujeción al proceso. Los jueces pueden disponer la prisión preventiva ante un homicidio por accidente de tránsito y mucho más cuando concurren agravantes por alcoholemia o conducción bajo efectos de estupefacientes.

4.2. Brasil

El art. 302 del Código de Tránsito establece las penas para el caso del homicidio culposo en ocasión de un siniestro vial. Las penas son de prisión de 2 a 4 años y retiro del permiso de conducir. Esa pena puede aumentar en un tercio en caso de: carecer de permiso para conducir; que el accidente haya sido sobre una senda peatonal o sobre la vereda; haya habido abandono de persona o cuando se trate de un conductor profesional que esté conduciendo un vehículo de transporte de pasajeros. Asimismo, si el siniestro se produce por la intervención de un conductor con capacidad psicomotora reducida por alcohol o sustancia psicoactiva, o corriendo picadas o carreras, o en maniobras de impericia, la pena será de reclusión de 2 a 4 años.

Para comprender esta figura hay que distinguir el tipo delictivo del homicidio (previsto por el art. 121 del Código Penal) del crimen culposo (art. 18, inc. II del Código Penal), que se comete cuando el agente dio lugar al resultado como causa “del descuido, negligencia o mala práctica”, es decir, sin la intención de que se produjese la muerte de la víctima. Por lo tanto, hay dos condiciones para la ocurrencia del delito del art. 302: 1) que el autor no haya causado la muerte intencionalmente; 2) que haya sido cometido conduciendo un vehículo automotor. Si el autor tenía la intención o tomó el riesgo de producir el resultado (que se analiza en las circunstancias de cada hecho), el castigo ya no será el previsto en el art. 302 del Código de Tránsito (prisión de 2 a 4 años), sino el del art. 121 del Código Penal, que prevé penas de prisión de 6 a 20 años.

4.3. Chile

La llamada “Ley Emilia”, vigente desde el 17 de septiembre de 2014, es una norma que modificó la Ley del Tránsito, estableciendo sanciones más duras a quienes manejen en estado de ebriedad y provoquen un accidente. Asimismo, tipifica como delito –y endurece las sanciones– en los siguientes casos: huir del lugar luego de causar un accidente en el que se produzcan daños; negarse a la realización de test o alcoholemia (o cualquier otra prueba para determinar sustancias en la sangre); o cometer un accidente en estado de ebriedad. Si en un accidente de tránsito hay muertos, el culpable será sancionado con presidio de 3 años a 5 años y con la prohibición de conducir durante toda su vida.

Se aplica la pena que va de 5 años a 10 años si hubiesen ocurrido además alguna de las siguientes circunstancias agravantes: la persona es reincidente en este tipo de delitos, salvo que ya hubiesen transcurrido 10 años, en el caso de un crimen múltiple; si se trata de un conductor profesional que participó en el accidente ejerciendo sus funciones; si el responsable conducía el vehículo con su licencia de conducir cancelada; o si estaba inhabilitado a perpetuidad para conducir vehículos motorizados.

Para los conductores que, ebrios o bajo sustancias estupefacientes o sicotrópicas, causasen la muerte de la víctima, el juez podrá aplicar la pena señalada por la ley, es decir, entre 3 a 10 años si no hay agravantes ni atenuantes. En estos casos el condenado podrá recibir alguna pena sustitutiva (como libertad vigilada o remisión condicional de la pena), pero esa pena quedará suspendida por un año. Eso significa que deberá obligatoriamente cumplir 1 año de cárcel efectiva antes de salir libre. Finalmente, los conductores condenados por conducir bajo la influencia del alcohol o bajo sustancias estupefacientes o sicotrópicas que provoquen a alguna persona la muerte o lesiones gravísimas solo pueden aspirar a conseguir la libertad condicional al cumplir dos tercios de la condena.

Asimismo, el art. 195 de la ley citada prevé dos supuestos de delito de peligro abstracto, estableciendo la pena de multa de 3 a 7 unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia para quien incumpliera “la obligación de dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que solo se produzcan daños, señalada en el artículo 168”, y con pena de presidio menor en su grado medio, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y multa de siete a diez unidades tributarias mensuales a quien incumpla “la obligación de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que se produzcan lesiones”.

Por otra parte, en el mismo sentido, el art. 195 bis establece que “la negativa injustificada de un conductor a someterse a las pruebas respiratorias u otros exámenes científicos destinados a establecer la presencia de alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el cuerpo, previstos en el artículo 182, será sancionada con multa de tres a diez unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un mes”.

4.4. Italia

La reciente ley 41, sancionada en 2016, introdujo modificaciones profundas al Código Penal no solo reformulando tradicionales delitos culposos sino incorporando figuras de nuevo cuño e incrementando notablemente las penas. El nuevo art. 589 bis crea la figura del “homicidio vial” (*omicidio stradale*): quien ocasione por culpa la muerte de una persona con violación de las normas que regulan la circulación automovilística será penado con la reclusión de 2 a 7 años.

Si la conducción de un vehículo a motor se realiza en estado de ebriedad (tasa superior a 1,5 g/l) o de alteración psicofísica por el consumo de sustancias estupefacientes o psicotrópicas y ocasiona por culpa la muerte de una persona, se es penado con la reclusión de 8 a 12 años. En cambio si la tasa de alcoholemia va de 0,8 a 1,5 la pena será de 5 a 10 años.

Una pena similar se aplicará en casos de exceso de velocidad, circulación a contramano o en un semáforo en rojo, o cuando la maniobra involucre sendas peatonales. Existen agravantes y aumentos de pena para el caso de los llamados “medios de transporte pesados”, la conducción sin licencia o con licencia vencida o sin seguro, la fuga del imputado. También hay aumentos de penas en los casos de pluralidad de víctimas, pudiendo llegar la pena a un máximo de 18 años de cárcel.

También está prevista la culpa de la víctima como atenuante, reduciéndose hasta la mitad la pena si ese extremo se acredita. Además, en los casos de homicidio vial se prevé la detención obligatoria en los casos penados con prisión de 8 a 12 años, siendo facultativo del magistrado disponerlo en otros casos.

Asimismo, está prevista la suspensión y/o revocación de la licencia de conducir así como la duplicación de los periodos de prescripción en los casos en los que el delito se cometiese con una tasa de alcoholemia superior al 1,5 g/l, bajo sustancias estupefacientes o se trate de un homicidio plural. La ley 41 otorga a los magistrados la facultad de disponer de oficio el relevamiento de muestras biológicas necesarias para determinar el ADN del conductor.

El nuevo “Código Vial” ha regulado nuevas figuras tipificándose las siguientes infracciones: la organización, promoción, dirección o facilitación de una competencia deportiva de velocidad con vehículo a motor sin autorización (reclusión de 1 a 3 años y multa de €25 000 a €100 000). La misma pena se aplica a quien toma parte en la competencia no autorizada. Si del desarrollo de la competencia deriva la muerte de una o más personas, se aplica la pena de reclusión de 6 a 12 años, y si deriva una lesión personal la pena es de reclusión de 3 a 6 años. Se penaliza con 3 meses a 1 año de reclusión y con multa de €5000 a €25 000, a quien efectúa apuestas sobre las competencias de esta clase.

También se sanciona a quien participa en competencia de velocidad con vehículo a motor con reclusión de 6 meses a 1 año y con multa de €5000 a €20 000.

Si de la competencia deriva la muerte de una o más personas, se aplica la pena de reclusión de 6 a 10 años; si deriva una lesión personal, la pena es de reclusión de 2 a 5 años. Por el art. 100 se castiga a quien falsifica, manipula o altera las placas del automóvil o bien el uso de una placa manipulada, falsificada o alterada, con las penas previstas para estos delitos en el Código penal. La conducción de un vehículo sin la licencia (o con licencia no renovada) para conducir se pena con multa.

4.5. España

Por norma general se aplica la pena del homicidio imprudente que dicta el art. 142 del Código Penal -ley orgánica 10/1995-, que es de 1 a 4 años de prisión y la retirada del carné hasta 6 años. La ley orgánica 15/2007, que reforma al Código Penal de 1995, introduce un libro llamado *De los delitos contra la Seguridad Vial*, en el que se regulan delitos de peligro abstracto.

El art. 379 establece que quien condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior a 60 kilómetros por hora en vía urbana u 80 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses, o con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años.

También se prevén penas similares los casos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas o cuando se conduce superando determinados límites de ingesta de alcohol. Se trata de delitos dolosos, de pura actividad y de peligro abstracto, cuya consumación se independiza de cualquier daño o peligro a bien o interés jurídico alguno, lo cual impide todo tipo de discusión en materia probatoria en el respectivo proceso penal.

El art. 380 establece que quien condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de 6 meses a 2 años, y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a 1 y hasta 6 años. Se considera conducción temeraria en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero (exceso de velocidad) y en el inciso segundo (conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas o narcóticas) del apartado segundo del art. 379.

Cuando no se hubiera puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de 1 a 2 años, multa de 6 a 12 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior. Asimismo, el conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negara a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que

se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de 6 meses a 1 año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años.

En los casos de conducción con permiso no vigente, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses o con la de multa de 12 a 24 meses, o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Se prevén penas de prisión o multa o trabajos comunitarios para quien originara un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas: colocando en la vía obstáculos imprevisibles; derramando sustancias deslizantes o inflamables; o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio, no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

4.6. Alemania

Es de aplicación el art. 222 del Código Penal, que describe el tipo penal de homicidio culposo: “Quien cause la muerte de una persona por imprudencia, será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa”.

Asimismo hay varios tipos penales viales en el Código Penal alemán. El tipo de peligro abstracto establecido en el art. 316 (conducción en estado de ebriedad) reprime penalmente la conducción de un vehículo en el tránsito, cuando el conductor no está apto para conducir por el efecto de narcóticos. Dado que no es necesaria una lesión del cuerpo, la vida o la propiedad o, inclusive, la producción de un peligro concreto de lesión correspondiente, se trata de un delito de peligro abstracto. Otro delito de peligro abstracto es el alejamiento no permitido del lugar del accidente (art. 142, que será castigado con pena privativa de la libertad hasta 3 años o con multa).

Si una grave infracción de tránsito causa un peligro para otras personas o cosas ajenas, entra en consideración el tipo de peligro concreto del art. 315c (puesta en peligro del tráfico vial). Si se crea un peligro semejante a través de injerencias externas al tráfico, resulta pertinente el art. 315b (injerencias peligrosas en el tráfico vial). El tipo de ataque rapaz a conductores (art. 316a) combina elementos de un delito patrimonial y de un delito del tránsito.

Las normas aplicables a los accidentes de tránsito en Uruguay, Brasil, Chile, España, Italia y Alemania, tanto a nivel del derecho penal, administrativo o civil, han sufrido modificaciones que –salvando las diferencias en cada país– coinciden en el criterio de endurecer las penas. Además de ello, se intenta dotar a los jueces de mayores facultades para dar mayor celeridad a la producción de pruebas, lo que permite *a posteriori* ponderar las responsabilidades de cada caso, los agravantes o atenuantes que pudieron ocurrir en un siniestro vial.

Aspectos como carencia de licencia, abandono de persona, cuando la conducción es de un profesional o se trata de un vehículo de transporte de pasajeros, en casos de carreras o picadas, resistirse al examen de alcoholemia y, muy especialmente, la conducción bajo efectos de alcohol o estupefacientes son considerados agravantes que en general elevan -llegan hasta casos de duplicación- las penas. Es una tendencia que haya casos emblemáticos (por ejemplo, el famoso caso “Emilia” en Chile) que sirven como hitos para disparar el análisis y tratamiento de la problemática. En Italia el avance de la legislación ha derivado en la creación del tipo penal específico denominado “homicidio vial”.

5. Jurisprudencia en materia de homicidios en siniestros viales

Tomando como medida de análisis un universo limitado de fallos seleccionados al azar durante un período de 10 años, desde el 2005 al presente, se estimó apropiado incluir tres casos de alta repercusión mediática (los casos “Sebastián Cabello”, “Rodrigo Barrios”, “Oscar Eduardo Atamañuk -Ecos”).

En todos ellos se tuvo en consideración el tratamiento dado al comportamiento culposo en los homicidios ocurridos en ocasión de un accidente de tránsito.

En la mayoría de los casos analizados se consideró a la conducta culposa por violación al deber de cuidado que se debe observar al conducir un automóvil, que se manifiesta al incumplir las normas de tránsito, invocándose en todos ellos la infracción a la ley 24.449 y el Código Penal (art. 84). Ejemplos de ello resultan conducir en exceso de velocidad, cruzar con semáforo en rojo, no respetar la prioridad de paso del peatón, no utilizar balizas al detenerse, conducir sin licencia habilitante, no utilizar cinturón de seguridad, transportar pasajeros excediendo la cantidad autorizada, incumplir los requisitos mínimos de seguridad para transportar personas.

En uno de los casos analizados se absolvió al imputado, con fundamento en que la conducta de la víctima había resultado imposible de prever por un conductor prudente. Dicha conclusión derivó en la absolución del imputado por no verificarse violación al deber de cuidado que debe observarse al conducir.

En un solo caso se consideró a la conducta incurrida como dolo eventual por haberse presentado varias circunstancias que lo justificaron, determinando la condena del imputado por doble homicidio simple, lesiones graves y lesiones leves, en concurso ideal (arts. 79, 90 y 89, en función del art. 54, todos del Código Penal). En este caso, el autor del hecho conducía alcoholizado, superando los límites de velocidad permitidos y realizando maniobras peligrosas. Se sostuvo en los fundamentos que el imputado no solo tuvo conocimiento del riesgo creado, sino también la decisión consciente y voluntaria de conformarse con el resultado, pues los indicadores objetivos demuestran que vi-

sualizó el control policial y los carteles indicativos de precaución en la zona y aun así decidió seguir conduciendo en estado de embriaguez y en exceso de velocidad, asumiendo el peligro concreto que representaba su conducta; por ello no es posible sostener que confió en que el resultado no se produciría sino que es preciso considerar que el resultado verificado en el caso no era improbable para él. Consecuentemente, se concluyó que el autor se resignó al resultado y por lo tanto se descartó la posibilidad de culpa con representación (o confianza en la evitación del resultado), considerando su accionar como constitutivo de dolo eventual.

En los tres casos de trascendencia pública mencionados las penas impuestas son por el delito de homicidio culposo (art. 84 CP), si bien en uno de ellos, el caso “Cabello”, el Tribunal Oral condenó al imputado a la pena de 12 años de prisión por considerarlo responsable penalmente del delito de doble homicidio simple cometido con dolo eventual. Esta calificación fue modificada por la Cámara Nacional de Casación Penal, que la reemplazó por la de homicidio culposo, condenando al imputado a la pena de 3 años de prisión de cumplimiento efectivo e inhabilitación especial por 10 años para conducir. La Cámara consideró que la sentencia apelada basó en afirmaciones dogmáticas:

... la existencia del dolo eventual en la concreción del resultado fatal, abdicando de esta manera de la necesidad de probar la existencia del mismo limitándose a objetivizar su contenido, y sustituyendo dicha comprobación por una mera construcción dogmática.

(...)

... de modo confuso fuerzan la significación del accionar de Cabello para que quede atrapado en la calificación elegida, sin despejar en modo claro y sencillo por qué se descartaba la imprudencia...

(...)

Es que la mera circunstancia de circular a una alta velocidad violando conscientemente el deber de cuidado, confiado en su habilidad o destreza como conductor no resulta *per se* determinante de la existencia del dolo eventual, pues debe demostrarse que el autor fue consciente del riesgo, lo asumió y no tuvo una verdadera renuncia en la evitación del resultado, extremos que por cierto, no han sido acreditados.

En los casos “Ecos” y “Barrios”, como dijéramos, se condena a ambos imputados por homicidio culposo por considerar que los autores incurrieron en violación del deber de cuidado que debe observarse al conducir. En “Barrios” se sostuvo que “si bien condujo con imprudencia grave aún estaba en

condiciones de realizar maniobras para evitar el previsible resultado dañoso. De hecho realizó maniobras evitativas que solo por poco margen resultaron insuficientes”, motivo por el cual se descartó el dolo eventual.

Finalmente, en la causa “Ecos” nunca se planteó la existencia de dolo eventual respecto del conductor del colectivo, ya que dicha conducta fue propia del conductor del camión -fallecido en el acto- que en estado de ebriedad realizó las maniobras que ocasionaron la colisión y consecuente muerte de gran parte de los pasajeros del colectivo. Sin perjuicio de ello, en segunda instancia se modificó la absolución del conductor del colectivo y se lo condenó por homicidio culposo (4 años de prisión) por considerar que el mismo, a pesar de ir a la velocidad reglamentaria, y habiendo observado las maniobras temerarias del camión, continuó su marcha en lugar de reducirla o detenerse en la banquina, cruzándose de carril y colisionando. Consecuentemente se concluyó que el conductor del colectivo debió representarse el riesgo y actuar en consecuencia, ya que la imprevisibilidad entraña culpa.

6. Conclusión

En primer término, los siniestros viales son tratados especialmente en nuestra legislación como modo de agravamiento de los delitos que se suscitan a consecuencia de ellos. La misma tendencia se percibe en el derecho comparado, al menos en la legislación analizada. De modo que resulta una preocupación especial que tiende a reflejarse en la legislación mediante un aumento de la sanción penal y la potestad otorgada a facultar a magistrados para imponer penas superiores y/o agravantes para estos delitos.

Por otra parte, resulta interesante, al menos en el limitado universo de jurisprudencia analizado, observar que la gran mayoría de los fallos condenan utilizando la figura del homicidio culposo, siendo que solo en uno de ellos se condena por homicidio simple cometido con dolo eventual, aun en casos donde hubo más de una víctima.

Si bien el dolo eventual cuenta con vasta elaboración doctrinaria, a la hora de aplicarlo en los casos concretos se hace dificultosa su prueba. En efecto, el juez ha de tener por probado que el imputado se representó el resultado como posible (en este caso, matar a una persona como consecuencia de su obrar negligente al conducir un vehículo automotor) y lo aceptó, mostrando indiferencia frente a su probable realización. Dicha representación y la consecuente indiferencia generalmente se prueba merituando la conducta del imputado antes y después de ocurrido el hecho. En consecuencia se trataría de una construcción muy delicada por parte del juez, ya que -dependiendo en qué sentido valore la conducta-, el imputado podría tener una pena muy superior y en muchos casos sin poder beneficiarse de la condena condicional.

Finalmente, resulta el objetivo más deseable de este informe el poder servir como instrumento de aporte para la evaluación del estado de situación de

esta problemática y el posible diseño de respuestas que puedan derivar en una disminución de las muertes y lesiones ocurridas en siniestros viales.

Referencias jurisprudenciales

Cabello, Sebastián s/recurso de casación. Cámara Nacional de Casación Penal, Sala III, 2 de septiembre de 2005.

Barrios, Jorge Rodrigo s/recurso de casación. Sala Primera del Tribunal de Casación Penal de la Provincia de Buenos Aires, 3 de octubre de 2014.

Atamañuk, Oscar Eduardo s/Homicidios Culposos y Lesiones Culposas. Cámara de Apelaciones en lo Penal de la Cuarta Circunscripción Judicial de Vera, provincia de Santa Fe, 28 de diciembre de 2010.

ENCUESTA NACIONAL SOBRE SINIESTROS VIALES

LUIS D'ANGELO(*) - GRACIELA HUBEZ(**)

M. DELFINA DE CESARE(***)

EMILCE G. ESTÉVEZ CUADRA(****) (1)

1. Introducción

Son muchos los esfuerzos que se vienen realizando para disminuir la cantidad de siniestros viales tanto en nuestro país como en el mundo. Desde hace varias décadas las lesiones ocasionadas por el tránsito se encuentran entre las principales causas de morbilidad y mortalidad.

(*) Magíster en Metodología de la Investigación Social de la Maestría Alma Mater Studiorum (Universidad de Bologna - UNTREF). Especialista en Criminología (Facultad de Psicología, Università degli Studi di Roma "La Sapienza"). Co-coordinador del Equipo de Investigación de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

(**) Lic. en Sociología (UBA). Profesora a cargo de la Asignatura Introducción a la Problemática de la Violencia Intrafamiliar (Facultad de Ciencias Sociales, UBA). Co-coordinadora del Equipo de Investigación de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

(***) Lic. en Sociología (UBA) y Maestranda en Generación y Análisis de Información Estadística (UNTREF). Miembro del Equipo de Investigaciones de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Coordinadora del estudio.

(****) Estudiante de Licenciatura en Sociología (UBA) e integrante de UBACyT. Miembro del equipo de Investigaciones de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Coordinadora del estudio.

(1) El equipo de trabajo está integrado por: Verónica Durand, Rafael Farace, Daniel Pedro (equipo de investigadores); René Merlo y Hilda Ricaurte (coordinación del programa de carga); Mariela Arias (coordinación del equipo de campo); Julia Reynal O'Connor, Rose Mery Rodríguez Martínez (supervisión del equipo de encuestadores); Carlos Crugnale, Tamara Brandan, Clelia Lucrecia Espinosa, Salvador Hassan, Paula Nicosia, Nicolás Pedroni, Verónica Ravignani, Julia Reynal O'Connor, Ignacio Roditis, Alejandra Vega (equipo de encuestadores).

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), aproximadamente 1,2 millones de personas mueren al año en todo el mundo por lesiones de tránsito causadas en la vía pública, mientras que 50 millones de personas deben ser hospitalizadas por esta causa.

En nuestro país el Ministerio de Salud de la Nación da cuenta de que este fenómeno provoca la pérdida de 5000 vidas al año, sobre todo de jóvenes de 15 a 34 años, en su mayoría ocupantes de automóviles, y ocasiona grandes costos sanitarios, sociales y económicos (Ministerio de Salud & INDEC, 2013).

A partir de estas preocupantes cifras, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, a través de su Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal, que, entre sus acciones, lleva a cabo “la realización de encuestas nacionales en temáticas de política criminal y percepción social del funcionamiento del sistema penal” (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2012), ha considerado abordar este fenómeno a efectos de aportar información que complemente los estudios realizados hasta el momento por los diferentes organismos competentes en el tema.

Este trabajo consiste en un estudio de prevalencia a nivel nacional que permite efectuar estimaciones a partir de una muestra de la población general (16 o más años) y medir su participación en los siniestros viales de los últimos dos y cinco años, según el vehículo en el cual se encontraba quien participó del siniestro.

Argentina no cuenta hasta el momento con un abordaje metodológico de estas características, por lo que aspiramos con él a complementar la información ofrecida por los datos existentes, que en su mayor parte provienen de registros administrativos.

Este tipo de registros, así como las encuestas por muestreo y los censos, son las principales fuentes estadísticas que se utilizan para la elaboración de datos conllevando cada una de ellas tanto ventajas como limitaciones.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo que tiene como misión reducir la siniestralidad vial en nuestro país, cuenta con datos estadísticos sobre los siniestros viales a nivel nacional, que son recabados a partir de un formulario único que intenta cumplir con las exigencias internacionales de unicidad, trazabilidad, control e indicadores de comparación interprovincial (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2011). Esta herramienta identifica cada siniestro vial por medio de un número único al que se asocian vehículos y personas involucradas y junto con ella, a partir del año 2016, se puso en marcha el Sistema Electrónico de Datos de la Seguridad Vial (SIGISVI), que es una nueva herramienta digital que por medio de su implementación ayudará a eliminar las limitaciones del registro, así como también analizar las causas de los hechos de tránsito a nivel provincial y nacional, poseer las

características ambientales y de la vía, la descripción del siniestro de tránsito y la georeferenciación de los hechos. Su alcance está pensado para llegar a la mayor parte del territorio nacional, lo que facilitará el entrecruzamiento de la información con otras bases de datos, como por ejemplo las de la Superintendencia de Seguros de la Nación, las del Ministerio de Salud y las de otros registros periciales y/o judiciales.

Indudablemente, llevar a cabo el acopio de esta información implica una tarea ardua que requiere del compromiso de todas las provincias. Sin embargo, esta recopilación presenta los problemas implícitos a todo registro administrativo. En especial, se debe señalar el no reporte de hechos (que conduce a un probable sesgo hacia episodios más graves) y el referido a la localización geográfica de los episodios, debido a la diversidad en el involucramiento institucional entre las distintas jurisdicciones.

Nuestro estudio, basado en la metodología de encuestas, intenta superar estos problemas, ya que toma como fuente a la población general. De este modo se permite un abordaje más amplio, dando lugar a la posible aparición de la totalidad de los hechos y sus características.

Los datos resultantes de esta investigación permitirán, entonces, conocer en mayor profundidad el estado de situación a nivel nacional y colaborar concomitantemente en el impulso y promoción de políticas públicas junto a las respectivas instituciones.

2. La problemática de la siniestralidad vial y su abordaje

El fenómeno de la siniestralidad vial conlleva una gran complejidad al momento del análisis, la intervención y el diseño de un sistema de indicadores que puedan ser medidos en el tiempo y, a la vez, ser confiables y objetivos. Las limitaciones son variadas atento a que los aportes de los distintos países son disímiles también de acuerdo a su estructura social, económica y política, dificultando muchas veces una intervención homogénea (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2010).

En cuanto a la metodología de medición, también es diversa, siendo difícil realizar comparaciones. Así, una forma de abordaje utilizada y viable es contar con series históricas que permitan identificar tendencias y descartar variaciones aleatorias, mientras se continúa apuntando a construir un único modelo de indicadores (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2010). En nuestro país, distintos organismos e instituciones se han ocupado de la problemática, produciendo estudios como los que referimos a continuación.

El Ministerio de Salud y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) realizaron en los años 2005, 2009 y 2013 la Encuesta Nacional sobre Factores de Riesgo, la cual complementa la información de datos de

estadísticas vitales del organismo mencionado y tiene como objetivo producir datos sobre los comportamientos y condiciones de vida que pueden afectar la salud de la población de 18 años y más. El capítulo 15 del último Informe 2013 se denomina “Seguridad Vial” y analiza los indicadores de seguridad vial relacionados con el uso del cinturón en autos, el uso del casco en motos y bicicletas y la ingesta de alcohol al conducir. Los resultados arrojaron que a nivel nacional y teniendo en cuenta el nivel educativo alcanzado, aquellas personas que manifestaron contar con secundario completo fueron los que más utilizaron el cinturón “siempre” (72,9%). En cuanto a la prevalencia de consumo de alcohol al conducir auto, moto o bicicleta, también a nivel nacional y teniendo en cuenta la medición de los últimos 30 días previos a la toma de la encuesta, esta alcanzó el 12,1% (valor similar al resultado del anterior estudio del año 2009) (Ministerio de Salud & INDEC, 2013).

Luchemos por la Vida, organización no gubernamental que tiene como principal objetivo prevenir los siniestros viales en nuestro país, ha generado y realiza diferentes estudios e investigaciones, en su mayoría de tipo observacionales y utilizando la técnica de encuesta. En el año 2015, por ejemplo, produjo un estudio observacional sobre el uso de bicicletas, el uso de celulares en conductores y peatones en la Ciudad de Buenos Aires (Luchemos por la Vida, 2016).

Cesvi Argentina, por su parte, ente dedicado a la investigación, experimentación y análisis de la seguridad vial y automotriz, realiza estadísticas a partir de la información que le suministran las compañías aseguradoras de todo el país aportándole datos de los siniestros de tránsito. Esta información es considerada una fuente fidedigna, comprobable y que aporta, entre otras cuestiones, importantes datos sobre lesiones y muertes de personas en nuestro país.⁽²⁾

El Banco de Desarrollo para América Latina (CAF), organismo que realiza investigaciones sobre los problemas de desarrollo de esta región, ha creado el primer Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) latinoamericano, con la

(2) En el año 2010 difundió sus estadísticas correspondientes al período 2004-2010. Dicho estudio reveló que el 84% de los choques son causados por errores humanos tales como negligencia, cansancio e incumplimiento de las normas de tránsito. El mal estado de las rutas, lluvias intensas y vientos fuertes fueron identificados como factores de riesgo (los cuales podrían ser disminuidos por el equipamiento y la tecnología del parque automotor), ya que “atrasan más de 13 años a nuestro país respecto de los más desarrollados”, concluyó Cesvi en su informe.

El estudio da cuenta también de que el sobrepeso ocupa el primer lugar de las fallas humanas, siguiéndole las distracciones y el cansancio, la velocidad y la distancia inadecuada, el no respeto a las señalizaciones y las maniobras abruptas.

Según estas estadísticas, el tipo de camino más peligroso lo constituyen las rutas nacionales (51%), luego las provinciales (25%), las autopistas (9%), las avenidas (8%) y, por último, las calles.

inclusión inicial de 15 ciudades principales, siendo su objetivo central suministrar información relevante para el diseño de políticas públicas y la gestión efectiva de los sistemas de transporte público de las ciudades. Respecto a la infraestructura vial, realizó una clasificación que analiza tres categorías: las dos primeras correspondientes al sistema vial y la intersección con semáforos y la tercera en la preferencia de circulación de peatones, ciclistas y vehículos de transporte público.

Durante la primera etapa del estudio presentado, el CAF realizó relevamientos en quince áreas metropolitanas de América Latina: Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Río de Janeiro, San Pablo, Bogotá, Caracas, Buenos Aires, Ciudad de México, Guadalajara, León, Lima, Montevideo y San José de Costa Rica (Observatorio de Movilidad Urbana, 2010), aportando datos de fuentes primarias (sectores de estadísticas de cada país o región, autoridades de transporte y tránsito, encuestas origen-destino de viajes), de fuentes secundarias y estudios sobre el transporte, el tránsito y las ciudades.

Sus conclusiones dan cuenta de una variedad de problemáticas, entre ellas, que la gestión de tránsito es muy limitada, que la prioridad efectiva para los autobuses, los peatones y los ciclistas es muy baja y que se registra un crecimiento acelerado de la cantidad de automóviles y motos en la mayoría de las ciudades, implicando todo ello importantes desafíos a enfrentar para mejorar la seguridad vial en general.

En cuanto a investigaciones de otros países de la región, Venezuela, por ejemplo, llevó a cabo durante el año 2013 un estudio de determinación del índice de satisfacción de la movilidad en el sistema de transporte de estudiantes universitarios del país. Utilizó la técnica de encuesta poblacional aportando datos generales que refieren a la edad, el género, el nivel socioeconómico y datos de movilidad relacionados con el medio de transporte que más utiliza la persona. Se midieron variables tales como: tiempo de desplazamiento hogar-campus, ocupación promedio de los vehículos, condiciones de la vialidad urbana e infraestructura de transporte de colectivo, señalización e información de los usuarios, costos de transporte y calidad ambiental del entorno.

El objetivo del estudio consistió en comparar los índices de los diferentes modos de transporte así como sus variaciones a lo largo de los años. Según la urbanista Lila Cordero:

... al menos tres aspectos deberán investigarse a futuro para complementar el modelo: los antecedentes de la política del transporte estudiantil universitario, las características actuales de las instituciones universitarias (cantidad de estudiantes, carreras ofrecidas, turnos, ubicación dentro de la ciudad) y las características de sus sistemas de transporte colectivo,

especialmente en relación a sus aspectos económicos, operacionales e institucionales (Cordero, 2013).

México confecciona la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) a partir del registro que realizan las dependencias de Seguridad Pública y Vialidad estatal y/o municipal; la misma es relevada a través de un cuestionario, un sistema de captura que realiza la Dirección Nacional de Estadísticas y Geografía (Inegi) y por las bases de datos generadas por los organismos públicos en donde hayan sucedido los siniestros. El registro se realiza en el momento del hecho, a través del informe relevado por el agente de tránsito que posteriormente lo entrega para su procesamiento. La Dirección de Estadísticas de Comercio Exterior y Registros Administrativos (Decera) lleva a cabo la planificación general del operativo a nivel nacional, así como el diseño técnico, metodológico, estadístico e informático del proyecto; las direcciones nacionales realizan el seguimiento y planificación del trabajo de campo y las coordinaciones estatales son las que captan la información. Las variables utilizadas en este registro son: tipo de accidente, clase de accidente (fatal, no fatal o solo daños), tipo de vehículo, causa determinante o presunta, superficie de rodamiento, datos del conductor (sexo, edad, aliento alcohólico, uso de cinturón de seguridad, si se fugó o no, etc.), tipo de víctima (muerto o herido), clase de víctima (conductor, pasajero, peatón, ciclista, otra víctima) (Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía, 2009).

Fuera de la región, varios países europeos a los que se sumaron Canadá y Estados Unidos, a través del International Transport Forum - Organisation for Economic Cooperation and Development (ITF-OECD), han generado un “modelo de indicadores” que pone el acento en la infraestructura vial, el tráfico en las rutas, el volumen de vehículos en funcionamiento y en el nivel de producción, la exportación e importación de vehículos, la cantidad de accidentes y la inversión en caminos. Este sistema no mide las conductas objetivas de quienes conducen, permitiendo que los indicadores sean fáciles de recolectar y sean también comparables (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2011).

Por otra parte, la Unece (United Nations Economic Commission for Europe) o Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa posee un sistema mucho más amplio y abarcativo que considera los accidentes de autos en las carreteras como así también las flotas de vehículos, el tráfico ferroviario, los buques de navegación interior, los oleoductos, la infraestructura del transporte y el empleo ferroviario (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2011).

España recoge la información que integra el sistema registral y de almacenamiento de los datos a partir de los diferentes cuerpos policiales conformando un modelo mucho más amplio, extenso y específico (Modelo de la Dirección

General de Tráfico) que requiere de recursos capacitados e idóneos en la materia (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2011). Además produjo un estudio de la vulnerabilidad de las redes de transporte en el año 2013, haciendo hincapié en las consecuencias económicas, sociales y territoriales de los daños producidos por este tipo de vehículo (Núñez, 2012).

Finalmente, Inglaterra nos aporta el *Manual de investigación de las muertes en las rutas*, publicado en el año 2014. Dicho manual establece normas sobre la forma en la que el Servicio Policial debe investigar las muertes en rutas donde hay heridos graves, dándole lugar a la justicia y brindando apoyo a las víctimas en forma imparcial. Los objetivos planteados son, entre otros, “investigar los accidentes fatales y graves en el nivel más alto posible, asegurar que las familias de las víctimas reciban el mayor nivel de respaldo de los oficiales preparados para mantener la integridad familiar, proveer un “plan de investigación” documentado durante cada incidente (para asegurar que las investigaciones sean manejadas efectivamente por oficiales capacitados, adecuadamente informadas, amplias e imparcialmente investigadas y monitoreadas para brindar efectividad), además de proveer el apoyo necesario a todo el personal involucrado y brindar la realimentación para las medidas preventivas de seguridad” (Asociación de Jefes de Policía de Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte, 2005).⁽³⁾

3. Algunas consideraciones teóricas de nuestro estudio

El epidemiólogo estadounidense William Haddon, quien ha universalizado los sistemas de investigación y prevención de riesgos y siniestros viales, ha señalado que los siniestros de tránsito que traen como consecuencia lesiones o traumatismos deben ser abordados en términos epidemiológicos, ya que estos representan un fenómeno que se reproduce a nivel mundial y como tal requieren de tratamientos como los que se ponen en marcha frente a una pandemia (Haddon, 1980).

(3) Otros países también han realizado estudios con alguna vinculación a esta temática. Por ejemplo, Cuba realizó una Encuesta Nacional de Accidentes en menores de 20 años de edad. Este estudio comprendió un abordaje descriptivo transversal sobre los accidentados menores de 20 años de edad que concurrieron a servicios de urgencia durante 63 turnos de 8 horas entre el 19 de agosto y el 9 de noviembre de 2007. Se encuestaron 2602 accidentados y fueron analizadas variables como edad, sexo, tipo de accidente, lugar, horario, tipo de lesión y conducta final de la atención institucional. Algunas conclusiones a las que llegó esta investigación indican que los tipos de accidentes más frecuentes son las caídas, las lesiones ocasionadas por objetos cortantes y los accidentes de tránsito. Más de la mitad se produjeron en el hogar, siguen los accidentes de tránsito que se produjeron en la calle, ruta o área de estacionamiento. Cerca de la mitad de los siniestros mencionados acontecieron en la franja horaria de las 4 de la tarde y las 8 de la noche. “La muestra para la encuesta fue probabilística y se diseñó para proporcionar estimaciones nacionales de indicadores sobre las características principales de los niños accidentados que motivaron su asistencia a servicios de urgencia, así como las características de los propios accidentes y de las lesiones provocadas” (Valdéz Lazo & Eduardo, 2007).

Este Ministerio de Justicia y de Derechos Humanos de la Nación, a través de su Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal, se suma a la preocupación acerca de este fenómeno y emprende un estudio de prevalencia que adopta un instrumento de recolección de datos centrado en el modelo sistémico y en “la matriz” elaborada oportunamente por William Haddon, quien tomando el modelo aplicado en salud pública lo hace extensivo a la “epidemia de lesiones relacionadas con el tráfico”. Consideramos valioso adherir teóricamente a este modelo, no solo porque nos aporta la interacción de tres factores sustanciales como son la persona, el vehículo y el entorno durante las tres fases de un siniestro (antes, durante y después) sino porque se presenta como una manera de describir las posibilidades de intervención para reducir las lesiones de tránsito.

Aquí presentamos su esquema:

Tabla 7. Modelo sistémico basado en “la matriz” de Haddon

Fases	Factores		
	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 vida.	Primeros auxilios; acceso a atención médica.	Facilidad de acceso; riesgo de incendio.	Servicios de socorro; congestión.

Fuente: Otamendi, Moreno & Rey, 2016.

Es dable explicitar también que suscribimos al concepto de “siniestro vial” y no al de “accidente de tránsito” por entender que este último refiere a un hecho eventual, casual o fortuito, ajeno al factor humano, es decir, depende de situaciones imprevisibles. Mientras que el concepto de “siniestro” no solo incorpora el factor humano sino que considera su posible responsabilidad en el hecho. Por este mismo motivo se decidió incluir en nuestro estudio la participación de los individuos y no solo a quienes resultaron víctimas de los hechos.

La Organización Mundial de la Salud, en el año 2008, pronunció el lema “La seguridad vial no es accidental”, ya que en él se expresan las responsabilidades que están implícitas en los hechos de tránsito y el punto de si son o no evitables. En este mismo sentido, la Agencia Nacional de Seguridad Vial de nuestro país, en el año 2009, ya utilizaba el slogan: “Si se puede evitar, no es un accidente”.

En el año 2009 la ONG Commision for Global Road Safety previó que la cifra de víctimas por accidentes en rutas iría en aumento en los próximos años y que se podrían evitar 5 millones de muertes para el año 2020 y 50 millones de lesionados si se incrementaran las inversiones en seguridad vial a nivel mundial (Commision for Global Road Safety, 2009).

Uno de los problemas que surgen en el pensamiento de los que se ocupan de esta problemática es cómo medir el desempeño de un país en seguridad vial. Las fluctuaciones en el número de accidentes demuestran que lo que se refleja en el dato de hoy no siempre demuestra lo que sucederá mañana. En este sentido, el reporte o no de los accidentes es fundamental, ya que si es incompleto la cifra resulta fluctuante al igual que las diferencias que pueden existir, ya sea que se efectúe la recolección de los datos en el lugar del hecho o posteriormente.

Otra cifra que puede variar se debe a cómo contabilizar la cantidad de muertes, si solo a las personas que fallecieron en el momento del hecho o a las que murieron posteriormente a causa del siniestro (Planzer, 2005).

Este tema dificulta muchas veces la homogenización a nivel mundial de los datos. En Bélgica, por ejemplo, se contabiliza como víctima mortal a la persona que fallece en el momento del hecho, mientras que Estados Unidos considera a las víctimas mortales que fallecen en ese momento como las que por causa del hecho mueren dentro del año de ocurrido. En nuestro país se adoptó la definición de “fallecido en siniestro vial” propuesta por el International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) –dependiente de The Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) y de International Transport Forum (ITF)– y por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) que considera tanto a las víctimas fatales que hayan fallecido en el momento del siniestro como a aquellas que hayan fallecido por esa causa 30 días después de ocurrido el hecho.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte de Argentina recomienda para realizar una evaluación integral del estado de la seguridad de tránsito considerar las siguientes dimensiones:

- **Dimensión de resultado:** se refiere a la medición de la magnitud de los siniestros de tránsito y sus consecuencias.
- **Dimensión de sustento:** da cuenta del nivel de armonía en las actividades del transporte. Se traduce operativamente en la medición del riesgo observado en factores asociados a la siniestralidad (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2011).

La Agencia, en el mismo informe, da cuenta de dos métodos para poder analizar el nivel de seguridad en la vía:

- **Método I:** mide la frecuencia de accidentes en un tramo de la vía determinado.
- **Método II:** calcula de índices de siniestralidad:
 - Índices generales (utilizados para comparar parámetros como la mortalidad anual en rutas entre diferentes países); estos índices no consideran la afluencia de tráfico en la vía.
 - Índices para la planificación de medidas: son los utilizados para determinar el nivel de riesgo de sufrir un accidente al utilizar un determinado tramo de carretera.
 - Índices que hacen referencia a cuáles han sido las causas externas del accidente, tales como la luminosidad, el estado del pavimento, etc. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2011).

En el año 2010, en la Asamblea General de Naciones Unidas se determinó el Plan de Acción para el Decenio que determinaba, entre otras llamadas, a los Estados miembros:

- 1) incrementar las acciones para abordar las causas de accidentes de tránsito;
- 2) fijar objetivos ambiciosos para la reducción de víctimas mortales de tráfico en el año 2020;
- 3) aumentar los recursos para la seguridad vial;
- 4) proporcionar apoyo técnico con experiencias exitosas de los demás; y
- 5) supervisar el progreso en una serie de indicadores predefinidos.

Según la Defensoría del Pueblo de la Nación el desafío del Estado es superar las diferencias entre las provincias que componen nuestro país, permitiendo una acción conjunta basada en la unidad de criterios para lograr una homogenización y armonización de las formas de proceder a nivel nacional en relación a un hecho de siniestro vial y sus consecuencias. Su rol es fundamental para lograr el objetivo más importante que tiene la seguridad vial que es proteger y resguardar, es decir, salvar la vida humana.

En consonancia con lo expresado, este Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación se ha propuesto generar datos que sean precisos y confiables para que, desde la evidencia empírica disponible y del conocimiento de la magnitud y de las características de los siniestros viales, se pongan en funcionamiento las políticas públicas necesarias para disminuir este fenómeno que cada vez cuesta más vidas.

El dato en sí mismo puede servir de alerta, nos puede mostrar que se está por cometer un delito o una infracción; conocerlo de antemano debería poder brindarnos los medios para poner en marcha herramientas para prevenirlo. Es

en este sentido que esta Dirección Nacional pone en marcha este proyecto de investigación denominado “Encuesta Nacional de Seguridad Vial” con el objetivo de construir indicadores que realicen un aporte en el diagnóstico de la situación y sirvan como insumo para el diseño de medidas preventivas en materia de seguridad vial.

Somos conscientes de que la seguridad vial requiere ser abordada desde una perspectiva multicausal porque en ella intervienen diferentes factores: la cultura vial (que requiere de una importante tarea de concientización y compromiso social), los gastos ocasionados por la siniestralidad, tanto a nivel público (costos de traslados, primeros auxilios, rehabilitación, etc.) como a nivel administrativo (costos policiales, judiciales, etc.), las consecuencias psicológicas (traumas y dificultades para la vida cotidiana) y las físicas (discapacidades permanentes, por ejemplo), las consecuencias económicas intrafamiliares, entre otras.

Esto demuestra la complejidad de la problemática. Las lesiones y las muertes causadas por el tránsito son un problema de salud pública a nivel mundial, lo cual afecta a las personas involucradas y a su entorno más próximo. 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 de riesgo, consecuencias lesivas para las personas y modalidades de prevención y contención (Defensoría del Pueblo de la Nación, 2005).

Nuestro estudio, como ha sido ya mencionado, adopta el modelo sistémico buscando identificar los principales problemas que intervienen en los siniestros y, desde ese conocimiento, colaborar en la disminución de la gravedad y las consecuencias de los mismos.

Partiendo de estos conceptos y con un diagnóstico veraz que dimensione el fenómeno pensamos que es posible trabajar en una tarea preventiva adaptada a nuestra realidad local con el acompañamiento de una construcción de políticas públicas dirigidas a abordar en su magnitud a la siniestralidad vial.

4. Encuadre normativo

En los últimos años, la Organización Mundial de la Salud, junto con otras organizaciones internacionales y diferentes organizaciones civiles, fueron solicitando y demandando medidas estatales para el fortalecimiento de la seguridad vial. A partir de la gestión promovida por estas entidades, la cuestión de la seguridad vial es considerada actualmente una política de Estado.

En nuestro país, una de las problemáticas que fue necesario revisar ha sido la característica federal en materia de tránsito. A tales fines, en el mes de diciembre de 1994, se sancionó a nivel nacional la Ley 24.449 de Tránsito, 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. 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” (Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, 2015).

Mediante el Plan de Seguridad Vial 2006-2009, en el año 2006 todas las provincias acordaron con el gobierno nacional asignar la prevención y control del tránsito a un único organismo, lo que dio lugar a la creación en 2007 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la firma del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial.

En el mes de abril del año 2008 y mediante la ley 26.363 -complementaria y modificatoria de la ley 24.449- se 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 el año 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 (Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, Otamendi & Rey, 2015).

Otro logro institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial 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 (Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, Otamendi & Rey, 2015).

Actualmente, todas las provincias 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 13.927/2008 (que entró en vigencia en enero del año 2009) adhirió a la ley nacional de tránsito y creó el Consejo Provincial de Seguridad Vial (CoProSeVi). La provincia de Santa Fe solo adhirió a los títulos I y VIII de la ley 24.449 y al Capítulo II de la ley 26.363. Dicha ley se incorporó al Capítulo II, Título VII del Libro Segundo del Código Penal.

En el año 2008 fue sancionada la ley 26.362 de reforma del Código Penal argentino, que cambió la rúbrica a “Delitos contra la seguridad del tránsito y los medios de transporte y comunicación” y creó el art. 193 bis que 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” (Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, Otamendi & Rey, 2015).

En el año 2016, la Cámara de diputados convirtió en ley el proyecto que impulsó la señora Viviam Perrone, secretaria de la Asociación Civil Madres del Dolor, aumentando las penas a quienes cometen delitos viales en estado de ebriedad, bajo el efecto de los drogas o para quienes abandonen a las víctimas lesionadas o fatales -ley 27.347, sancionada el 22/12/2016 y publicada en BO, 06/01/2017- (“Diputados convirtió en ley el proyecto que aumenta las penas por delitos viales”, 2016).

5. Objetivos

5.1. Objetivos generales

- 1) Identificar la participación de la población general en siniestros viales.
- 2) Conocer los principales hábitos viales de la población general.
- 3) Determinar la percepción de inseguridad vial en la población general.
- 4) Caracterizar los hechos viales relativos a automóviles o camionetas.

5.2. Objetivos específicos

- 1) Conocer el grado de participación en siniestros viales viajando en cualquier tipo de vehículo, en automóvil o camioneta, motocicleta o ciclomotor, bicicleta y transporte de pasajeros en los últimos cinco y dos años.
- 2) Identificar hábitos viales respecto de los conductores de automóviles, motocicletas y bicicletas.
- 3) Reconocer los hábitos viales de los peatones.
- 4) Determinar la percepción de inseguridad vial en la zona de residencia de los entrevistados: cruce de manera prudente, exceso en los límites de velocidad, respeto a las normas de tránsito, ausencia de controles de tránsito, respeto a la prioridad de paso al peatón y semáforos.
- 5) Describir las características de los hechos en los cuales el entrevistado participó estando dentro de un automóvil o camioneta en los últimos cinco años.

6. Diseño del estudio

6.1. Población objetivo

La población objetivo de esta encuesta comprende a las personas de 16 años y más, que poseen línea fija telefónica de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Gran Buenos Aires e interior del país.

6.2. Diseño muestral

El diseño muestral de esta encuesta es probabilístico, estratificado y multietápico. La primera etapa por estratos no proporcionales; la segunda al azar simple a partir de la selección de números telefónicos (Random Digit Dialing - RDD-); finalmente, la selección del miembro del hogar encuestado se realiza al azar (se seleccionó una persona de 16 años o más cuya fecha de cumpleaños fuera la más próxima).

6.3. Instrumento de recolección de datos

Se diseñó un cuestionario semiestructurado y precodificado con una estructura que comprende cinco módulos:

- Módulo A: indaga sobre los datos del hogar y del individuo.
- Módulo B: permite medir la prevalencia de la participación en siniestros viales.

- Módulo C: incluye características de los hechos ocurridos en automóviles o camionetas.
- Módulo D: consulta acerca de los hábitos y costumbres de los conductores de automóviles, motocicletas y bicicletas, así como también la cultura vial de los peatones.
- Módulo E: interroga sobre la opinión en la zona de residencia habitual según la percepción de riesgo de siniestralidad.

Para la construcción del instrumento se han considerado, en gran medida, las variables que contiene el Formulario Único (utilizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial) para así medir las características según el tipo de vehículo en el cual se producen los hechos durante los últimos cinco años, como así también otras que contribuyen al análisis, tales como: hábitos y cultura vial y percepción de riesgo de siniestros, las cuales son también medidas por el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El cuestionario fue evaluado por expertos en la temática y hemos contado con el asesoramiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en su configuración y el aporte del Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda.

6.4. Período de trabajo de campo

El trabajo de campo se desarrolló en un período que abarcó desde el 15 de septiembre al 30 de diciembre de 2016.

6.5. Cantidad de casos estudiados y error estadístico

En la muestra ingresaron un total de 746 casos. El error estadístico global máximo (para cuando $p=q=50\%$) es de $\pm 3,6\%$ con un 95% de confianza.

Tabla 8. Cantidad de casos estudiados y error estadístico

Cantidad de casos totales	Error estadístico máx. ($p=q$) (95% de confianza)
746	$\pm 3,6\%$

6.6. Análisis de llamadas

Tabla 9. Análisis de llamadas

Motivos	Cantidad de casos
Rechazos	2541
Se acuerda un nuevo llamado pero no se logra la encuesta	332
Se acepta responder (pero no se logra encuestar al entrevistado que corresponde por selección al azar)	1487
Casos efectivos	746
Total	5106

El rechazo a la encuesta (dejando por fuera los llamados en los que no se logra contactar a algún integrante del grupo familiar conviviente) fue del 50% (2541 casos) y la tasa de respuesta (sobre la misma base -5106 casos-) fue del 15% (746 casos).

6.7. Análisis estadístico

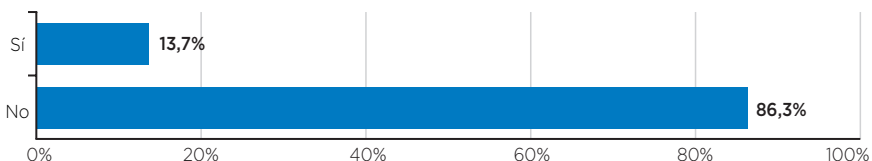
Se incluye, para cada una de las distribuciones de frecuencias, el cálculo de los porcentajes y sus respectivos intervalos de confianza (IC) (por el método *score* o de Wilson), a fin de permitir al lector obtener una idea del intervalo en el cual se encuentra el verdadero valor porcentual en la población (Newcombe & Merino Soto, 2006) con una confianza del 95%. El mismo análisis es incluido en todos los gráficos del estudio señalando sus límites inferiores (LI) y superiores (LS).

Para el análisis de los cruces de variables expresados en tablas de doble entrada hemos utilizado el estadístico de residuos estandarizados corregidos (RE) de Haberman (Haberman, 1973). Este estadístico compara la frecuencia obtenida en cada casilla de cruce con aquella esperada en el caso de que las variables resulten independientes. Sus valores son medidos en desviaciones estándar de la curva normal. Para que el lector comprenda fácilmente cuando un porcentaje se desvía del esperado (es muy grande o muy pequeño), el valor RE debe superar a 1,96 (módulo, es decir independientemente de su signo) significando que solamente 1 vez en 20 (confianza del 95%) hallaremos por azar una muestra que se desvíe del valor esperado de independencia. Por el contrario, cuando el valor sea inferior a 1,96 significará, en el contexto de este trabajo, que no existe razón suficiente para pensar que el porcentaje obtenido sea diferente del esperado de independencia, es decir, no es significativo estadísticamente.

7. Principales resultados

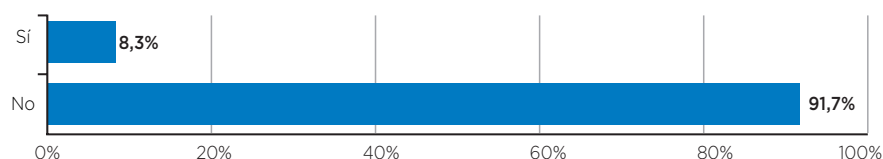
7.1. Prevalencias de la participación en los siniestros viales

Gráfico 4. Participación en siniestros viales durante los últimos cinco años (2012-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

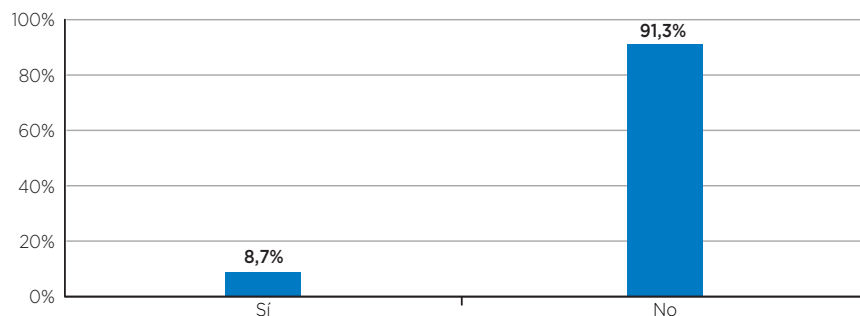
Gráfico 5. Participación en siniestros viales durante los últimos dos años (2015-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

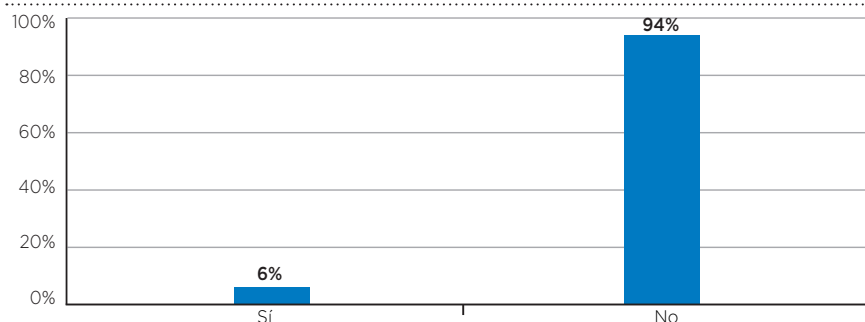
Un 13,7% de los entrevistados participó en los últimos cinco años en siniestros viales dentro de diferentes tipos de vehículos (automóviles, motocicletas, bicicletas, etc.) y como peatón (IC: LI: 11,4% - LS: 16,4%). Con respecto a los últimos dos años participó un 8,3% de los entrevistados (IC: LI: 6,5% - LS: 10,5%).

Gráfico 6. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta durante los últimos cinco años (2012-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

Gráfico 7. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta durante los últimos dos años (2015-2016)



Base: total de entrevistados (n=746).

La proporción de participación de los entrevistados en siniestros viales en automóviles o camionetas durante los últimos cinco años es de 8,7% (IC: LI: 6,9% - LS: 10,9%), mientras que la misma participación respecto de los últimos dos años es de 6% (IC: LI: 4,5% - LS: 7,9%).

Tabla 10. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta según conductores habituales de automóviles o camionetas durante los últimos cinco años (2012-2016)

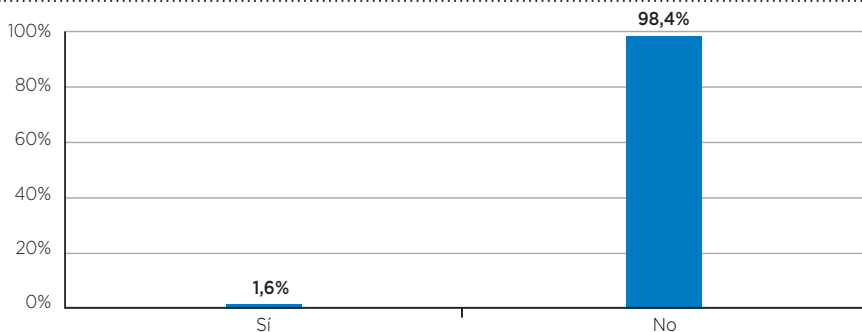
Participación en siniestros viales en autos y camionetas en los últimos cinco años	Conduce	No conduce	Total
Sí	19,3%	1,7%	8,7%
RE	8,3	-8,3	
No	80,6%	98,3%	91,3%
RE	-8,4	8,4	
Total	100%	100%	100%

Tabla 11. Participación en siniestros viales viajando en un automóvil o camioneta según conductores habituales de automóviles o camionetas durante los últimos dos años (2015-2016)

Participación en siniestros viales en autos y camionetas en los últimos dos años	Conduce	No conduce	Total
Sí	14,3%	0,5%	6%
RE	7,8	-7,8	
No	85,7%	99,5%	94%
RE	-7,8	7,8	
Total	100%	100%	100%

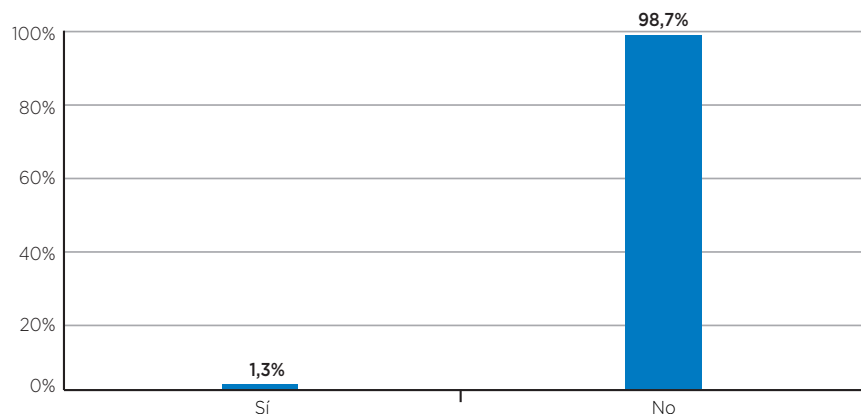
Las tablas revelan que entre los entrevistados conductores habituales de automóviles o camionetas (que representan un 39,6% del total de los entrevistados) el 19,3% participó en algún siniestro vial en los últimos cinco años, mientras que en los últimos dos años participó de un siniestro el 14,3%. Estos porcentajes resultan muy superiores a los respectivos marginales que representan a la población general (8,7% y 6% respectivamente).

Gráfico 8. Participación en siniestros viales viajando en una motocicleta durante los últimos cinco años (2012-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

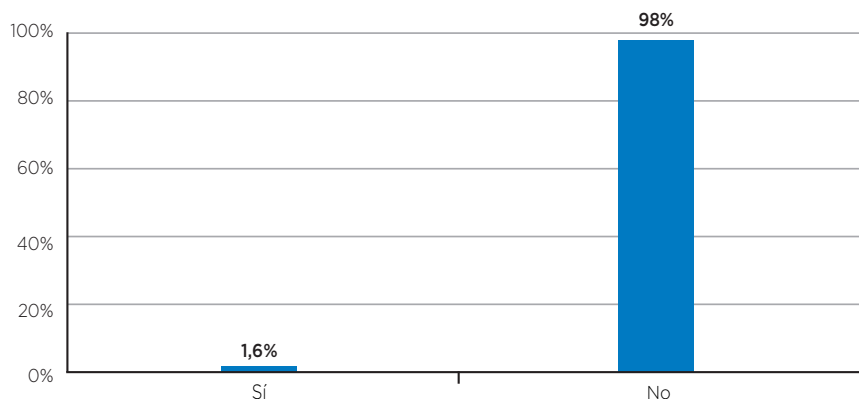
Gráfico 9. Participación en siniestros viales viajando en una motocicleta durante los últimos dos años (2015-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

En los últimos cinco años un 1,6% (IC: LI: 0,9% - LS: 2,8%) de los entrevistados expresan haber tenido un siniestro vial en una motocicleta o ciclomotor, y un 1,3% en los últimos dos años (IC: LI: 0,7% - LS: 2,4%).

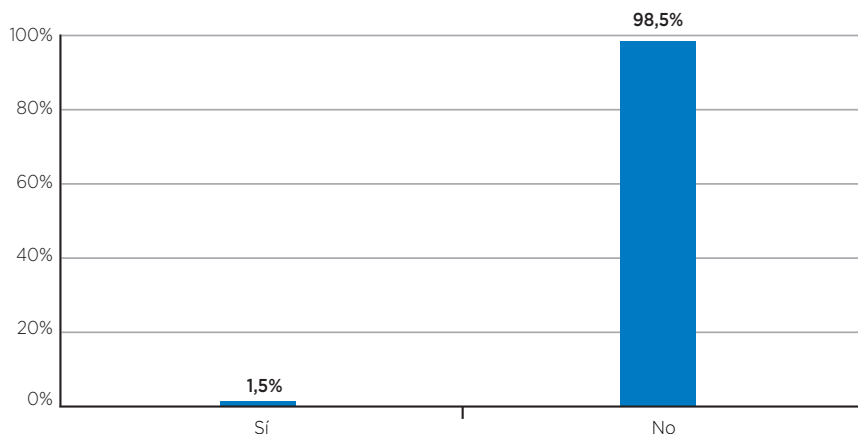
Gráfico 10. Participación en siniestros viales viajando en una bicicleta durante los últimos cinco años (2012-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

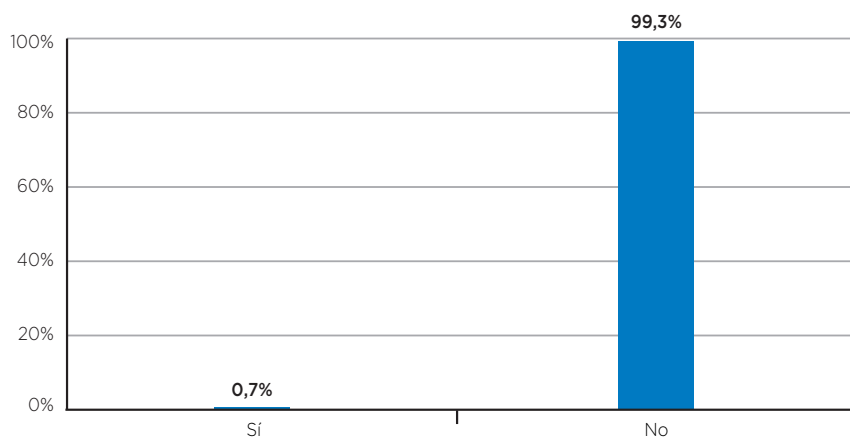
El 1,6% de los entrevistados participó en un siniestro vial viajando en una bicicleta en los últimos cinco años (IC: LI: 0,9% - LS: 2,8%). No se encuentran casos dentro de los últimos dos años, seguramente consecuencia de la cantidad de casos estudiados dada la baja prevalencia en la población general.

Gráfico 11. Participación en siniestros viales viajando en un transporte de pasajeros durante los últimos cinco años (2012-2016)



Base: Total de entrevistados (n=746).

Gráfico 12. Participación en siniestros viales viajando en un transporte de pasajeros durante los últimos dos años (2015-2016)



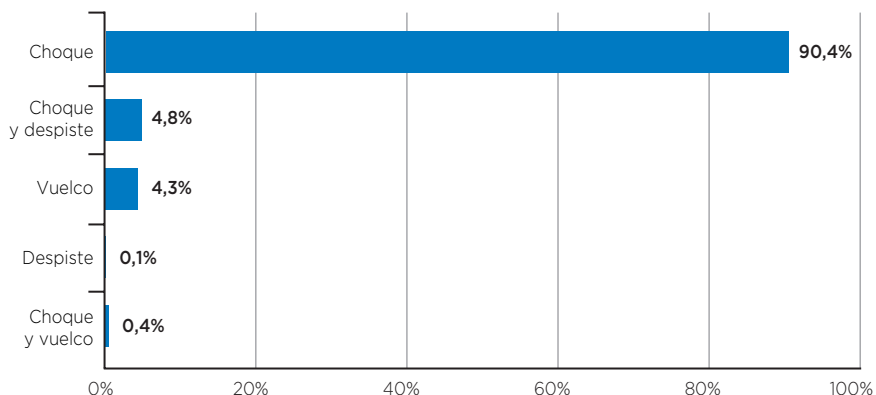
Base: Total de entrevistados (n=746).

El 1,5% de los entrevistados declara haber tenido un siniestro vial viajando en un transporte de pasajeros en los últimos cinco años (IC: LI: 0,8% - LS: 2,7%) y solo un 0,7% en los últimos dos años (IC: LI: 0,3% - LS: 1,6%).

7.2 Siniestros viales en los que participó el entrevistado desde adentro del automóvil o camioneta en los últimos cinco años

7.2.1. Durante el siniestro

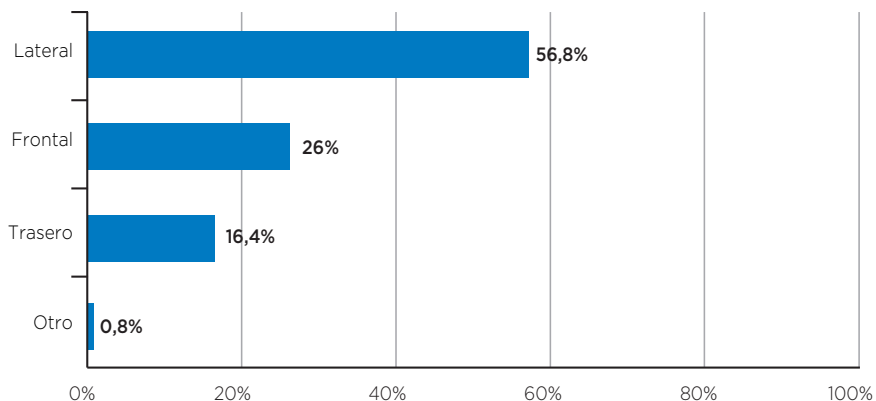
Gráfico 13. Tipo de siniestro



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

Entre los entrevistados que participaron en un siniestro dentro de los últimos cinco años estando dentro de un automóvil o camioneta, el 90,4% tuvo un choque (IC: LI: 80,8% - LS: 95,5%), el 4,8% un choque y luego un despiste (IC: LI: 1,7% - LS: 13%), el 4,3% un vuelco (IC: LI: 1,4% - LS: 12,3%), el 0,1% un despiste (IC: LI: 0% - LS: 5,8%) y el 0,4% un choque seguido de vuelco (IC: LI: 0% - LS: 6,3%).

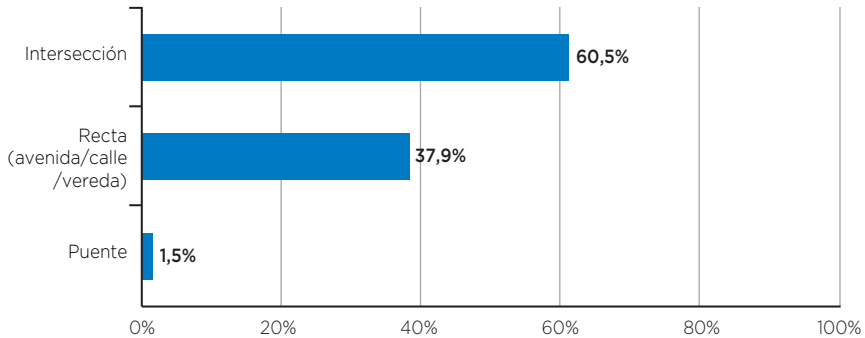
Gráfico 14. Tipo de choque



Base: Entrevistados que tuvieron un choque en los últimos cinco años estando dentro de un automóvil o camioneta (n=55). Pregunta múltiple (tres respuestas agrupadas).

Entre los 65 casos de los entrevistados que tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta en los últimos cinco años, 55 tuvieron un choque. En relación al tipo de choque que sufrieron se observa que el 56,8% de los entrevistados tuvieron una colisión de impacto lateral (IC: LI: 43,7% - LS: 69%), el 26% frontal (IC: LI: 16,3% - LS: 38,9%) y el 16,4% trasero (IC: LI: 8,9% - LS: 28,3%).

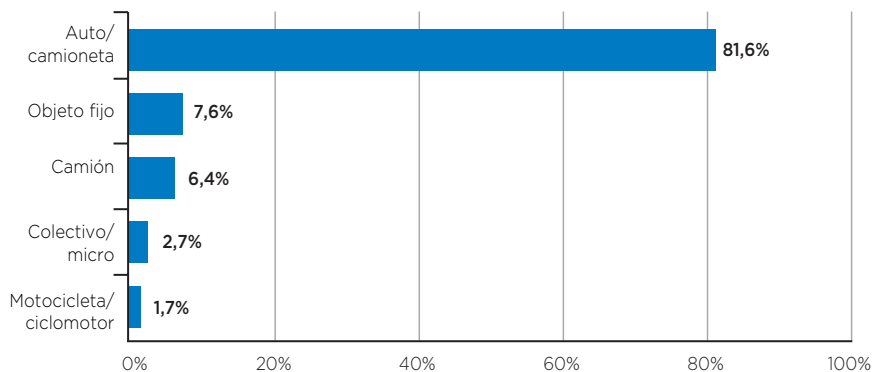
Gráfico 15. Lugar en la vía pública



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

Seis de cada diez entrevistados que tuvieron un siniestro estando en un vehículo automotor dijeron que el hecho se produjo en una intersección (IC: LI: 56,9% - LS: 63,9%), un 37,9% en una recta (IC: LI: 34,5% - LS: 41,4%) y un 1,5% en otro tipo de lugar (IC: LI: 0,8% - LS: 2,7%).

Gráfico 16. Tipo de colisión

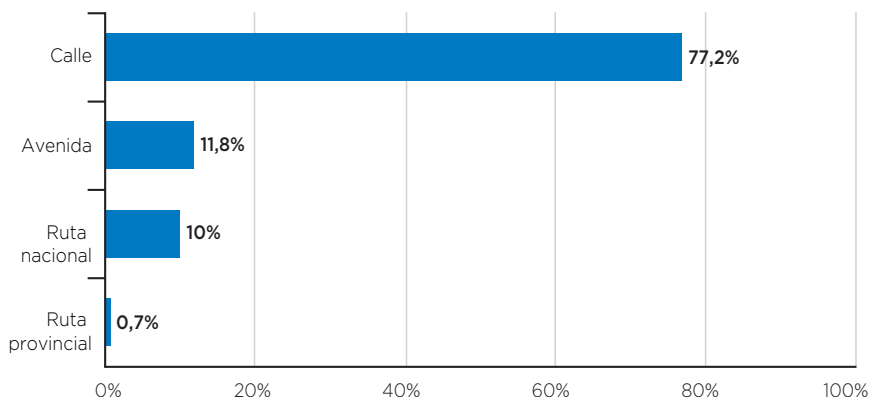


Base: Entrevistados que tuvieron un choque en los últimos cinco años estando dentro de un automóvil o camioneta (n=55). Pregunta múltiple (cinco respuestas agrupadas).

Entre los entrevistados que indicaron haber chocado durante los últimos cinco años, un 81,6% afirma que la colisión fue con otro auto o camioneta

(IC: LI: 69,4% -LS: 89,7%), un 7,6% contra un objeto fijo (IC: LI: 3,1% - LS: 17,7%), un 6,4% contra un camión (IC: LI: 2,4% - LS: 16,1%), un 2,7% contra un colectivo o micro (IC: LI: 0,6% - LS: 11%) y un 1,7% contra una motocicleta o ciclomotor (IC: LI: 0,3% - LS: 9,4%) .

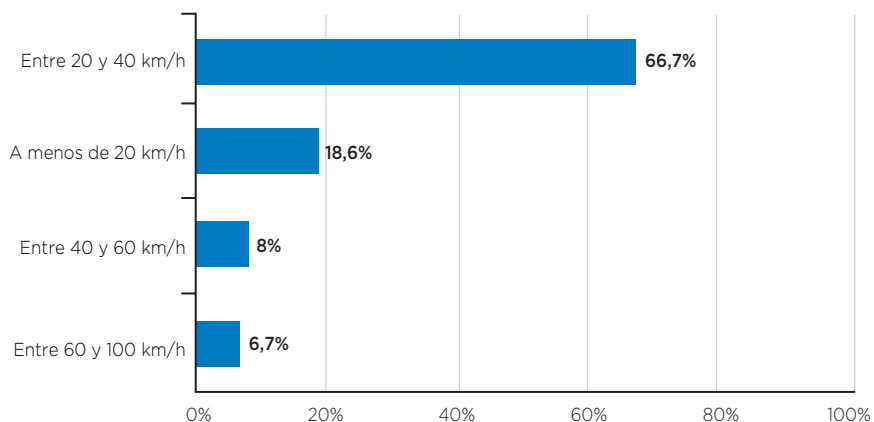
Gráfico 17. Tipo de sitio en la vía pública



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

De acuerdo a los resultados de nuestro estudio, las calles son las principales vías en las cuales suceden los siniestros estando dentro de un automóvil (77,2%) (IC: LI: 65,7% - LS: 85,7%), le siguen las avenidas con un 11,8% (IC: LI: 6% - LS: 21,8%), luego las rutas nacionales (10%) (IC: LI: 4,8% - LS: 19,7%), y por último las rutas provinciales (0,7%) (IC: LI: 0,1% - LS: 6,8%).

Gráfico 18. Velocidad del vehículo al momento del siniestro vial

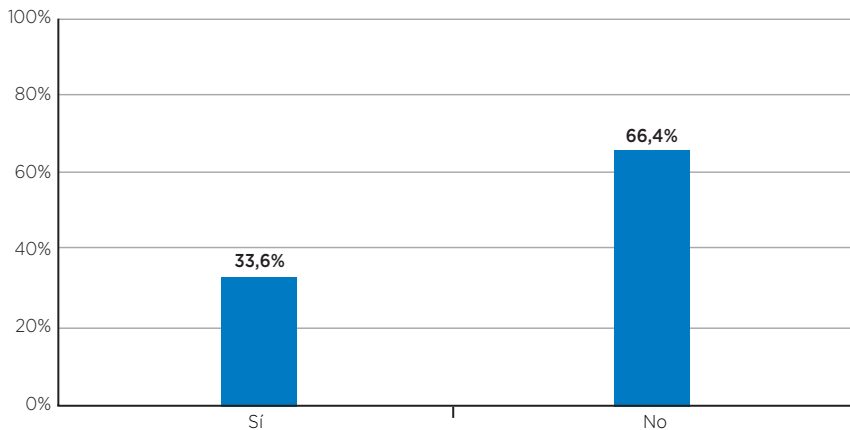


Base: Entrevistados que estaban en movimiento en el momento del hecho (n=45).

El 66,7% de los entrevistados afirman haber tenido un siniestro vial conduciendo entre 20 y 40 km por hora (IC: LI: 52,1% - LS: 78,7%), mientras que el 18,6% dice haberlo hecho a menos de 20 km por hora (IC: LI: 9,9% - LS: 32,3%), un 8% entre 40 y 60 km por hora (IC: LI: 3% - LS: 19,6%), y el 6,7% entre 60 y 100 km por hora (IC: LI: 2,3% - LS: 17,9%).

7.2.2. Después del siniestro

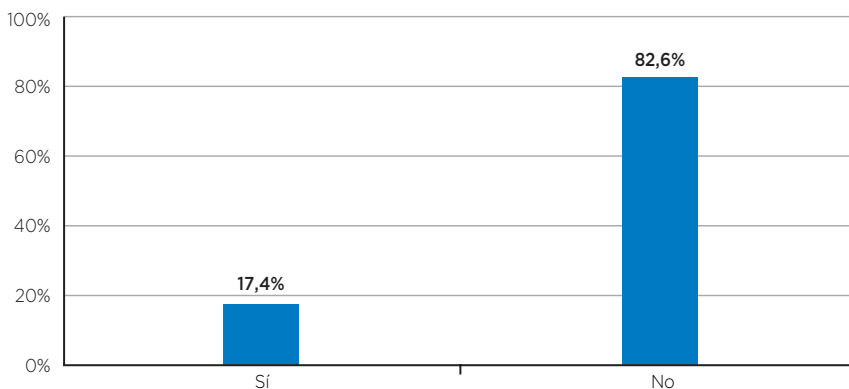
Gráfico 19. ¿Hubo heridos en el hecho?



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

El 33,6% de los entrevistados afirma que hubo heridos en el hecho (IC: LI: 23,3% - LS: 45,7%) y el 66,4% dice que no los hubo (IC: LI: 54,3% - LS: 76,7%).

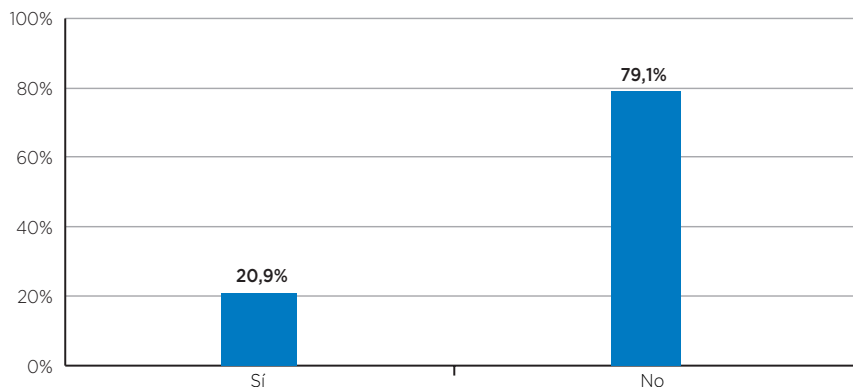
Gráfico 20. ¿Resultó usted herido?



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

El 17,4% de los entrevistados resultó herido (IC: LI: 10,1% - LS: 28,4%), mientras que se observa que un 82,6% resultó ileso (IC: LI: 71,6% - LS: 89,9%).

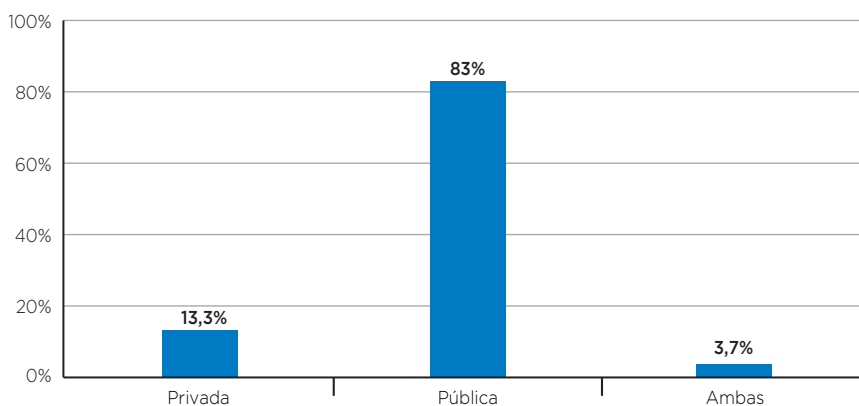
Gráfico 21. ¿Requirió usted o alguno de los heridos atención médica?



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

Un 20,9% solicitó atención médica en el lugar del hecho (IC: LI: 12,8% - LS: 32,3%), mientras que un 79,1% no la solicitó (IC: LI: 67,7% - LS: 87,2%).

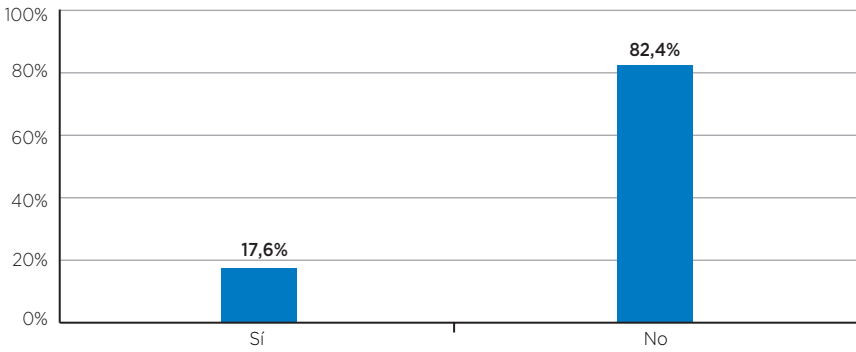
Gráfico 22. ¿Qué tipo de asistencia médica se presentó en el lugar del siniestro?



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta y solicitaron atención médica en el lugar del hecho (n=11).

Del 20,9% de los casos que requirieron atención médica en el lugar del hecho el 83% recibió asistencia médica pública (IC: LI: 53,5% - LS: 95,4%), el 13,3% privada (IC: LI: 3,1% - LS: 42,5%) y el 3,7% ambas (IC: LI: 0,3% - LS: 31%).

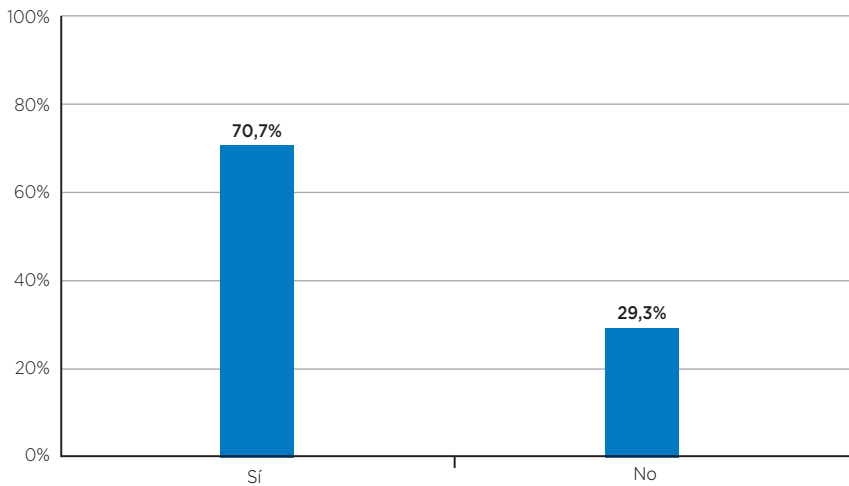
Gráfico 23. ¿Se acercó a alguna comisaría para realizar la denuncia del hecho?



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

El 17,6% de los entrevistados se acercó a una comisaría para realizar la denuncia (IC: LI: 10,2% - LS: 28,6%) y el 82,4% no lo hizo (IC: LI: 76% - LS: 92,7%).

Gráfico 24. ¿Intervino la policía de oficio en el hecho, se presentó en el lugar del siniestro?



Base: Entrevistados que en los últimos cinco años tuvieron un siniestro estando dentro de un automóvil o camioneta (n=65).

El 70,7% de los entrevistados afirman que la policía intervino de oficio en el hecho (IC: LI: 58,7% - LS: 80,4%) y un 29,3% dice que la policía no se presentó (IC: LI: 19,6% - LS: 41,3%).

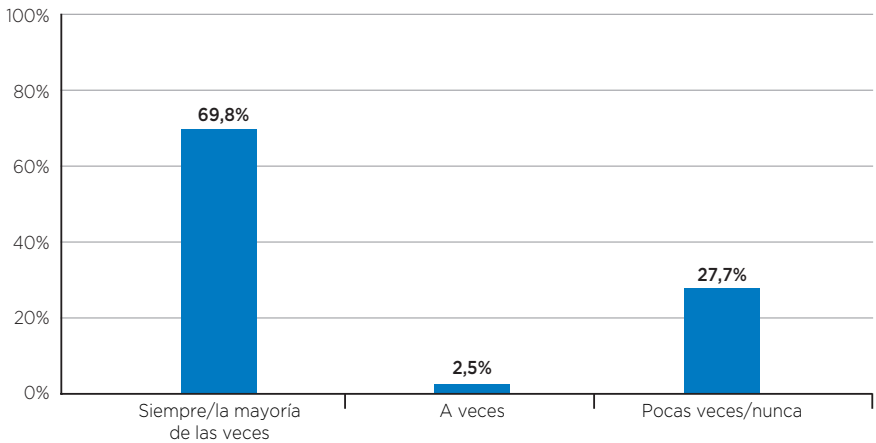
7.3. Hábitos viales

En esta sección nos referiremos a los hábitos viales de los conductores de automóviles, motocicletas y bicicletas, así como también al comportamiento vial de los peatones. Cada uno de estos ejes comprende: el uso del cinturón de seguridad, el uso de luces bajas y de giro, los espejos retrovisores, entre otros.

7.3.1. Conductores habituales de automóviles o camionetas

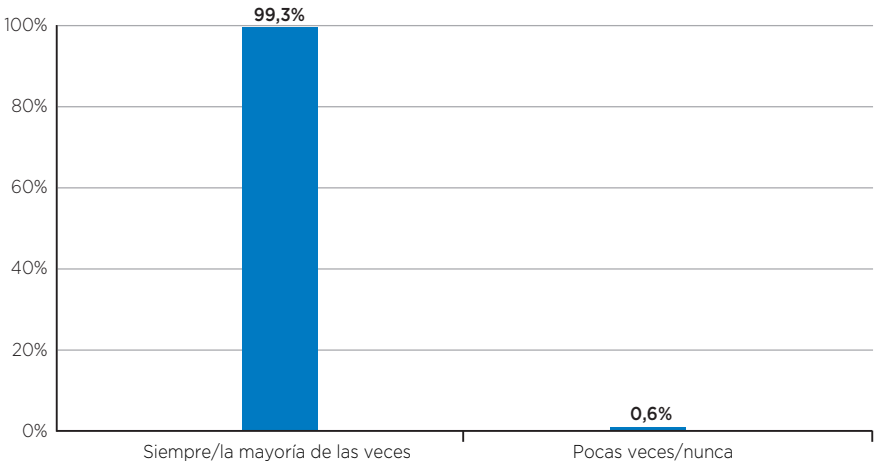
7.3.1.1. Uso del cinturón de seguridad

Gráfico 25. Frecuencia del uso del cinturón de seguridad en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de automóviles o camionetas (n=295).

Gráfico 26. Frecuencia del uso del cinturón de seguridad en rutas o autopistas.

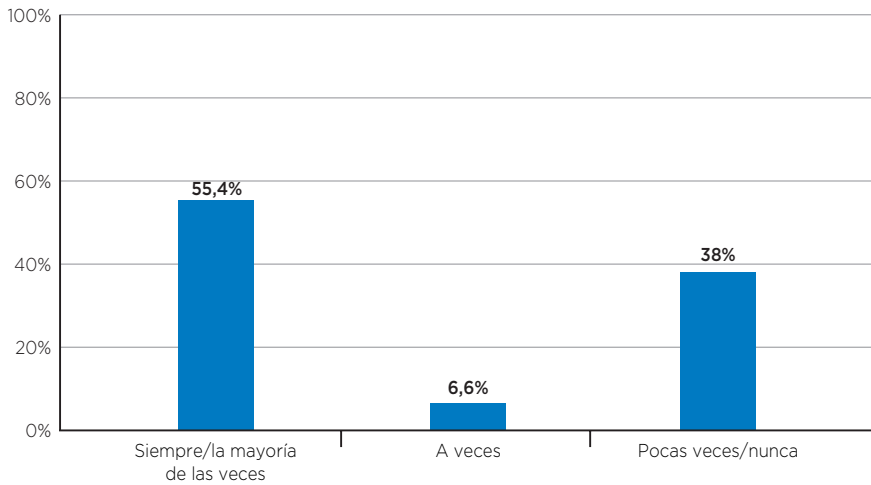


Base: Conductores habituales de automóviles o camionetas (n=295).

De acuerdo a lo manifestado por los entrevistados, conductores habituales de automóviles o camionetas en calles o avenidas, un 69,8% utilizan siempre o la mayoría de las veces el cinturón de seguridad (IC: LI: 64,3% - LS: 74,8%), un 27,7% lo utilizan pocas veces o nunca (IC: LI: 22,9% - LS: 33,1%), mientras que en relación a cuando se hallan conduciendo en rutas o autopistas la proporción de respuestas que indican utilizarlo “siempre” asciende a 99,3% (IC: LI: 97,5% - LS: 99,8%).

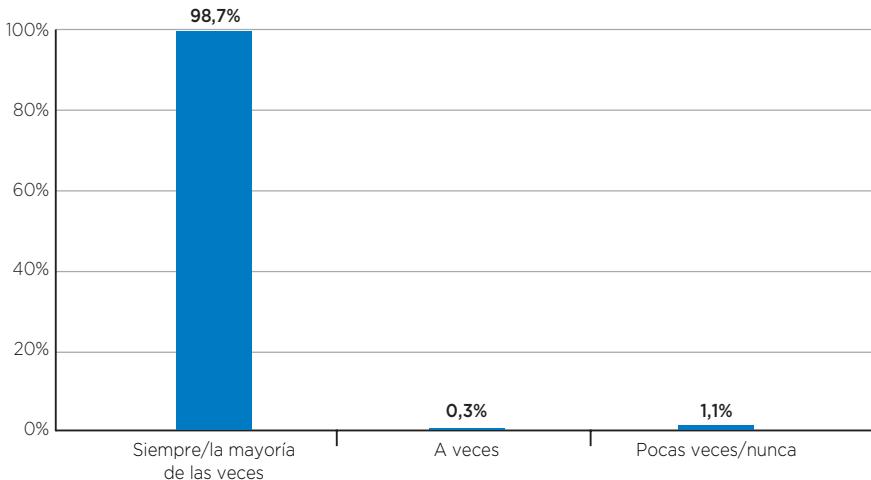
7.3.1.2. Uso de luces bajas

Gráfico 27. Frecuencia del uso de luces bajas en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de automóviles o camionetas (n=295).

Gráfico 28. Frecuencia del uso de luces bajas en rutas o autopistas

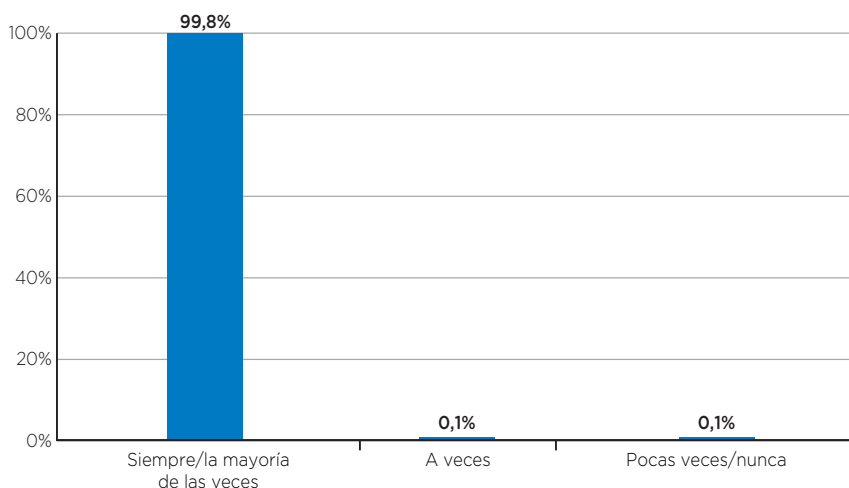


Base: Conductores habituales de automóviles o camionetas (n=295).

Los entrevistados, conductores habituales de automóviles o camionetas en calles o avenidas, dicen utilizar siempre o la mayoría de las veces las luces bajas en un 55,4% (IC: LI: 49,7% - LS: 61%), un 38% las utiliza pocas veces o nunca (IC: LI: 32,6% - LS: 43,7%). En relación a los conductores en rutas o autopistas, indican utilizarlas “siempre” en un 98,7% (IC: LI: 96,6% - LS: 99,5%).

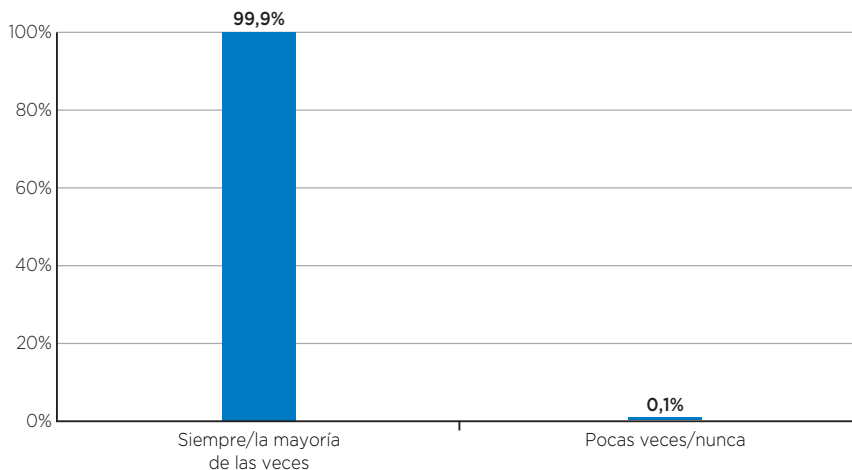
7.3.1.3. Uso de espejos retrovisores

Gráfico 29. Frecuencia del uso de los espejos retrovisores en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de automóviles o camionetas (n=295).

Gráfico 30. Frecuencia del uso de los espejos retrovisores en rutas o autopistas.



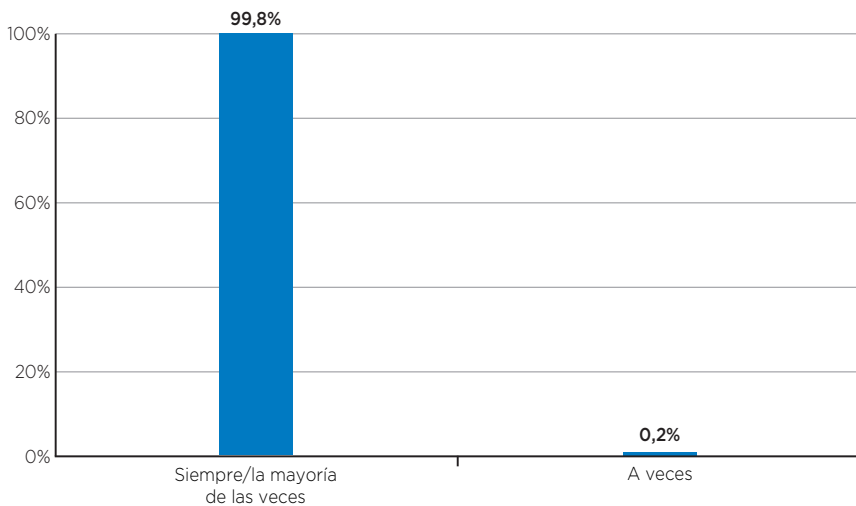
Base: Conductores habituales de automóviles o camionetas (n=295).

La frecuencia del uso del espejo retrovisor tanto en calles o avenidas como en rutas o autopistas no presenta diferencias significativas en relación al tipo de vía por la cual transitan los conductores habituales de automóviles o camionetas; casi el 100%, en ambos casos, afirma utilizarlo “siempre” (IC: LI: 98,5% - LS: 100%).

7.3.2. Conductores habituales de motocicletas

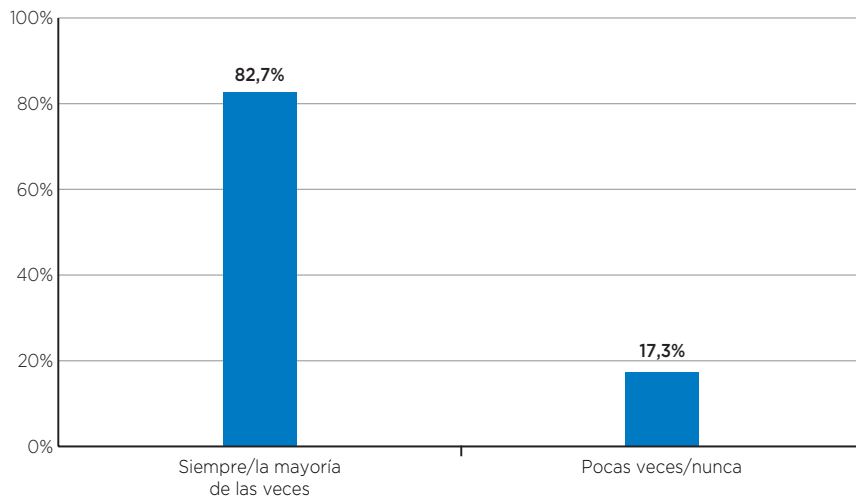
7.3.2.1. Uso del casco

Gráfico 31. Frecuencia del uso del casco en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de motocicletas o ciclomotores (n=82).

Gráfico 32. Frecuencia del uso del casco en rutas o autopistas

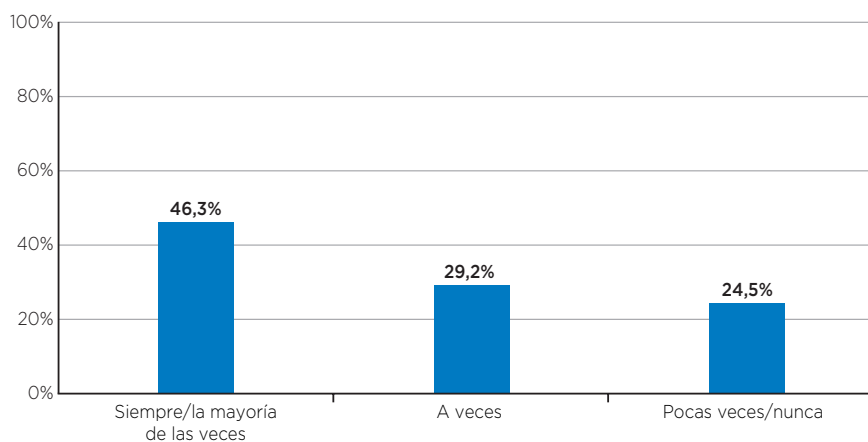


Base: Conductores habituales de motocicletas o ciclomotores (n=82).

Al observar el comportamiento de los conductores habituales de motocicletas o ciclomotores con respecto al uso del casco se detecta que un 99,8% afirma que lo utiliza “siempre o la mayoría de las veces” en calles o avenidas (IC: LI: 95,2% - LS: 100%), y en rutas o autopistas lo afirma un 82,7% (IC: LI: 73,1% - LS: 89,4%). Resulta llamativo en este relevamiento que habría mayor uso de casco en calles o avenidas que en rutas o autopistas, lo que puede deberse a la cantidad de casos que entraron en la muestra como conductores habituales de motocicletas (n=82) o quizás se debe a que hay mayor control de uso de casco en las ciudades que en las rutas y autopistas.

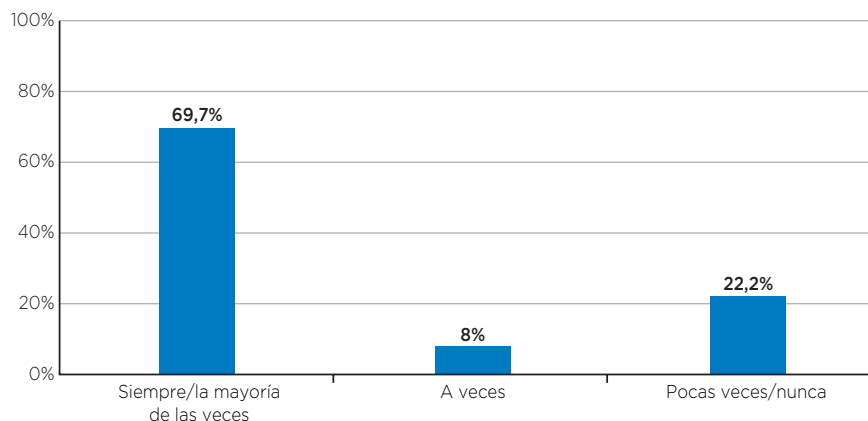
7.3.2.2. Uso de luces durante el día

Gráfico 33. Frecuencia del uso de luces durante el día en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de motocicletas o ciclomotores (n=82).

Gráfico 34. Frecuencia del uso de luces durante el día en rutas o autopistas

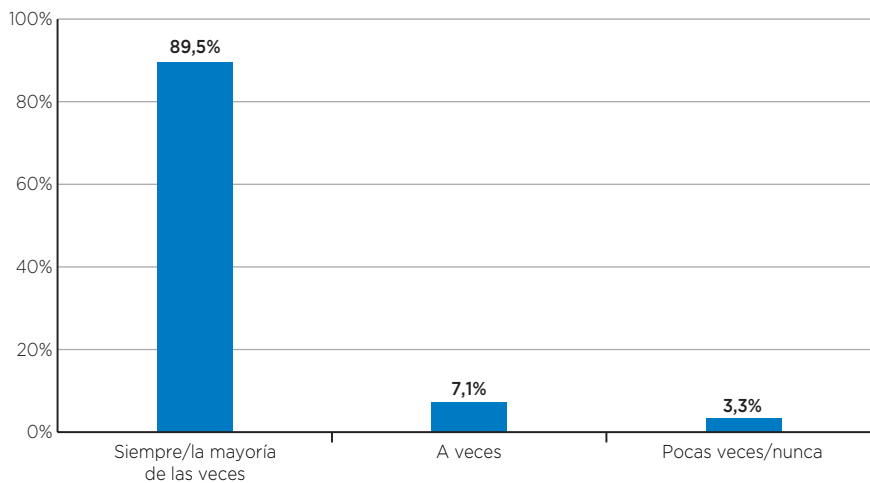


Base: Conductores habituales de motocicletas o ciclomotores (n=82).

En relación con el uso de las luces durante el día en motocicletas o ciclomotores, los conductores habituales de estos vehículos dicen utilizarlas con mayor frecuencia en rutas o autopistas (“siempre/la mayoría de las veces” 69,7%) (IC: LI: 59,1% - LS: 78,6%) y con menor frecuencia en calles o avenidas (46,3%) (IC: LI: 35,9% - LS: 57%); al mismo tiempo se observa que hay un porcentaje que las utiliza en calles o avenidas “a veces” (29,2%) (IC: LI: 20,5% - LS: 39,8%) y “pocas veces/nunca” (24,5%) (IC: LI: 16,5% - LS: 34,8%). Este último porcentaje aparece en rutas o autopistas con un 22,2% (IC: LI: 14,6% - LS: 32,3%).

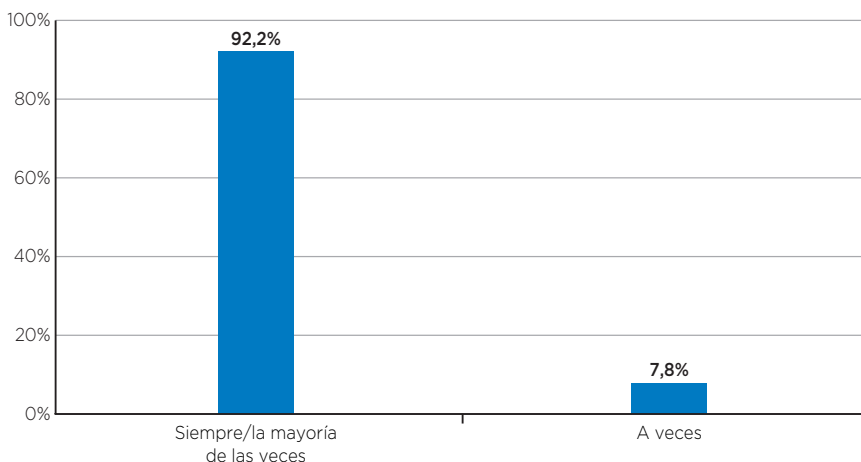
7.3.2.3. Uso de espejos retrovisores

Gráfico 35. Frecuencia del uso de espejos retrovisores en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de motocicletas o ciclomotores (n=82).

Gráfico 36. Frecuencia del uso de espejos retrovisores en rutas o autopistas



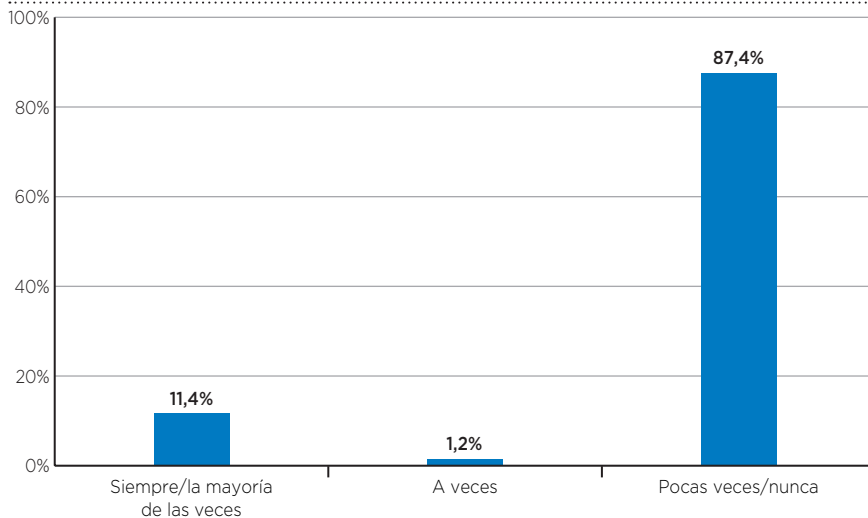
Base: Conductores habituales de motocicletas o ciclomotores (n=82).

Casi nueve de cada diez conductores habituales de motocicletas dicen utilizar “siempre/la mayoría de las veces” los espejos retrovisores en calles o avenidas (89,5%) (IC: LI: 81% - LS: 94,5%), y algo mayor es la proporción que dice hacerlo en rutas o autopistas (92,2%) (IC: LI: 84,3% - LS: 96,3%).

7.3.3. Conductores habituales de bicicletas

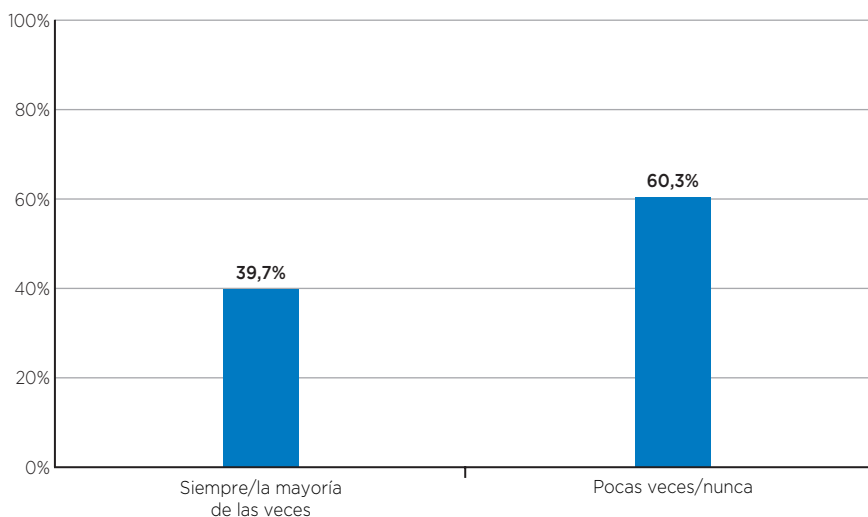
7.3.3.1. Uso del casco

Gráfico 37. Frecuencia del uso del casco en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de bicicletas (n=112).

Gráfico 38. Frecuencia del uso del casco en rutas o autopistas

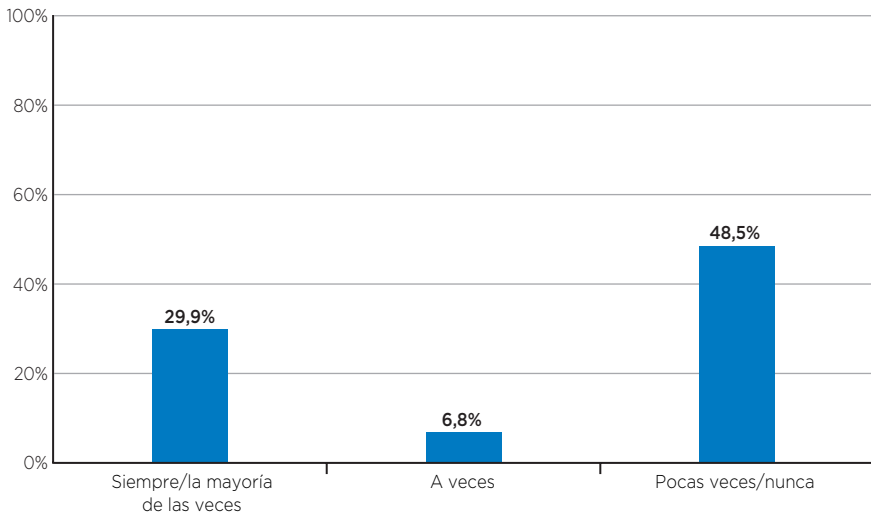


Base: Conductores habituales de bicicletas (n=112).

Solo un 11,4% de los conductores habituales de bicicletas afirma utilizar “siempre o la mayoría de las veces” el casco en calles o avenidas (IC: LI: 6,9% - LS: 18,9%) y un 39,7% dice hacerlo en rutas o autopistas (IC: LI: 31,1% - LS: 49%); llama la atención el gran porcentaje que expresa no utilizar casco pocas veces o nunca en calles o avenidas (87,4%) (IC: LI: 80,1% - LS: 92,4%).

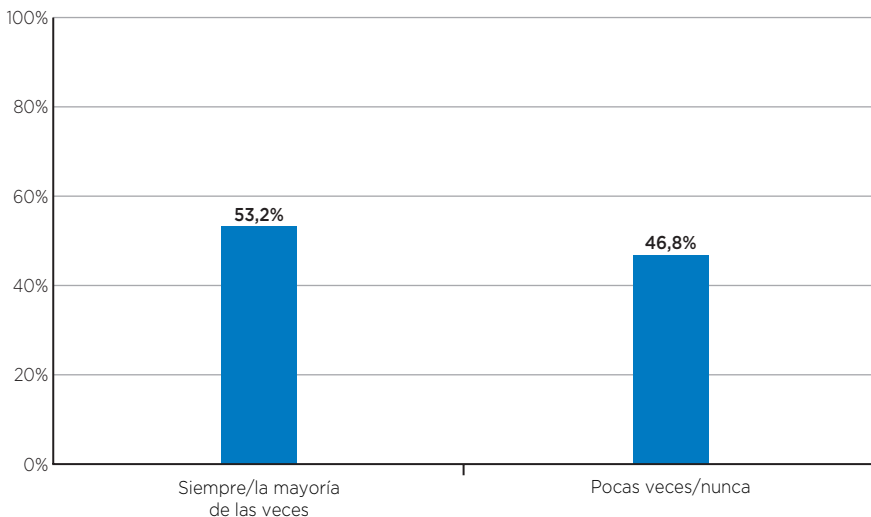
7.3.3.2. Uso de luces de noche

Gráfico 39. Uso de luces de noche en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de bicicletas (n=112).

Gráfico 40. Uso de luces de noche en rutas o autopistas

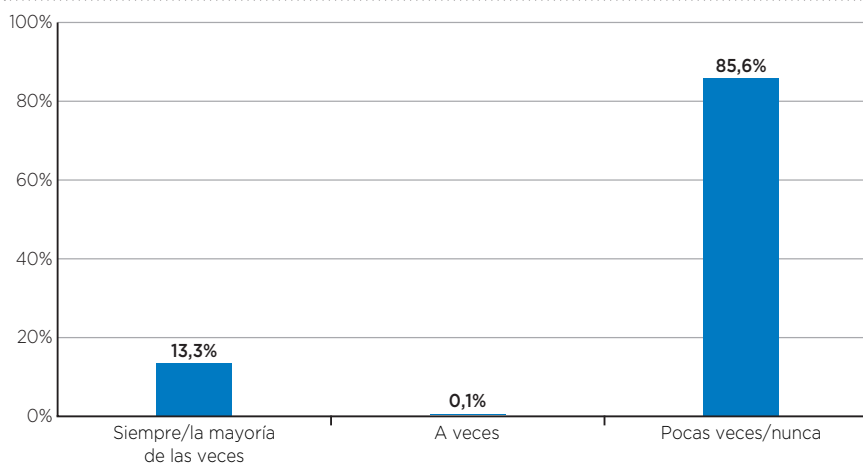


Base: Conductores habituales de bicicletas (n=112).

El comportamiento reportado por los entrevistados, conductores habituales de bicicletas, respecto al uso de luces en la noche difiere cuando se trata de conducción en calles o avenidas respecto de rutas o autopistas. Mientras en calles o avenidas un 29,9% indica que las utilizan “siempre o la mayoría de las veces” (IC: LI: 22,2% - LS: 38,9%); cuando se trata de rutas o autopistas el uso de las luces por la noche “siempre” asciende a 53,2% (IC: LI: 44% - LS: 62,2%). Sin embargo, resulta llamativa la similar no utilización “pocas veces/nunca” en ambos casos: 48,5% (IC: LI: 39,4% - LS: 57,7%) y 46,8% (IC: LI: 37,8% - LS: 56%), respectivamente.

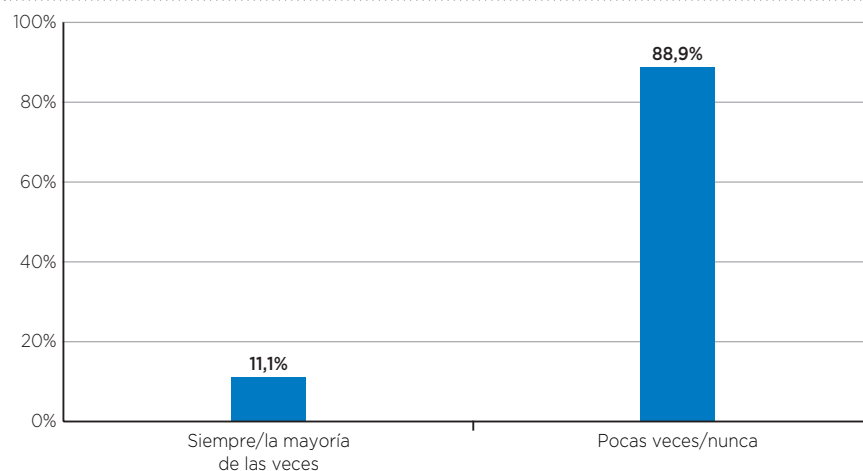
7.3.3.3. Uso del espejo retrovisor

Gráfico 41. Uso del espejo retrovisor en calles o avenidas



Base: Conductores habituales de bicicletas (n=112).

Gráfico 42. Uso del espejo retrovisor en rutas o autopistas



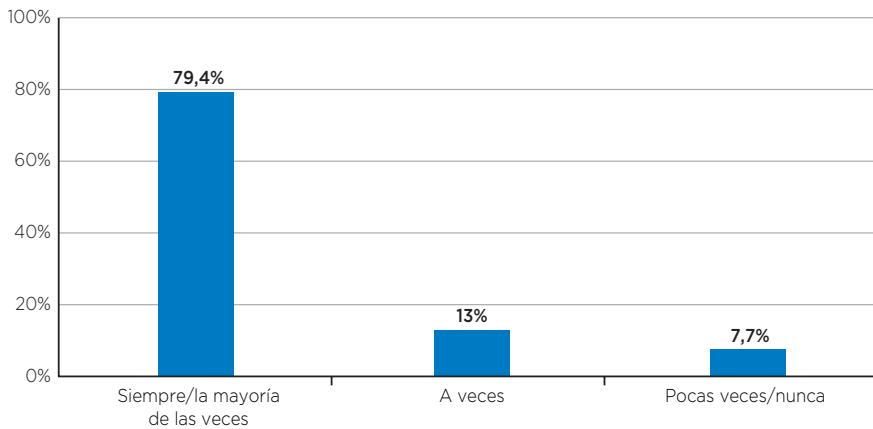
Base: Conductores habituales de bicicletas (n=112).

El 85,6% de los conductores habituales de bicicletas dice utilizar “pocas veces/nunca” el espejo retrovisor en calles o avenidas (IC: LI: 77,9% - LS: 90,9%) y un 88,9% en rutas o autopistas (IC: LI: 81,7% - LS: 93,5%). Un 13,3% de los conductores habituales de bicicletas dice utilizar “siempre/la mayoría de las veces” el espejo retrovisor en calles o avenidas (IC: LI: 8,2% - LS: 20,8%) y un 11,1% en rutas o autopistas (IC: LI: 6,5% - LS: 18,3%).

7.3.4. Peatones

7.3.4.1. Uso de la senda peatonal o esquina

Gráfico 43. Uso de la senda peatonal o esquina

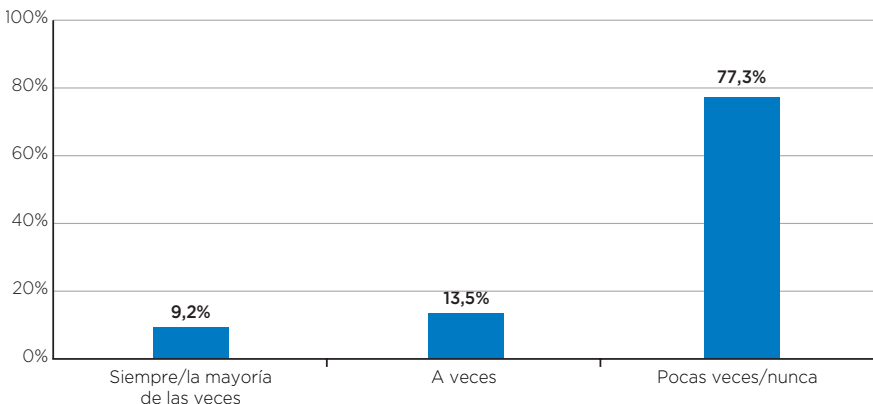


Base: Total de entrevistados (n=746).

Los peatones afirman en un 79,4% que utilizan siempre o la mayoría de las veces la senda peatonal al momento de cruzar (IC: LI: 76,4% - LS: 82,1%), a veces 13% (IC: LI: 10,1% - LS: 15,6%) y pocas veces 7,7% (IC: LI: 6% - LS: 9,8%).

7.3.4.2. El cruce imprudente

Gráfico 44. Frecuencia de cruce imprudente

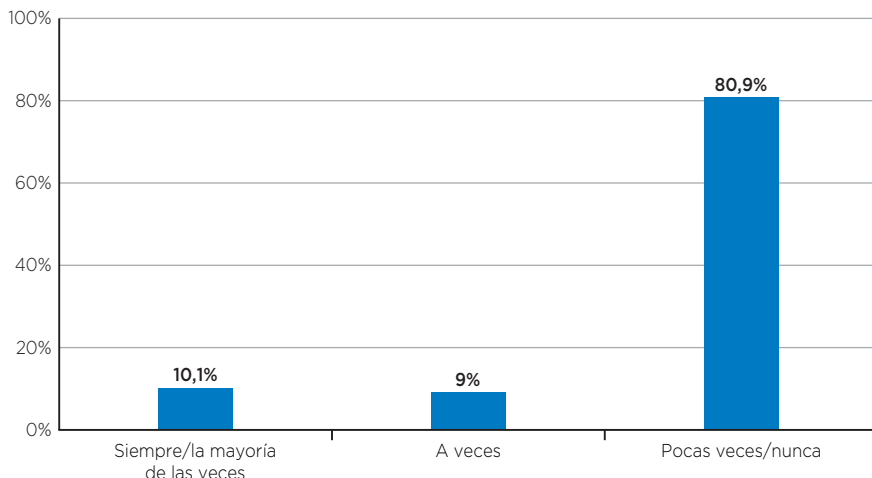


Base: Total de entrevistados (n=746).

Casi el 80% de los entrevistados (77,3%) afirma que nunca o pocas veces cruza de modo imprudente (IC: LI: 74,2% - LS: 80,2%). Un 9,2% dice hacerlo siempre o la mayoría de las veces imprudentemente (IC: LI: 7,3% - LS: 11,5%) y un 13,5% a veces (IC: LI: 11,2% - LS: 16,1%).

7.3.4.3. Uso del celular al cruzar en calles o avenidas

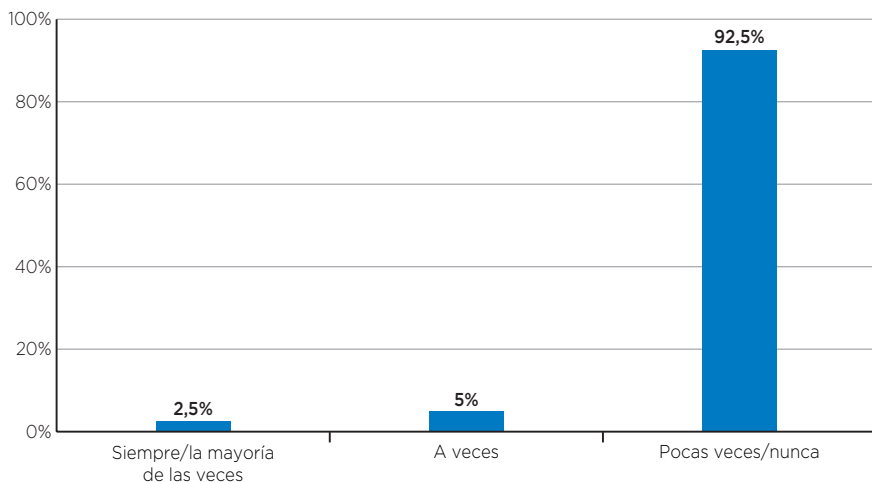
Gráfico 45. Uso del celular mientras cruza en calles o avenidas



Base: Total de entrevistados (n=746).

7.3.4.4. Uso del celular al cruzar en rutas o autopistas

Gráfico 46. Uso del celular mientras cruza en rutas o autopistas

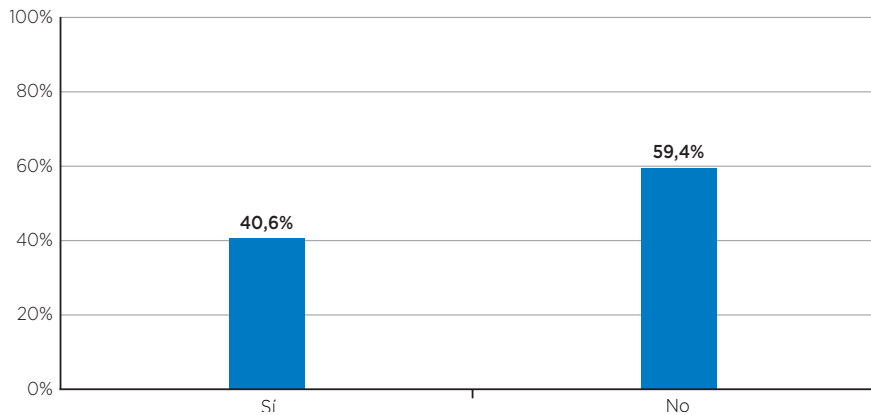


Base: Total de entrevistados (n=746).

El 80,9% de los peatones afirma que nunca o pocas veces cruza utilizando el celular en calles o avenidas (IC: LI: 77,9% - LS: 83,6%), un 9% “a veces” (IC: LI: 7,2% - LS: 11,3%) y un 10,1% dice utilizarlo “siempre/la mayoría de las veces” (IC: LI: 8,1% - LS: 12,5%). En relación al uso de este dispositivo en rutas o autopistas el 92,5% afirma que “pocas veces/nunca” lo utiliza (IC: LI: 90,4% - LS: 94,2%) mientras que siempre o la mayoría de las veces lo hace un 2,5% (IC: LI: 1,6% - LS: 3,9%) y un 5% “a veces” (IC: LI: 3,7% - LS: 6,8%).

7.4. Percepción de inseguridad vial en la propia zona de residencia

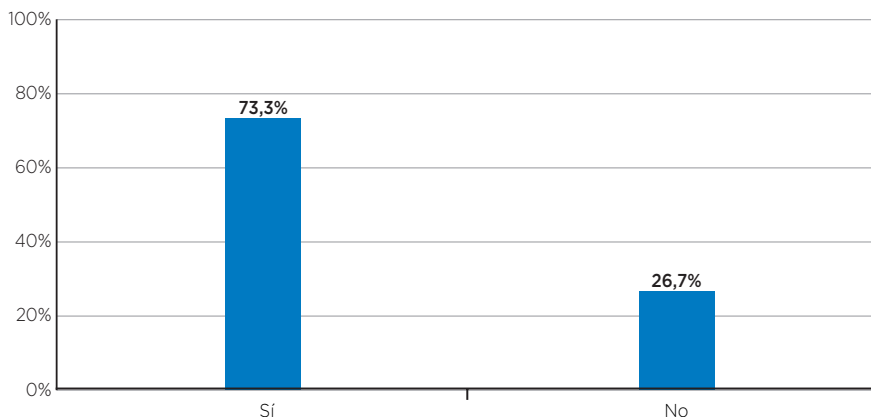
Gráfico 47. Cruce de manera prudente



Base: Total de entrevistados (n=746).

El 40,6% de los entrevistados dice tener la percepción de que los peatones cruzan de manera prudente (IC: LI: 37,1% - LS: 44,2%), mientras que el 59,4% afirma que lo hacen de modo imprudente (IC: LI: 55,8% - LS: 62,9%).

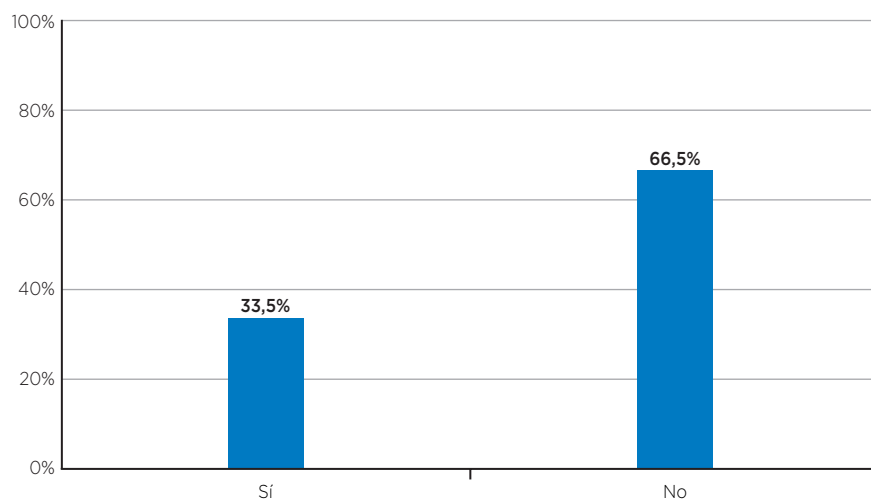
Gráfico 48. Exceso en los límites de velocidad



Base: Total de entrevistados (n=746).

Cuando se les pregunta a los encuestados si en su zona de residencia habitual se exceden los límites de velocidad un 73,3% dice que sí (IC: LI: 70% - LS: 76,3%), mientras un 26,7% dice que no (IC: LI: 23,7% - LS: 30%).

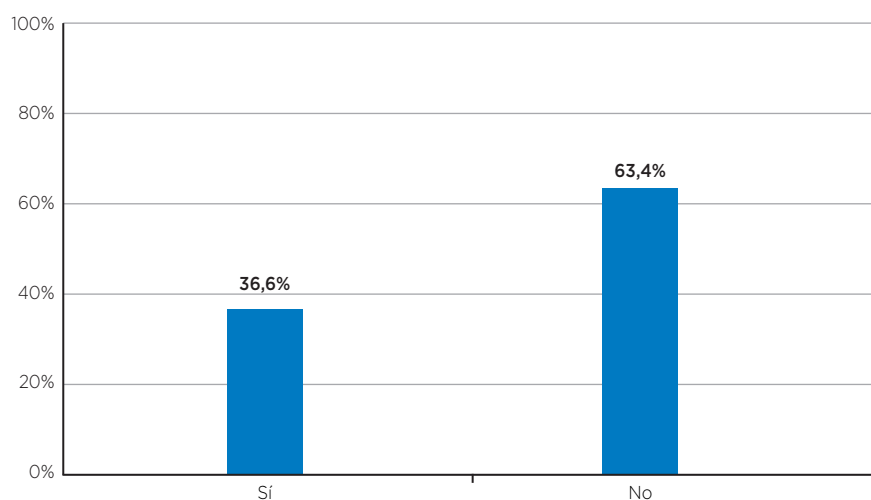
Gráfico 49. Respeto a las normas de tránsito



Base: Total de entrevistados (n=746).

El 65,5% de los entrevistados dice percibir que en su zona de residencia habitual no se respetan las normas de tránsito (IC: LI: 61,78% - LS: 68,62%) y un 33,5% percibe que sí se respetan (IC: LI: 29,56% - LS: 36,3%).

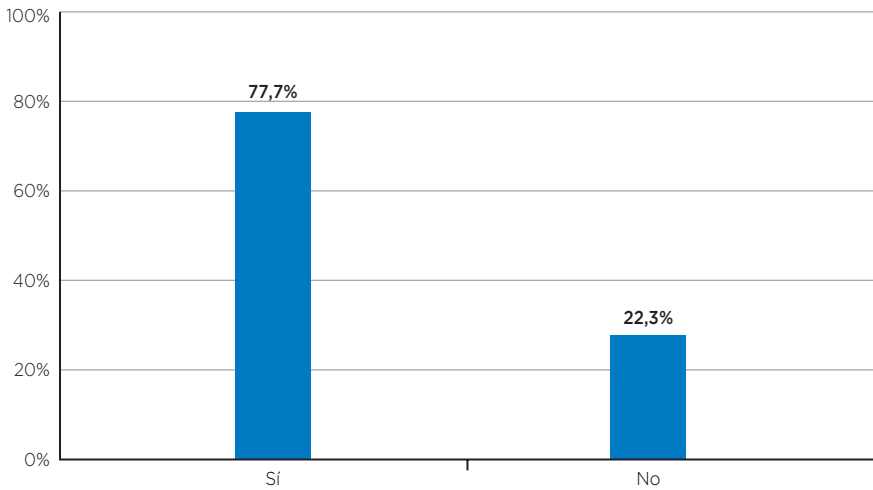
Gráfico 50. Respeto a la prioridad de paso del peatón



Base: Total de entrevistados (n=746).

En cuanto a la prioridad de paso del peatón, un 63,4% de los entrevistados percibe que no es respetada (IC: LI: 56,9% - LS: 66,8%), mientras que por el contrario un 36,6% afirma que se respeta (IC: LI: 30,6% - LS: 37,1%).

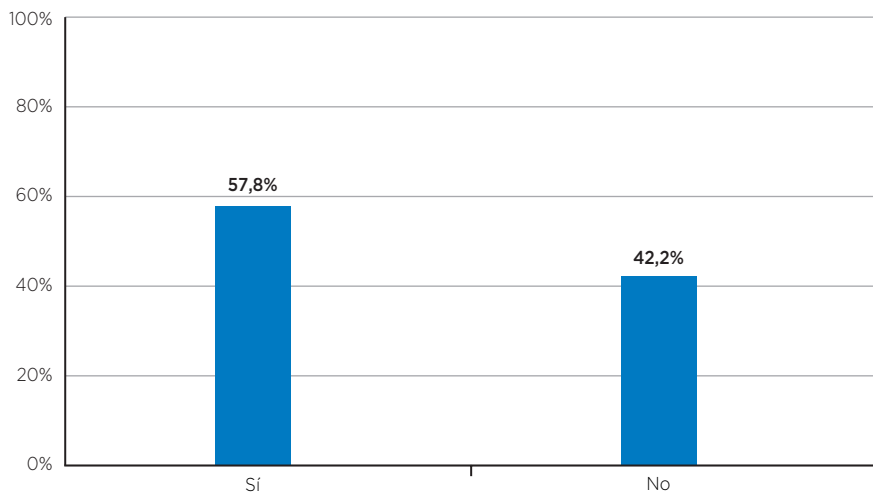
Gráfico 51. ¿Hacen falta más controles de tránsito?



Base: Total de entrevistados (n=746).

En respuesta a la consulta de si hacen falta más controles de tránsito en la zona de residencia habitual se observa que el 77,7% afirma que es necesario (IC: LI: 74,6% - LS: 80,5%) y el 22,3% dice que no (IC: LI: 19,5% - LS: 25,4%).

Gráfico 52. ¿Se respetan los semáforos?



Base: Total de entrevistados (n=746).

El respeto a los semáforos en la zona de residencia habitual aparece positivamente con un 57,8% (IC: LI: 54,2% - LS: 61,3%) y negativamente con un 42,2% (IC: LI: 38,7% - LS: 45,8%).

8. Conclusiones finales

El desarrollo conceptual y práctico de este estudio fue llevado adelante en su totalidad por el Departamento de Investigaciones Criminológicas a partir de los lineamientos explicitados por la dirección y coordinación de la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal, no existiendo hasta el momento un abordaje similar sobre la temática que nos ocupa. En este sentido, y a tales fines, es dable explicitar la importancia que ha tenido para el proyecto el haber conformado un equipo propio de encuestadores que llevó a cabo la tarea de relevamiento de la información.

Respecto al abordaje que hemos realizado de la problemática de la seguridad vial podemos concluir que ha sido visualizada desde diferentes aspectos y hemos logrado:

- 1) Conocer el grado de participación en siniestros viales, en los últimos cinco y dos años, según los diferentes tipos de vehículos en los que sucedieron los hechos (automóviles, motocicletas, bicicletas y transporte de pasajeros).
- 2) Identificar los hábitos viales de los conductores de automóviles, motocicletas y bicicletas y de los peatones.
- 3) Determinar la percepción de inseguridad vial en la zona de residencia de los entrevistados.
- 4) Describir las características de los hechos estando dentro de un automóvil o camioneta en los últimos cinco años.

Respecto a la participación en siniestros viales, los principales resultados son:

- El 13,7% de los entrevistados tuvo en los últimos cinco años un siniestro vial y en los últimos dos años el 8,3%.
- Viajando en un automóvil o camioneta el 8,7% tuvo un siniestro en los últimos cinco años y el 6% en los últimos dos.

A los efectos de recabar información sobre las características de los hechos durante el siniestro, medimos: tipo de siniestro, tipo de choque, lugar donde ocurrió el hecho, contra qué chocó o lo chocaron, tipo de vía por la que circulaba el vehículo y velocidad en la que transitaba. En este sentido las principales conclusiones son:

- Del total de siniestros acontecidos en los últimos cinco años el 90,4% fueron choques; entre ellos, más de la mitad tuvo una colisión de impacto lateral y el 81,6% fue contra un auto o una camioneta.
- El 77,2% de los siniestros se producen en una calle.

- La mayor parte de los siniestros viales se producen a menos de 40 km por hora.

La fase posterior al siniestro vial tuvo como objetivo indagar acerca de las consecuencias de los siniestros. Entre las variables más relevantes podemos mencionar: si hubo heridos en el hecho, si resultó herido el entrevistado, qué tipo de asistencia médica se presentó en el lugar, si se acercó a alguna comisaría para realizar la denuncia, si intervino la policía, entre otras. Acerca de ello podemos mencionar:

- El 33,6% de los entrevistados que tuvo un siniestro en los últimos cinco años en un automóvil afirmó que hubo heridos en el hecho y el 17,4% que él mismo resultó herido.
- El 20,9% solicitó atención médica en el lugar del hecho, de los cuales el 83% recibió atención pública, el 13,3% privada y el 3,7% ambas.
- El 17,6% se acercó a una comisaría para realizar la denuncia y en el 70,7% de los casos la policía intervino de oficio en el hecho.

En cuanto a los hábitos de los peatones y de los usuarios de automóviles, motocicletas o bicicletas los principales resultados de nuestro estudio pueden sintetizarse en la siguiente información:

- El 27,7% de los entrevistados que utilizan habitualmente un automóvil afirma que pocas veces o nunca utiliza el cinturón de seguridad en calles o avenidas. En la misma medida el 38% lo declara al momento de utilizar las luces bajas en calles o avenidas.
- El 17,3% de los conductores de motocicletas afirma que pocas veces o nunca utiliza el casco en calles o avenidas y casi un cuarto de esta población dice que pocas veces o nunca utiliza luces bajas tanto en rutas o autopistas como en calles o avenidas.
- Los conductores habituales de bicicletas declararon en un 87,4% que no utilizan casco en calles o avenidas y en un 60,3% en rutas o autopistas. Casi el 50% de estos usuarios dice no utilizar nunca o pocas veces las luces de noche.
- Casi un 20% de los entrevistados afirma que cruza las calles o las avenidas utilizando el celular siempre o a veces.

Por último, la información más relevante con respecto a la percepción de los entrevistados en su propia zona de residencia habitual es la siguiente:

- El 59,4% de los entrevistados percibe que los peatones cruzan de forma imprudente.
- El 73,3% dice que en su zona de residencia habitual se exceden los límites de velocidad.
- El 66,5% afirma que no se respetan las normas de tránsito.
- La prioridad de pase al peatón se percibe como no respetada en un 63,4%.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de su Observatorio Vial, desarrolló por su parte dos abordajes en la materia, a saber:

- a) un estudio observacional que mide los comportamientos de los conductores y ocupantes de vehículos de dos, cuatro o más ruedas (Agencia Nacional de Seguridad Vial); y,
- b) un estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la seguridad vial (Agencia Nacional de Seguridad Vial).

En líneas generales, ambos trabajos miden variables diferentes a las de nuestro estudio nacional. Sin embargo, podemos realizar una lectura que marca algunas coincidencias en los resultados entre ambos: por ejemplo, al centrarnos en los conductores de motos, la conclusión a la que arriba el estudio de la Agencia afirma que los hombres jóvenes de menos de 35 años constituyen el grupo de riesgo más importante; esta surge de haber medido las conductas y/o hábitos en relación al consumo de alcohol. En nuestro estudio, si bien la medición también se ha focalizado en los hábitos de los jóvenes, la mirada se centró en “el uso habitual del casco” observando, en el mismo sentido, que “la población de menores de 35 años parece constituirse en un grupo de riesgo”.

La frecuencia de cruce imprudente y el cruce de calle utilizando el celular son otras variables en las cuales encontramos similitudes con la misma tendencia, al igual que respecto a los usuarios de bicicletas en el uso del casco y de las luces nocturnas.

Si nos detenemos en la declaración de los entrevistados “usuarios de bicicletas”, por ejemplo, existe una mayor predisposición a nombrar con menor frecuencia el uso de aquellos elementos que son de uso obligatorio (cascos, luces de noche, elementos retrorreflectivos, espejos retrovisores); esto podría deberse al desconocimiento de los mismos.

Si observamos las conductas ajenas o las frecuencias de uso de aquellos elementos conocidos como obligatorios (por ejemplo, entre los usuarios de automóviles, el uso del cinturón de seguridad) aparece claramente más mencionado aquello que “consideramos esperable”.

Obtuvimos algunos resultados inesperados tales como las prevalencias en bicicletas y en motocicletas, que tienen un porcentaje similar en los últimos cinco años; creemos que si aumentamos la cantidad de casos estas diferencias van a ser más distantes.

Una gran proporción de los entrevistados mencionó que hacen falta mayores controles de tránsito y que es necesaria una mayor educación vial.

Los resultados obtenidos nos cuestionan y nos abren una serie de interrogantes respecto de algunos de los conceptos que nos han acompañado durante el estudio. Más allá de considerar a la siniestralidad vial como

una “epidemia”: ¿cómo la vinculamos con los comportamientos individuales?, ¿cómo nos comportamos los ciudadanos ante las normas, ante lo establecido por la costumbre, los hábitos y ante aquello que se percibe como válido, permitido o legítimo? La percepción sobre la conducta de los otros ¿cuánto difiere de la propia?

Considerando que en una de las campañas del año 2009 la Agencia Nacional de Seguridad decía “Si se puede evitar, no es un accidente” y que la Organización Mundial de la Salud expresó en el año 2008: “La seguridad vial no es accidental” pensamos que para generar un cambio y resolver gran parte de este fenómeno tiene que existir una responsabilidad compartida. El desafío tiene que estar puesto en apostar al cambio desde lo que cada actor pueda y deba contribuir. El Estado junto a la sociedad civil deben participar en generar hábitos saludables, modificar conductas de riesgo, coordinar las prioridades entre los diferentes niveles de la estructura social para que un mundo vial sea más seguro.

Tom Tyler, psicólogo y profesor de la Universidad de Nueva York, en su obra *Why people obey the law* afirmó que las personas obedecen la norma si creen que esta es legítima y no por temor al castigo, convirtiéndose en “auto-reguladoras”, es decir, teniendo la responsabilidad de la regla en ellas mismas. “El compromiso normativo a través de la legitimidad significa obedecer una ley porque uno siente que la autoridad que hace cumplir la ley tiene el derecho de dictar el comportamiento” (Tyler, 1990).

La norma debe ser conocida para ser respetada y, a la vez, es imprescindible respetar a aquellos que la instituyen. Su legitimidad, entonces, solo puede pensarse transversalmente y con el compromiso mutuo de todos los actores sociales. Es a partir de aquí que pensamos la seguridad vial como un fenómeno social en el cual cada uno se sienta involucrado, y en tanto sujetos sociales instituciones y autoridades puedan trabajar mancomunadamente.

Aspiramos a que los resultados de este estudio puedan aportar en la construcción de políticas públicas, en la identificación de perfiles de riesgo, porque creemos que es a partir de su conocimiento y de cómo la población los percibe que se puede pensar en un cambio de la cultura vial.

Transformar los actos que tenemos internalizados como naturales es un camino largo que llevará mucho tiempo pero a partir de la identificación de los factores de riesgo se pueden poner en marcha dispositivos que generen mayor actuación y compromiso en la tarea de prevención.

Referencias bibliográficas

Agencia Nacional de Seguridad Vial & Organización Panamericana de la Salud (OPS) (2010). *Análisis de indicadores de seguridad vial utilizados actualmente en los países líderes en la materia*. Recuperado el 17 de julio de 2018 de: http://www.concretonline.com/pdf/07construcciones/art_tec/indicadores_ansv_ops_89.pdf

- Agencia Nacional de Seguridad Vial & Organización Panamericana de la Salud (OPS).** (2011). *Estándares internacionales en materia de Indicadores en Seguridad Vial*. Recuperado el 17 de julio de 2018 de: http://observatorioansv.tablerodecontrol.org/Documentos/ops/Estandares_internacionales_en_materia_de_indicadores_de_seguridad_vial_ANSV.pdf
- Asociación de Jefes de Policía de Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte.** (2005). *Manual de investigación de las muertes en las rutas. Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte*. Recuperado el 17 de julio de 2018 de: <https://es.slideshare.net/carlosguillermoblancoco/manual-de-investigacin-de-muertes-en-rutas-en-espao>
- Commision for Global Road Safety.** (2009). *Carreteras Seguras: una década de acción para la seguridad vial*. Recuperado el 17 de julio de 2018 de: https://www.fiafoundation.org/media/44137/decade_of_action_exec_summary_es.pdf
- Cordero, U. L.** (2013). *Determinación del índice de satisfacción de la movilidad en el sistema de transporte de estudiantes universitarios en Venezuela*. Barquisimeto, Venezuela: Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado (UCLA).
- Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.** (2008). *Análisis estadístico de siniestros viales 2008 en la Ciudad de Buenos Aires*. http://docplayer.es/33782004-Analisis-estadistico-de-siniestros-viales-2008-en-la-ciudad-de-buenos-aires.html#tab_1_1_2
- Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.** (2008). *Programa de prevención en seguridad vial*. http://docplayer.es/33782004-Analisis-estadistico-de-siniestros-viales-2008-en-la-ciudad-de-buenos-aires.html#tab_1_1_2
- Defensoría del Pueblo de la Nación.** (2005). *Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina*. <http://www.dpn.gob.ar/documentos/vial-informe.pdf>
- Haberman, S. J.** (1973). The analysis of residuals in cross-classified tables. *Biometrics* (29), pp. 202-220.
- Haddon, W.** (1980). *Landmarks in american epidemiology*. Washington: Public Health Reports.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. & Baptista Lucio, M.** (2010). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw-Hill.
- Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).** (2007). *Calidad y representatividad de los datos de accidente de tráfico en el ámbito urbano: estado del arte*. Valencia, Universidad de Valencia.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía.** (2009). *Síntesis metodológica de la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas*. México DF: Inegi.
- Luchemos por la Vida.** (2016). Accidentes de tránsito: Tragedias cotidianas que pueden evitarse. Recuperado de: <http://www.luchemos.org.ar/es/accidentes-argentina>
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.** (2012). Resolución 1451/2012. Buenos Aires: Infoleg. Recuperado el 17 de julio de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegIn-ternet/anexos/200000-204999/200671/norma.htm>

- Ministerio de Salud & INDEC.** (2015). *Tercera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo para Enfermedades no transmisibles*. Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación/Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2015.
- Diputados convirtió en ley el proyecto que aumenta las penas por delitos viales.** (22 de diciembre de 2016). *Diario La Nación*.
- Newcombe, R. G. & Merino Soto, C.** (2006). Intervalos de confianza para las estimaciones de proporciones y las diferencias entre ellas. *Interdisciplinaria*, pp. 141-154.
- Núñez, E. R.** (2012). Estudio de la vulnerabilidad de las redes de transporte desde una perspectiva geográfica. *Revista de Estudios Andaluces* (29), pp. 59-82.
- Observatorio de Movilidad Urbana.** (2010). *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina*. Corporación Andina de Fomento.
- Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina.** (2010). *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina*. Corporación Andina de Fomento.
- Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda.** (2015). *Informe general Diagnóstico de Seguridad Ciudadana y Democrática de la Provincia de Buenos Aires*. Avellaneda: Universidad Nacional de Avellaneda.
- Observatorio de Seguridad Ciudadana de Avellaneda, Otamendi A. & Rey J.** (2015). *Documento de trabajo n.º 5. La otra inseguridad: Diagnóstico sobre Siniestros de Tránsito en la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Avellaneda, Buenos Aires: Universidad Nacional de Avellaneda.
- Planzer, R.** (2005). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe: Situación actual y desafíos*. Santiago de Chile: Cepal.
- Tyler, T. R.** (1990). *Why People Obey the Law*. Michigan, Estados Unidos: BookCrafters.
- Valdéz Lazo, F., Margarita, C. C. & Eduardo, V. X.** (2007). *Encuesta Nacional de Accidentes en menores de 20 años en Cuba*. La Habana: Ciencias Médicas.

ESTUDIO JUDICIAL SOBRE HOMICIDIOS CULPOSOS EN SINIESTROS VIALES EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

AÑO 2012

HERNÁN OLAETA^(*)
MARÍA JOSÉ SARRABAYROUSE^(**)
GRACIELA GÁNDARAS COSTA^(***) ⁽¹⁾

1. Introducción

Los homicidios culposos en ocasión de siniestros viales constituyen una problemática de interés y preocupación en la Argentina. Así, distintas fuentes oficiales nos muestran el lugar preponderante que tienen estos hechos entre el total de muertes violentas en nuestro país.

En ese sentido, según los datos del Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC) los homicidios culposos en ocasión de siniestros viales a nivel nacional han presentado una evolución, entre los años 2004 y 2008, superior a la de los homicidios dolosos.

(*) Abogado, posgrado en Derecho Penal. Maestría en Metodología de la Investigación Social y Doctorando en Derecho Penal. Coordinador de Estudios y Estadísticas sobre el Sistema de Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Docente e investigador en temas vinculados a la criminología y la justicia penal.

(**) Antropóloga, Doctora de la Universidad de Buenos Aires en el área de Antropología Social y Licenciada en Ciencias Antropológicas (FFyL, UBA). Investigadora y docente universitaria.

(***) Licenciada en Psicología (UBA). Miembro del equipo de investigación de la Dirección Nacional de Política Criminal en materia de Justicia y Legislación Penal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

(1) El equipo de trabajo está integrado por: Gándaras Costa (coordinación técnica e informe); Marcela Chindemi, Silvina Seyahian, Laura Elbert, Salvador Favelukes, Mariano Aaron, Salvador Hassan, Julia Reynal, Alejandra Zarza, Verónica Ravignani, Rodolfo Barrese, César Hubez y Tamara Brandan (trabajo de campo y asistencia de investigación); Estela Torres y César Hube (procesamiento y carga de datos); Alejandra Perriello y René Merlo (base de datos e informes de frecuencias).

El aumento de las muertes en ocasión de siniestros viales muestra una correspondencia con la ampliación del parque automotor en los últimos años. Esto se puede verificar en el caso concreto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en donde en el año 2015 existía una circulación de 1 439 423 unidades, valor que representa el 10,5% del total del parque automotor del país (datos de la Dirección Nacional de Registro Automotor del Ministerio de Justicia de la Nación). Asimismo, según Vialidad Nacional, entre 1998 y 2013 la cantidad de vehículos que llega a la Ciudad saltó de 650 000 a 1 316 000.

La presente investigación se enmarca en el Programa de Estudios sobre Siniestros Viales llevado a cabo por la Dirección Nacional de Política Criminal en materia de Justicia y Legislación Penal, que busca abordar esta problemática de manera integral, realizando diferentes investigaciones que analicen este fenómeno desde distintas miradas y estrategias metodológicas.

En este marco, la presente investigación ha tenido como objetivo primordial el relevamiento de causas judiciales iniciadas en los tribunales penales por la comisión de homicidios culposos en siniestros viales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante el año 2012. A partir de la lectura de los expedientes judiciales se buscó recabar información sobre las características de los hechos investigados, las personas intervinientes así como sobre la actuación y resolución judicial de los casos.⁽²⁾

2. Construcción del universo de hechos. Fuentes de información

De esta manera, el interrogante inicial que da origen a esta investigación y que aparenta tener una respuesta sencilla, se centra en el conocimiento de la cantidad de muertes por siniestros viales ocurridas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante un año determinado. Sin embargo, esta pregunta no tiene una única resolución. Esto se explica por la existencia de una multiplicidad de fuentes de información –tanto oficiales como no gubernamentales– que producen datos sobre este fenómeno. Esta diversidad de versiones no implica necesariamente un error sino que se relaciona con la labor y competencia de cada una de las agencias, es decir con la particular mirada del organismo encargado de producir los datos.

En el caso de los homicidios culposos en siniestros viales registrados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, si bien existen múltiples oficinas –estatales y no estatales– dedicadas a la producción de datos sobre estos hechos⁽³⁾ (Dirección Nacional del Observatorio Vial, Defensoría del Pueblo de la CABA, Luchemos por la vida, entre otras), las fuentes primarias de información con respecto al tema son básicamente tres: de salud, policial y judicial.

(2) Esta Dirección ha realizado una serie de estudios judiciales sobre homicidios culposos en tránsito automotor ocurridos entre los años 1991 y 1997.

(3) Algunas de estas organizaciones también se dedican a la realización de campañas de divulgación y concientización sobre este fenómeno.

En el caso de salud, las estadísticas son producidas por el Ministerio de Salud de la Nación, a través de la Dirección de Estadísticas e Información de Salud, la cual elabora anualmente un informe sobre estadísticas vitales en donde surge información sobre muertes por causas externas registradas en todo el país, existiendo la variable específica que refiere a accidentes de tráfico de vehículo automotor.

En lo referente a las estadísticas policiales, las mismas son producidas por las policías provinciales, federal y metropolitana, así como por otras fuerzas de seguridad que inician sumarios penales que incluyen esa competencia (prefectura y gendarmería). En virtud de lo dispuesto por la ley 25.266, entre los años 1999 y 2010, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos fue el organismo encargado de llevar a cabo las estadísticas del Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC),⁽⁴⁾ cuya información está centrada en la cantidad de sumarios iniciados por las policías y fuerzas de seguridad, los cuales son calificados por tipo de delito. Como hemos sostenido en otros trabajos (2009), para las agencias policiales y para las fuerzas de seguridad, tomar conocimiento del hecho presuntamente delictivo supone el registro y la oficialización del mismo como delito. Asimismo, como una desagregación del SNIC, desde el año 2002 existe el Sistema de Alerta Temprana (SAT), cuya fuente también son las policías y fuerzas de seguridad. El mismo tiene como objetivo recopilar información desagregada sobre cuatro delitos en particular: homicidios culposos en siniestros viales, homicidios dolosos, suicidios y delitos contra la propiedad. Los datos específicos que se extraen en estos casos refieren a las circunstancias del hecho (tipo de lugar, hora, modalidad, etc.) y a las características básicas de las personas involucradas (sexo y edad).⁽⁵⁾

Finalmente, nos encontramos con los datos provenientes de los registros de los distintos poderes judiciales y ministerios públicos. En el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires –y para este delito en particular–, las principales fuentes de información son la Oficina de Estadísticas del Poder Judicial de la Nación, el sistema informático de causas de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional y la Procuración General de la Nación. Una de las mayores dificultades que se presenta con estos registros es que no apuntan a fines estadísticos sino más bien a medir la gestión judicial y, en términos generales, no cuentan con una buena desagregación de categorías delictivas.⁽⁶⁾

(4) Desde el año 2010 el SNIC se encuentra bajo la órbita del Ministerio de Seguridad de la Nación.

(5) No existen datos publicados del SNIC entre 2009 y 2013. En el caso del SAT, los datos no se han vuelto a publicar desde el 2009.

(6) En el ámbito de la Dirección Nacional de Política Criminal en materia de Justicia y Legislación Penal funciona el Sistema Nacional de Estadísticas Judiciales (SNEJ), que recopila información de todos los tribunales penales del país, pero aún no incluye información discriminada por tipo de delito.

Por otra parte, a partir de esta información primaria generada por las agencias judiciales, policiales y de salud, distintas dependencias –oficiales y no gubernamentales– se dedican a la producción de datos sobre siniestros viales. De acuerdo a las características de cada fuente de información, cada una de las agencias involucradas registran números diferentes en relación al año de estudio de la presente investigación, 2012.

En esta línea, la Dirección Nacional del Observatorio Vial, dependiente del Ministerio de Interior y Transporte, construye su información estadística a partir de fuentes policiales. Según los datos correspondientes al año 2012 –año sobre el que hemos realizado el relevamiento de expedientes judiciales sobre homicidios culposos en siniestros viales– en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 76 personas resultaron víctimas fatales en ocasión de siniestros viales, según la referida fuente.

Asimismo, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires realiza estudios sobre siniestralidad vial en CABA desde el año 2005. Dichos datos fueron contruidos a partir de la información policial suministrada por la Superintendencia de Seguridad Metropolitana de la Policía Federal Argentina. Para el año 2012, la cantidad de muertos in situ en este tipo de hechos fue de 77.

Desde otra fuente, la Dirección de Estadísticas e Información de Salud (DEIS) publica en su informe sobre estadísticas vitales que la cantidad de muertes por siniestros viales en el año 2012 en CABA ha sido de 87. Este dato surge de la variable Accidentes de tráfico de vehículo automotor desagregada de las muertes por causas externas registradas por los servicios de salud de todo el país.

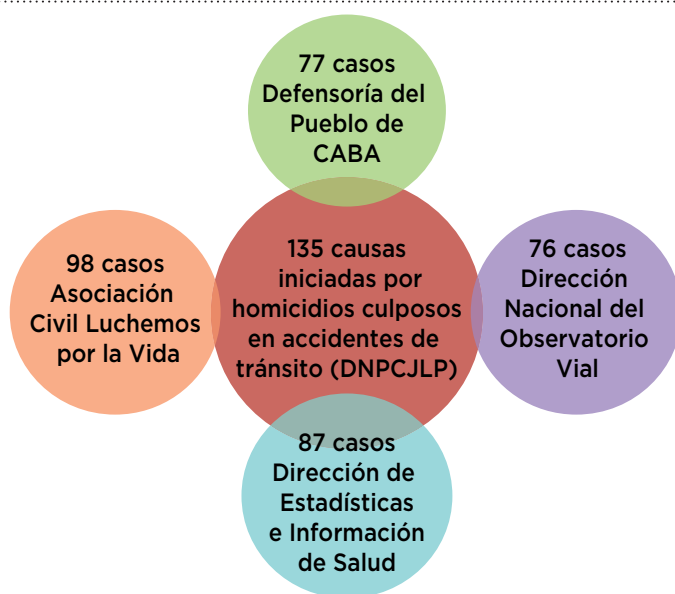
Finalmente, entre las agencias no gubernamentales, señalamos la información producida por la asociación civil Luchemos por la Vida. Para este organismo, las muertes ocurridas en CABA durante el año 2012 por siniestros automotor fueron 98. Las fuentes primarias utilizadas son policiales o municipales y, según información volcada en su página web,⁽⁷⁾ las cifras publicadas

... son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado (...) Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina.

En el estudio judicial realizado por la Dirección Nacional de Política Criminal en materia de Justicia y Legislación Penal, como ampliaremos más adelante, la cantidad total de causas iniciadas por homicidios culposos en accidentes de tránsito automotor en el ámbito de CABA fue de 135.

(7) Cfr. <http://www.luchemos.org.ar>

Gráfico 53. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes



3. Relevamiento de información: diseño del instrumento, entrenamiento de relevadores y salida al campo

Como sostuvimos en párrafos anteriores, esta investigación se centró en el relevamiento de expedientes judiciales iniciados a partir de la presunta comisión de homicidios culposos en ocasión de siniestros viales durante 2012, registrados en los tribunales competentes de la justicia nacional en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A los fines de nuestra investigación, esta agencia es más abarcativa que la policial e, incluso, que la de salud, ya que no se limita a un registro inicial de casos (en muchos casos, provisorio), sino que se trata de causas que fueron investigadas y, por lo tanto, cuentan con más elementos para analizar, además de incluir también información sobre la actuación de la agencia judicial.

Para el diseño e implementación del estudio fue necesario comenzar por el pedido del listado de causas de homicidios culposos ingresados durante el año 2012 a la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional que, sobre la base de lo registrado por la Oficina Judicial y de Gestión, cuenta con datos sobre los expedientes que tramitan en el ámbito de la justicia nacional.

Esta fuente fue la elegida para contar con un panorama inicial acerca de los expedientes a consultar aunque, como se corroboró después, un alto porcentaje de casos no resultaron ser homicidios culposos en ocasión de un siniestro vial. En tal sentido, el listado de causas iniciadas ante los juzgados nacionales

de instrucción de la Capital Federal por homicidios culposos producidos en el año 2012 que brindó la Cámara incluía casos que eran homicidios culposos en ocasión de presunta mala praxis, accidentes domiciliarios o laborales, muertes dudosas o que no correspondían al año analizado.

Asimismo, también con el objeto de captar todos aquellos hechos de homicidios culposos que tuvieron lugar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y que ingresaron en el sistema penal, y de reducir al máximo el margen de error, se solicitó esa misma información a la Dirección General de la Unidad Fiscal de Investigaciones de Delitos con Autor Desconocido de la Procuración General de la Nación.

Así, con esos dos listados se pudo comenzar la etapa de relevamiento en todos los juzgados de instrucción y tomar contacto con las 220 causas que figuraban en los mismos. De esta primera aproximación se encontró que 64 no resultaron ser homicidios culposos ocurridos en ocasión de un siniestro vial, 9 eran homicidios producidos en años anteriores al 2012, 8 casos fueron derivados a otros juzgados por incompetencia y 4 expedientes no fueron encontrados en los juzgados, con lo cual quedaron 135 causas de homicidios culposos en siniestros viales iniciadas durante el año 2012, de las cuales fueron efectivamente relevadas 133 (constituyendo este universo un 98,51% del total), ya que no tuvimos acceso a los expedientes restantes por encontrarse uno en la Corte Suprema de Justicia y el otro en la Cámara Civil.

El trabajo de campo en los órganos judiciales se llevó a cabo a través de una planilla diseñada por un equipo interdisciplinario de la Dirección, tomando como referencia los objetivos de la investigación. Además, teniendo presente que existen una serie de estudios previos similares desarrollados por el mismo organismo y en la misma jurisdicción, se tuvo especialmente en cuenta el instrumento de recolección de datos utilizado en aquellos proyectos a fin de analizar tendencias. El instrumento diseñado es de corte cuantitativo, con variables cerradas, pero se incluyó la opción de “Breve descripción del hecho” a fin de ampliar algunos aspectos de las situaciones particulares en las que se produjeron los casos indagados. La planilla consta de tres partes: una con datos generales del hecho, otra con información del o de los imputado/s, incluyendo datos sobre el proceso penal y principales resoluciones dictadas y, finalmente, una con datos de la/s víctima/s y, eventualmente, del vehículo en que se transportaba/n.

Cabe destacar que, en el marco de la investigación, se ha considerado víctima a aquellas personas que fallecieron (no a las lesionadas) como consecuencia del siniestro vial, ya sea al momento del hecho o con posterioridad al mismo a consecuencia de las heridas infligidas. Por su parte, se entiende por imputado (en verdad, para ser estrictos, “presunto autor”, categoría desprovista de rigor jurídico) a aquellas personas que presumiblemente provocaron la muerte de otra en ocasión del siniestro vial, más allá de las posibles causas de justificación o de la falta de culpabilidad penal de su conducta. Es por ello que, a los fines del relevamiento, consideramos bajo esta categoría incluso a quienes no

figuran como imputados en el expediente judicial pero han intervenido en los hechos que ocasionaron la muerte de la víctima y, por tanto, son considerados presuntos autores del hecho. Como se adelantara, en el caso del presunto autor del hecho, la planilla presenta una serie de categorías referidas al estado procesal del expediente en relación al mismo. La información que se requirió en estos campos específicos apuntó a dar cuenta de la situación procesal al momento del relevamiento, como si fuera una foto que detiene el transcurso del tiempo. Por eso es que se tomó como referencia el año 2012 a fin de que las causas ya tengan un tiempo relativamente extenso de trabajo judicial y estén resueltas o en la fase final y próximas a la resolución.

El conjunto de instrumentos de relevamiento fue ajustado luego de una prueba piloto. Una vez que se rediseñaron las planillas y se capacitó al equipo de relevadores, se organizó el trabajo en campo. En ese sentido, luego de requerir la autorización formal a cada tribunal, se llevó a cabo el relevamiento de los expedientes entre abril y septiembre de 2016, tiempo necesario requerido para ubicar las causas (ya fuera en la sede de los tribunales penales –o, en algunos casos, civiles–, en las fiscalías, en los tribunales orales o en la Cámara de Casación) y poder disponer de ellas para recabar la información.

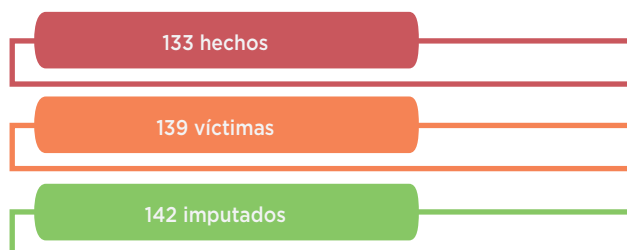
Paralelamente, otro equipo de trabajo de la Dirección se encargó del diseño de la base de datos y el programa de carga así como también del procesamiento y carga efectiva de datos.

4. Principales resultados de la investigación

4.1. Características de los hechos

De acuerdo al relevamiento llevado a cabo sobre los expedientes judiciales en los que se investigó la comisión de homicidios culposos en ocasión de siniestros viales durante el año 2012 en la Ciudad Autónoma de Buenos (CABA), existieron 133 hechos/expedientes que pudieron ser relevados, en los que hubo 139 víctimas y 142 personas imputadas como presuntos autores del delito.⁽⁸⁾

Gráfico 54. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA



(8) También se registraron 2 autores desconocidos (NN) y 3 causas en las que no existieron imputados.

De las 135 causas de homicidios culposos en siniestros viales, pudieron ser relevados 133 expedientes, lo cual constituye el 98,51% del total. Así, podemos sostener que para 2012 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la tasa de homicidios culposos en ocasión de siniestros viales era de 4,57 cada 100 000 habitantes. Si comparamos este dato con el de otras ciudades del mundo podemos ver que la CABA tiene una tasa cercana, levemente menor, a la región metropolitana de Chile que presenta 5,6 homicidios culposos en ocasión de siniestros viales cada 100 000 habitantes. A su vez, si tomamos los datos a nivel país, advertimos que la tasa se eleva a un 12,2 ubicándose en guarismos cercanos a los de Colombia, con el 13,2.

Gráfico 55. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en diferentes países

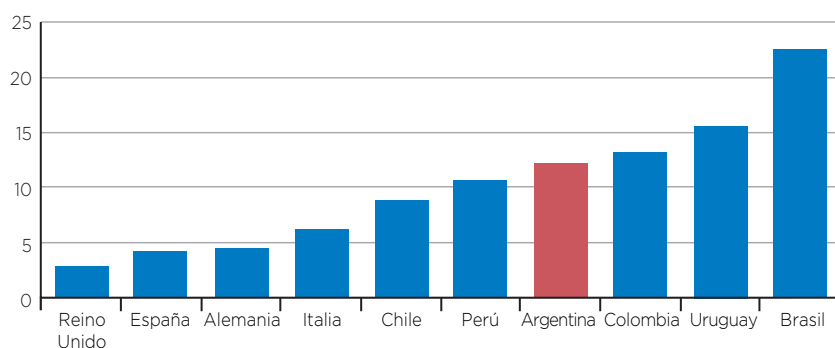
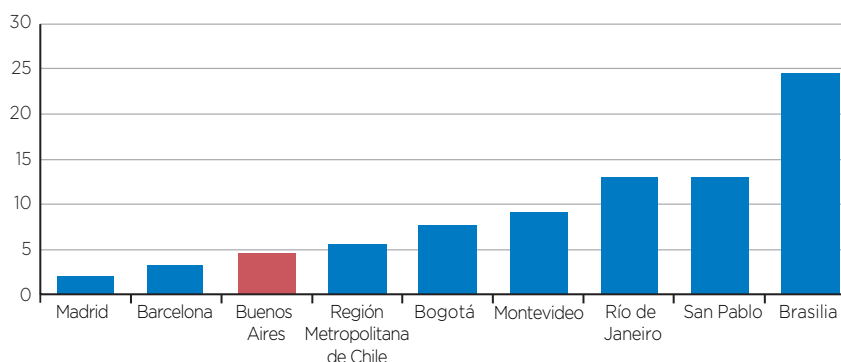


Gráfico 56. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en diferentes ciudades o departamentos

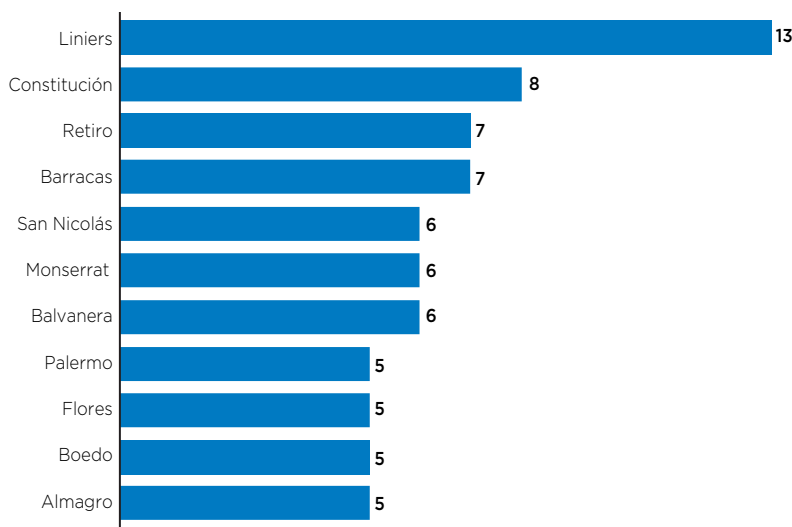


Por otra parte, si comparamos los 133 expedientes/hechos ocurridos en 2012 con los datos obtenidos a partir de las investigaciones sobre causas judiciales

realizadas por esta Dirección en los años 1988, 1992 y 1993, advertimos que la cantidad de homicidios culposos en siniestros viales ha presentado un marcado descenso (250 casos en 1993 y 135 en 2012). Este descenso se condice con las evoluciones trazadas a partir de los datos publicados por distintos organismos oficiales (Dirección Nacional del Observatorio Vial del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, y Dirección de Estadística e Información de Salud del Ministerio de Salud) y no oficiales (Luchemos por la Vida).

Al analizar las características generales de los hechos sin discriminar por modo de producción del siniestro, podemos observar que los barrios que registran la mayor cantidad de casos son aquellos de ingreso a la CABA y aquellos que tienen estaciones ferroviarias (Liniers, Constitución, Retiro y Barracas), lo cual nos habla de un mayor tránsito peatonal y vehicular.

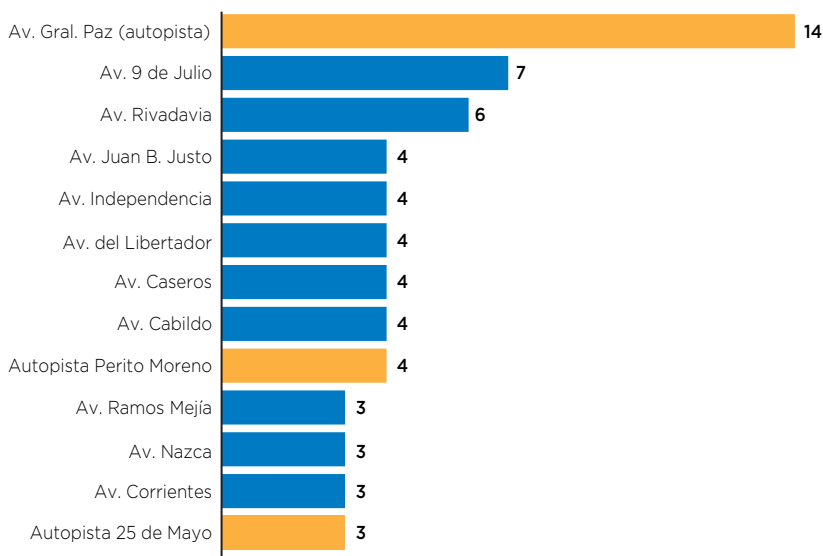
Gráfico 57. Barrios de CABA con mayor cantidad de siniestros viales



En esta misma línea, al indagar sobre los modos de producción de los siniestros, se puede observar que la colisión vehículo-persona concentra el 46% de los casos, seguida por la colisión vehículo-vehículo, que reúne el 37%.

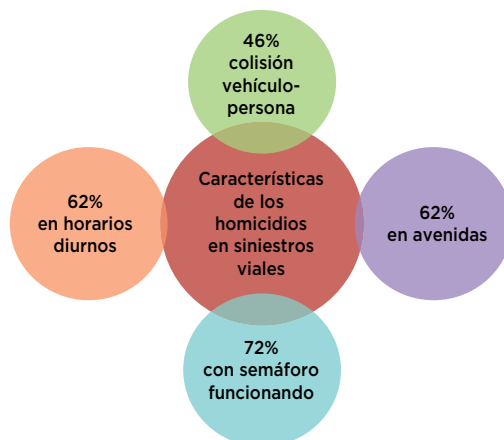
En las avenidas tienen lugar la mayoría de los siniestros (62%), destacándose a su vez los siniestros producidos en las intersecciones de arterias (58% de los casos). Al indagar sobre las avenidas que encabezan el ranking de muertes en siniestros viales, encontramos que los primeros lugares están ocupados por las avenidas 9 de Julio y Rivadavia. Es importante aclarar que la avenida General Paz está considerada una autopista y es donde se concentra la mayor cantidad de siniestros ocurridos, algo que ya surgía en los estudios previos.

Gráfico 58. Avenidas de CABA con mayor cantidad de siniestros viales



En lo referente a las condiciones climáticas y al estado de la vía, se observa que en el 91% de los casos la vía se encontraba en buen estado, el clima era bueno/normal en un 82%, y el semáforo funcionaba en el 72% de los casos. En términos comparativos es de destacar que, si tomamos los datos correspondientes a los relevamientos de 1988, 1992 y 1993, la cantidad de homicidios culposos ha aumentado en las arterias que tienen semáforos que funcionan. En lo que respecta a las franjas horarias, las correspondientes a horarios diurnos son las que presentan la mayor concentración de casos (62%).

Gráfico 59. Características de los siniestros viales en CABA



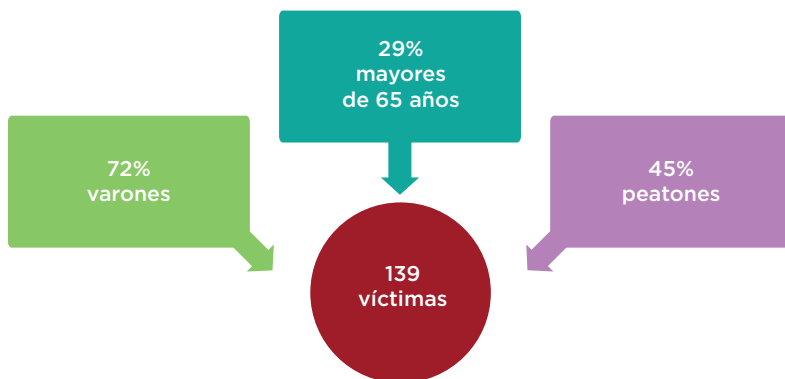
4.2. Características de las víctimas

Al indagar sobre los casos que se produjeron en 2012, podemos observar que solo en el 3% de ellos había más de una víctima. Dentro del universo de las víctimas es posible observar varias particularidades, llamando especial atención el protagonismo de las personas mayores de edad y de los peatones. Estas características, que contradicen ciertas tendencias que se observan a nivel nacional, tienen una directa relación con el entorno urbano. En ese sentido, ambas cuestiones ya se habían observado en los anteriores estudios realizados por esta Dirección en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En términos generales, podemos decir que aproximadamente las dos terceras partes de quienes resultan víctimas son del sexo masculino (72%) y que la franja etaria que condensa la mayor cantidad de víctimas -29%- es la correspondiente a los mayores de 65 años, encontrándose en segundo lugar las personas que tienen entre 25 y 34 años (19%).

Con respecto a la clase de víctima, los peatones constituyen una amplia mayoría, concentrando el 45% de los casos; en segundo lugar se encuentran los conductores de todo tipo de vehículos con el 32%. Al momento de producirse el siniestro, la mayor parte de las personas que resultaron víctimas no se encontraban bajo efecto de alcohol o drogas, pero en un 13% estaban alcoholizadas. Si analizamos el subuniverso integrado por las 17 personas que se encontraban bajo los efectos del alcohol, podemos ver que la mayoría eran conductores (8 casos).

Gráfico 60. Características de las víctimas de siniestros viales en CABA



En los casos en que la víctima se desplazaba en algún tipo de vehículo, es destacable la amplia cantidad de motos y ciclomotores intervinientes (59%), encontrándose en segundo lugar los automóviles. El estado de la totalidad de los vehículos era bueno (90% de casos) y estaban destinados para uso particular en el 78% de los casos. En los casos en que el siniestro ocurrió en un colectivo, todas las víctimas eran pasajeras.

Asimismo, los familiares de las víctimas se presentaron como querellantes solo en el 28% de los hechos.

4.3. Características de las personas imputadas por la comisión de homicidios culposos

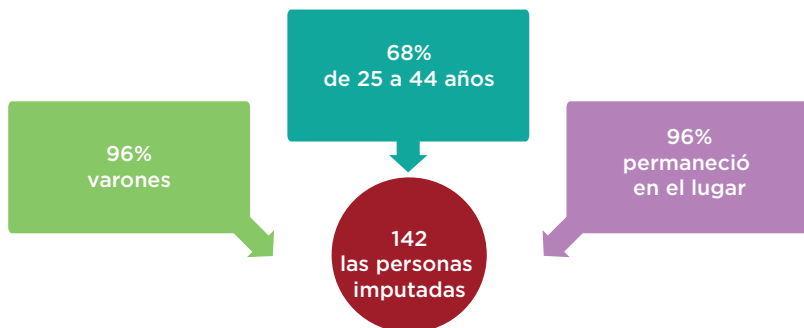
Como sostuvimos al comienzo, sobre los 133 hechos/expedientes relevados, 144 personas fueron imputadas por la comisión de homicidios culposos en ocasión de siniestros viales. Sobre este total, solo 2 casos fueron autores desconocidos (victimario NN). Los 142 restantes fueron identificados, lo cual constituye un 99% del total, valor muy alto si lo comparamos con los casos de otros delitos, incluso de homicidios dolosos.⁽⁹⁾

El análisis de las características de estas personas muestra algunas diferencias en relación a las de las víctimas. Así, se puede observar que el 96% de los imputados eran varones –lo que representa un porcentaje mayor al que los varones representan como víctimas– y que, en lo que refiere a las edades, la franja etaria de 25 a 44 años agrupa el 68% de los casos.

Con respecto a la actitud posterior al hecho, de acuerdo a lo que surge de la información incorporada a los expedientes judiciales, en un 96% de los casos los imputados permanecieron en el lugar; por otra parte, el 93% de los imputados no se encontraban bajo efectos del alcohol. En relación a esta última variable, es importante aclarar que en 31 casos la información no consta, lo cual estaría dejando por fuera un 22% de los casos. Asimismo, en lo que respecta al consumo de drogas por parte de los imputados, según lo afirmado por operadores judiciales, no se cuenta con un instrumento que permita medir el consumo en el momento inmediatamente posterior al hecho.

Resumiendo, en solamente 7 casos se constató que las personas involucradas como posibles causantes del siniestro vial estaban alcoholizadas; de la cuales 5 conducían vehículos y 2 conducían motos. En ninguno de los casos se trató de un atropellamiento, y en 4 de estos 7 casos hubo una condena –2 por juicio abreviado y 2 en debate– por penas menores a 3 años (1 caso, menos de 2 años; 2 casos, entre 2 y 3 años; y 1 caso, 3 años).

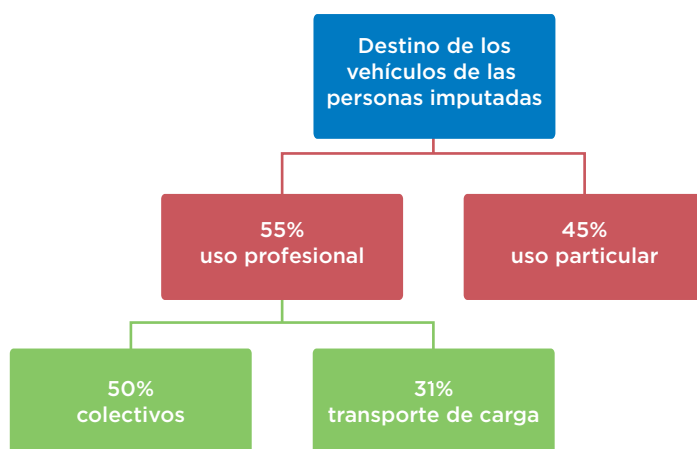
Gráfico 61. Características de las personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA



(9) La investigación sobre los casos de homicidios dolosos cometidos en el año 2009 registraba –al momento del relevamiento– una identificación de los imputados del 69%.

Por otra parte, el 35% de los vehículos de los imputados son automóviles, encontrándose en segundo lugar los colectivos y micros (26%). El estado de los vehículos en general es bueno en un 93% de los casos. Al indagar sobre el destino otorgado a los vehículos, vemos que en un alto porcentaje los mismos son de uso particular (45%). Al sumar todos los destinos que no constituyen uso particular sino profesional, advertimos que el porcentaje es de 55%, lo cual coincide con la ocupación preponderante entre los imputados: choferes en el 55% de los casos. Al analizar el subuniverso que conforman los choferes, advertimos que los colectivos concentran el 50% de los casos, seguidos por los choferes de transporte de carga, con el 31%. Asimismo, los barrios que presentan más homicidios culposos en tránsito y tienen como imputados a choferes son aquellos que presentan una alta circulación de transporte público: Retiro (7), Balvanera (5), Constitución (5) y Liniers (5). Si bien se observa esta alta participación, vale aclarar que esta preponderancia de choferes profesionales en siniestros viales debe ser tomado con prudencia ya que los mismos se encuentran en permanente circulación en la calle.

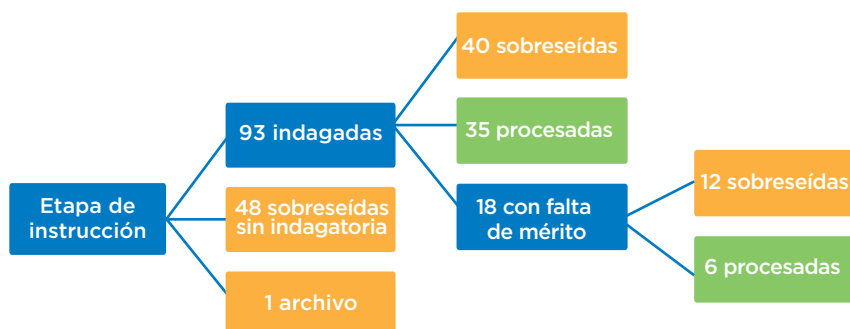
Gráfico 62. Características de los autos de las personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA



4.4. Estado procesal del expediente

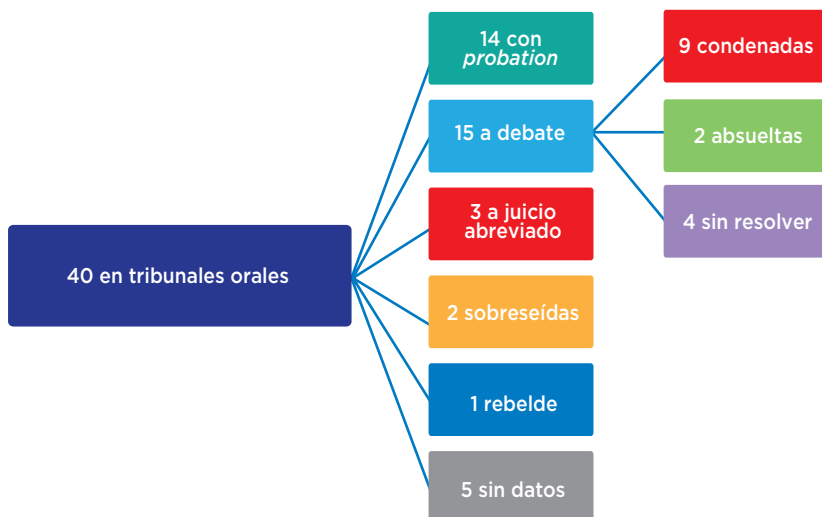
Para analizar este apartado, se ha considerado el estado procesal en que se encuentran las causas para cada uno de los imputados identificados. Así, es posible observar que, en la etapa de instrucción, el 65% de los imputados fue indagado, en tanto que el 34% fue sobreseído sin indagatoria. Sobre el subuniverso de las personas indagadas, el 43% fue posteriormente sobreseído, el 38% procesado y al 19% restante se le dispuso la falta de mérito. En este último caso, 12 personas finalmente fueron sobreseídas y 6, procesadas (el 67% y el 33%, respectivamente). Tomando una imagen final de la etapa de instrucción, podemos decir que un 70% de los imputados fue sobreseídos y un 29%, procesado (41 personas). Casi la totalidad de los imputados fueron elevados a juicio (40 casos). 1 de ellos aún no estaba elevado al tribunal al momento del relevamiento.

Gráfico 63. Estado procesal de las personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA



Ya en los tribunales orales, se puede advertir que del total de causas que llegaron a esta instancia (40 casos), el 43% (15 casos) llegó a la etapa de debate oral y público. Por otra parte, un 40% de los imputados (14 casos) accedió a una *probation* y solo el 8% (3 casos) fue a juicio abreviado. Al momento del relevamiento, sobre el subuniverso que llegó al debate oral, el 60% (9 casos) fue condenado, un 27% (4 casos) se encontraba aún sin una sentencia firme o a la espera de un debate que aún no se había llevado a cabo, y el 13% (2 casos) restante fue absuelto. Todas las condenas –tanto por debate como por juicio abreviado– fueron en suspenso. Las condenas –en los 12 casos analizados– fueron de 3 años en un 50%, y 7 de estas personas recibieron también inhabilitaciones para conducir por un plazo que, en un 86%, osciló entre los 5 y 8 años. El resto de las condenas fue por montos inferiores a 3 años.

Gráfico 64. Estado procesal de las personas imputadas en tribunales orales por homicidios culposos en siniestros viales en CABA



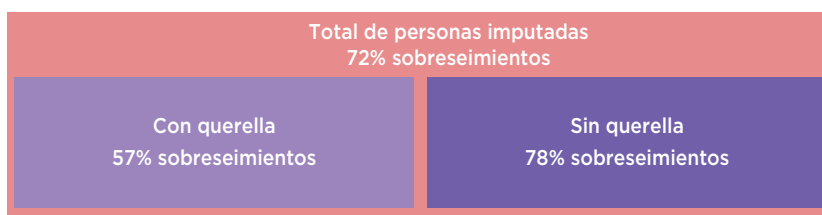
En síntesis, si tomamos una foto final del estado procesal del expediente –considerando las resoluciones de los juzgados de instrucción y los tribunales orales– las resoluciones dadas a las causas se concentran en un amplio porcentaje en los sobreseimientos⁽¹⁰⁾ (72%), ubicándose en segundo lugar los casos que llegaron a debate (14%), seguidos por la “suspensión del juicio a prueba” (10%) y los juicios abreviados en último lugar (2%).

Es de destacar que en 9 casos las causas habían sido elevadas al Tribunal Oral pero al momento del relevamiento se encontraban sin resolver. En los casos donde hubo una condena (12 casos) no se observa una modalidad de siniestro en particular, pero sí es elevado el número de conductores de automóviles (10 casos). También, en términos relativos debido a los pocos casos, es ostensible la incidencia de hechos con imputados alcoholizados (4 casos) y la presencia de querellantes (6 casos). Asimismo, la duración de los procesos en los casos culminados con una condena osciló entre 1 año a 2 años (4 casos), entre 2 y 3 años (4 casos) y más de 3 años (4 casos).

Ahora bien, si analizamos el estado procesal del expediente comparando los hechos en los cuales los familiares de las víctimas se presentaron como querellantes con aquellos en los que no hubo querella, se observan algunas marcadas diferencias. En ese sentido, advertimos que los sobreseimientos sin indagatoria constituyen solo el 24% en los casos en que hay querella contra el 40% en los casos en que no se presentó querella. Así, sobre los 28 imputados que fueron indagados (causas con querella) podemos ver que el 57% de los mismos fueron procesados con posterioridad a la indagatoria, a diferencia de las otras causas donde los procesamientos constituyen solo el 30%. Al finalizar la instrucción nos encontramos con que, en el primer caso, aproximadamente la mitad de los imputados habían sido procesados y sus causas elevadas a juicio. En la “foto final del estado procesal del expediente”, se puede ver que en las causas con querellante, el 57% de los imputados fueron sobreseídos a lo largo del proceso, en tanto que en los otros expedientes los sobreseimientos ascienden al 78%.

Finalmente, de los casos con querellante, un 16% recibió una condena, cuyas penas oscilaron entre 1 y 3 años.

Gráfico 65. Sobreseimientos de personas imputadas por homicidios culposos en siniestros viales en CABA. Causas con y sin querella

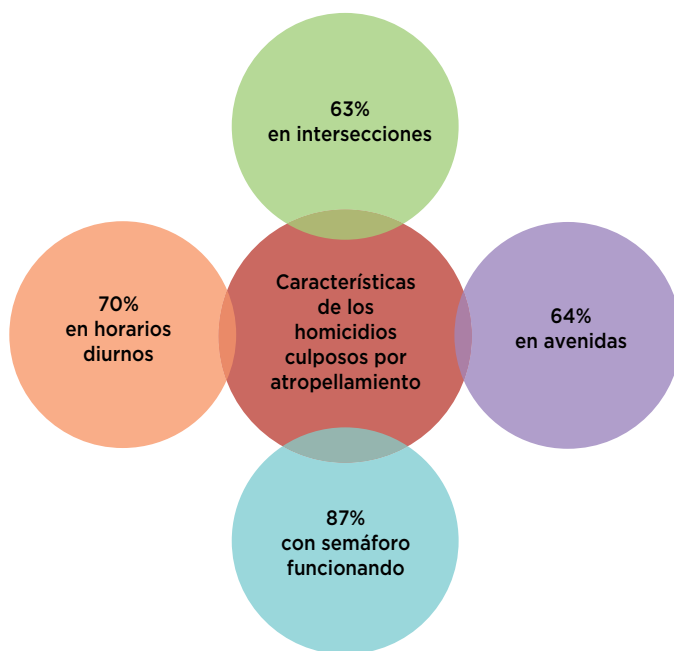


(10) Se consideran los sobreseimientos resueltos tanto en instrucción como en la etapa oral.

4.5. Hechos en los que las víctimas son peatones: atropellamientos

Como dijimos en párrafos anteriores, la colisión vehículo-persona concentra el 46% de los casos, porcentaje que está constituido por 62 víctimas. Las características de los hechos correspondientes a este subuniverso son similares a las de los siniestros en general: los horarios diurnos concentran el 70% de los casos; las avenidas son las arterias en las que se producen la amplia mayoría de los casos (64%); el estado de la vía era bueno en el 93% de los hechos; el semáforo funcionaba en un 87%, y el clima era bueno en el 82% de los casos. Además, las intersecciones de las calles y avenidas concentran el 63% de los siniestros.

Gráfico 66. Características de los homicidios culposos por atropellamiento en CABA



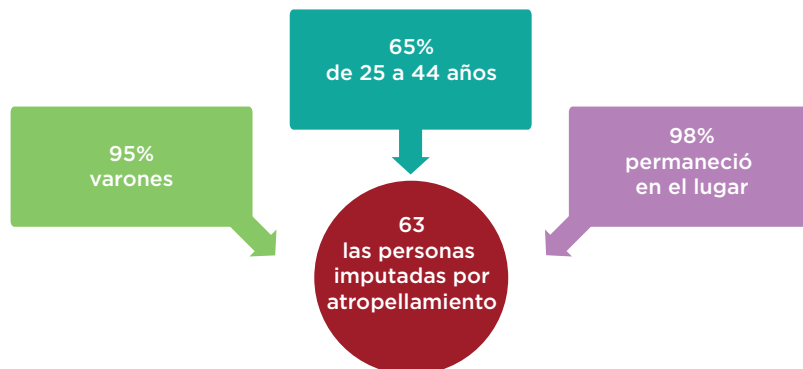
Sin embargo, también se constatan algunas particularidades. De esta manera, en relación a las características que presentan las víctimas de atropellamiento, vemos que el porcentaje de mujeres asciende en comparación a las víctimas totales de siniestros viales (37% en un caso y 28% en el otro). Lo mismo sucede en relación a las edades: casi la mitad (48%) de las víctimas eran adultos de más de 65 años. El estado de los peatones víctimas al momento de producirse el siniestro era normal en un 91%, porcentaje aun mayor que el de las víctimas en general.

Gráfico 67. Características de las víctimas de atropellamientos en CABA



Asimismo, las personas imputadas en este tipo particular de siniestro presentan características similares a las de las personas imputadas del total de los casos en lo que se refiere al género, edad, estado al momento del hecho y actitud posterior.

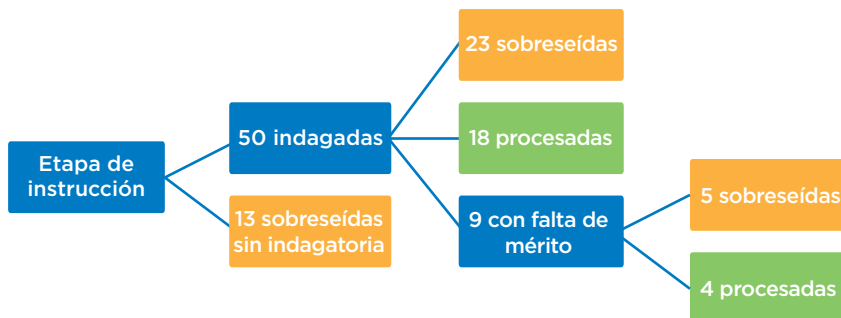
Gráfico 68. Características de las personas imputados por homicidios culposos por atropellamiento en CABA



Con respecto al vehículo del imputado, colectivos y automóviles presentan la misma concentración de casos (32%). En un 59%, el destino brindado a los vehículos es “uso profesional”, destacándose entre ellos los colectivos y el transporte de cargas. Finalmente, los vehículos se encontraban en buen estado en casi la totalidad de los casos (97%).

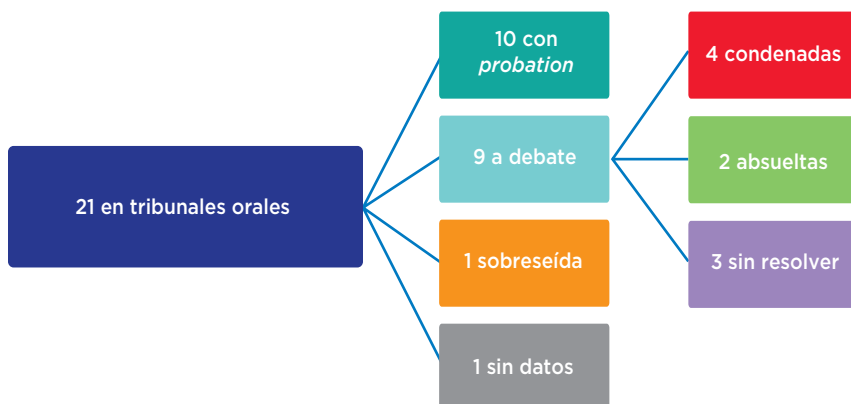
Al analizar el estado procesal de los expedientes en el caso de los 63 imputados por homicidios culposos en atropellamientos, advertimos que el porcentaje de indagatorias (79%) es mayor que cuando observamos el total de los casos. Sin embargo, la distribución entre procesamientos, sobreseimientos y faltas de mérito es similar a la del total. Las faltas de mérito, por su parte, se resolvieron con sobreseimientos en el 56% de los casos. De esta manera, sobre los 63 imputados, 22 fueron procesados (35%) y sobre estos, 21 fueron elevados a juicio.

Gráfico 69. Estado procesal de las personas imputadas por homicidios culposos por atropellamiento en CABA



Cabe destacar, además, que la mitad de los procesados por estos homicidios culposos accedieron a la suspensión del proceso a prueba y que 9 llegaron a juicio oral, lo cual constituye el 45%. De este subuniverso, 4 procesados fueron condenados (45%) y 2 fueron absueltos (22%). En 3 casos el juicio aún no se había llevado a cabo al momento del relevamiento de datos.⁽¹¹⁾

Gráfico 70. Estado procesal de las personas imputadas en tribunales orales por homicidios culposos por atropellamiento en CABA



Al mirar la “foto final del estado procesal del expediente” para los casos de colisión vehículo-persona, advertimos que la cantidad de sobreseimientos es menor que la del universo total de los siniestros viales (67% en un caso y 72% en el otro). Por otra parte, en términos porcentuales, la cantidad de casos de atropellamientos que accedieron a la probation es mayor que en el universo general (16%) y no existe ningún caso que se haya resuelto mediante juicio abreviado.

(11) Al momento de realizar el relevamiento, estas 3 causas tenían asignada fecha para debate para los meses entrantes.

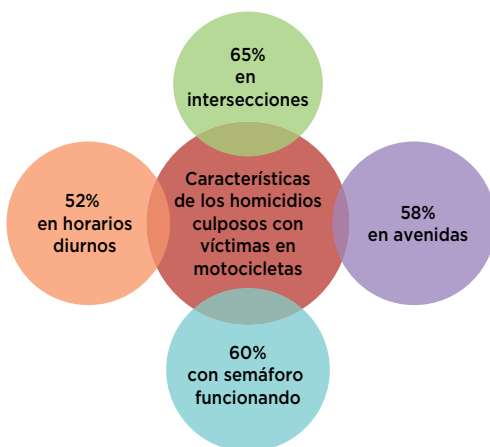
4.6. Hechos en los que la víctima fatal se desplazaba en motocicleta/ciclomotor/scooter

En los siniestros viales en los que las víctimas se desplazaban en algún tipo de vehículo (77), se destacan aquellas que lo hacían en motocicletas o ciclomotores, constituyendo el 59% de los casos (45 víctimas). Si consideramos el total de las víctimas fatales por siniestros viales, advertimos que las personas que se desplazaban en moto ocupan el segundo lugar como grupo vulnerable, concentrando el 32% de los casos.

Los siniestros viales en los cuales las víctimas se desplazaban en motos o ciclomotores (sean conductores o acompañantes) ocurren mayormente en avenidas (58% de los casos), situación similar a la observada en el total general y en los casos de atropellamientos. Asimismo, las intersecciones aglutinan un alto porcentaje de casos (65%). Sin embargo, los hechos que se producen en autopistas concentran un porcentaje mayor al de los otros dos casos: 24% de las víctimas cuando colisionan dos o más vehículos.

Al momento de producirse el hecho, el clima era bueno en un 84% de los casos registrados. Con respecto a la luminosidad, si bien más de la mitad de los casos se produjo en horarios diurnos (52%), al comparar este porcentaje con los casos de víctimas peatones, podemos advertir que es menor en un 20%. Por otra parte, en un 60% de los hechos, había semáforos en funcionamiento. En el 40% restante (constituido por 12 casos), no había semáforos, probablemente por tratarse de los casos que se produjeron en autopistas.

Gráfico 71. Características de los homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA



Con respecto a las características que presentaban las víctimas, podemos señalar que en la gran mayoría de los hechos se trata de conductores (78% de los casos), de sexo masculino (72%), cuya edad se encontraba entre los 25 y 44 años –entre 25 y 34 años tenía el 40%–, seguidos por la franja etaria ubicada entre

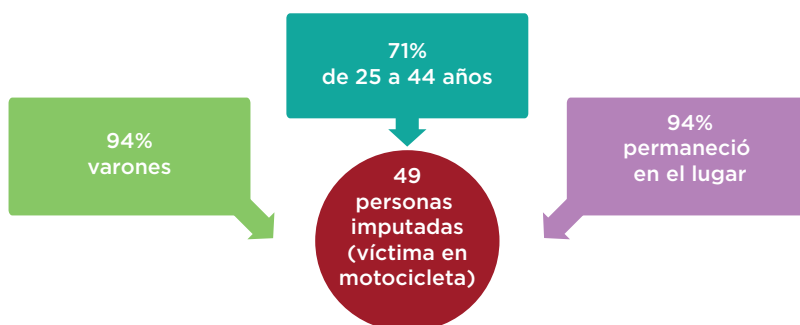
los 35 y 44 años (21%). Con respecto al estado de las víctimas, si bien una amplia mayoría no había consumido alcohol ni estupefacientes, la variable que registra las víctimas alcoholizadas presenta un 17% de casos, marcando una diferencia del 10% en relación a los peatones. Asimismo, un alto porcentaje de víctimas que se trasladaba en moto no usaba casco al momento de producirse el siniestro (44%). Además, con respecto al vehículo de la víctima, el mismo se encontraba en buen estado en el 90% de los casos y estaba destinado para uso particular en un 93%.

Gráfico 72. Características de las víctimas de homicidios culposos que circulaban en motocicleta en CABA



Al analizar las particularidades que presentan las personas imputadas en siniestros viales donde las víctimas son motociclistas, se puede observar que un 94% son varones y que su edad también se encuentra mayoritariamente en las franjas etarias que van de los 25 a 44 años (en un 71% de los casos). Un 94% de los imputados permaneció en el lugar luego de la ocurrencia del siniestro y un 95% no se encontraba bajo efectos del alcohol.⁽¹²⁾ La distribución presente en estas variables es similar a la de los imputados del total de los casos y a los del subuniverso correspondiente a los casos de atropellamiento de peatones.

Gráfico 73. Características de las personas imputadas por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA

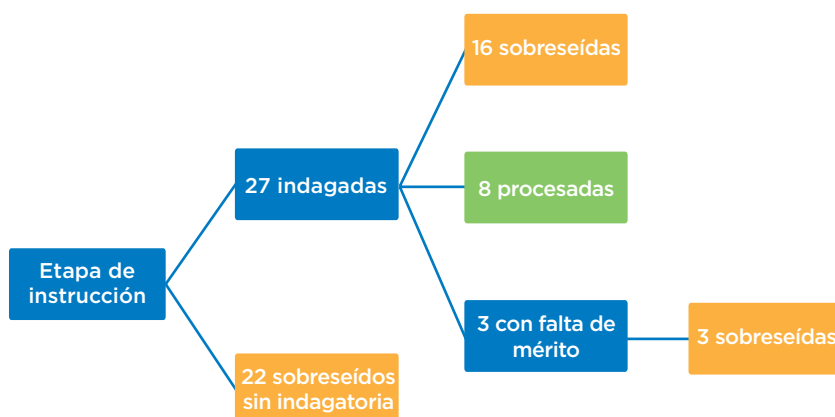


(12) Cabe aclarar que en 8 casos la información sobre esta variable no existe, lo cual representaría un 16% de los casos.

Con respecto al tipo de vehículo utilizado por el imputado, el primer lugar en el ranking está ocupado por los automóviles con un 39%. En segundo lugar se encuentran los camiones con un 21%, seguido por los colectivos. La cantidad de colectivos intervinientes en este tipo de siniestros es menor que la de los que participan de los atropellamientos: 19% en estos casos y 32% en los casos de colisión vehículo-persona. Al analizar el destino otorgado al vehículo de los imputados advertimos que, nuevamente, en un alto porcentaje (50%) el uso es profesional. En lo referente al estado vehicular, el 89% de los vehículos se encontraban en buen estado.

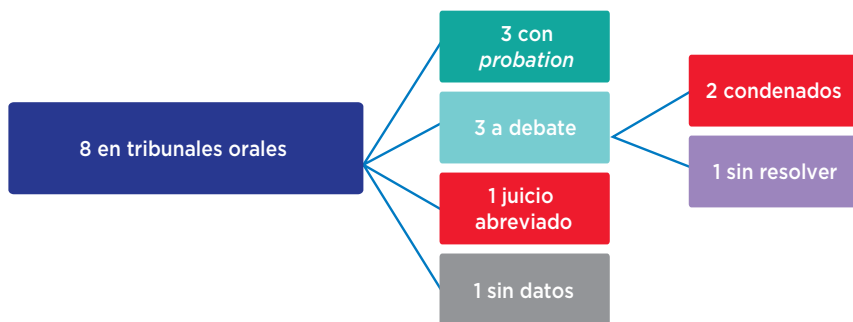
El análisis del estado procesal del expediente nos muestra que en los casos en que las víctimas se trasladaban en motocicletas, en un 45% los imputados fueron sobreseídos sin indagatoria. Este porcentaje es particularmente más elevado que en los casos de atropellamiento (21%) y que en el promedio total de los hechos (34%). Asimismo, si consideramos el 55% de los imputados que sí fueron indagados, advertimos que el porcentaje de sobreseimientos también es alto en comparación con los otros casos (59%). Inclusive aquellos imputados a los que se les decretó la falta de mérito, posteriormente también fueron sobreseídos. De esta manera, nos encontramos con que, al finalizar la instrucción, el 84% de los imputados en hechos donde las víctimas se desplazaban en motocicletas habían sido sobreseídos.

Gráfico 74. Estado procesal de las personas imputadas por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA



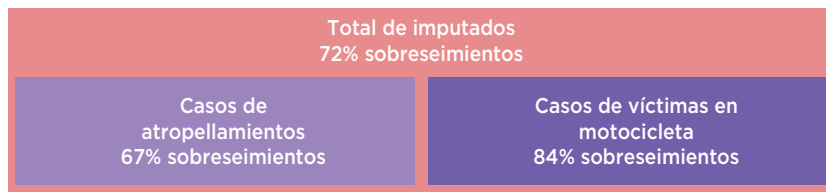
Sobre los 8 casos restantes que fueron elevados a juicio, 3 accedieron a *probation* y otros 3, a juicio oral y público. Un solo caso se resolvió mediante juicio abreviado. De los 3 imputados que llegaron a debate, 2 fueron condenados.

Gráfico 75. Estado procesal de las personas imputadas en tribunales orales por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA



Al tomar la “foto final del estado procesal del expediente” para los casos en los que la víctima se desplazaba en moto, a diferencia de lo que sucede en los casos de atropellamiento y acorde a lo que venimos viendo en los datos correspondientes al estado procesal del expediente, el porcentaje de sobreseimientos (84%) es bastante más elevado que el del universo total de los siniestros viales (72%) y mucho mayor que en los casos de atropellamientos (67%).

Gráfico 76. Sobreseimientos de personas imputadas por homicidios culposos en los que las víctimas circulaban en motocicleta en CABA. Causas con y sin querrella



5. Conclusiones

Los siniestros viales representan la modalidad de muerte por causas externas más relevante de Argentina. En el caso particular de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, más allá del grado de impacto que genera cada uno de estos hechos, se ha observado un persistente descenso en la cantidad de siniestros. En este sentido, distintas fuentes que registran los homicidios culposos en ocasión de siniestros viales –DEIS; Observatorio Vial; Luchemos por la Vida– nos muestran que esta forma particular de muerte tiene una evolución descendente en los últimos 10 años. Las investigaciones basadas en el relevamiento de expedientes judiciales realizadas por esta Dirección para los hechos ocurridos en 1988, 1992 y 1993 también nos muestran un descenso sobre una tendencia que venía en aumento: 1988: 175 casos; 1992: 220 casos; 1993: 250 casos y 2012: 135 casos.

El estudio llevado a cabo sobre la base de la compulsa de expedientes judiciales iniciados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires nos permite caracterizar a este tipo de hechos y a la capacidad de respuesta del sistema de justicia penal. Es importante aclarar que los resultados obtenidos responden fundamentalmente a una fenomenología propia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o, en sentido más general, de las grandes urbes. Por ese motivo, no es posible proyectar estas conclusiones al resto del país.

Una de las principales conclusiones que surgen de este trabajo se relaciona con la existencia de dos grupos vulnerables claramente identificables: los peatones y los motociclistas. Esta caracterización concuerda con las tendencias mundiales en lo referente a los siniestros de tránsito en grandes urbes (Defensoría del Pueblo CABA, 2015; Waiselfisz, 2013).

En este punto, y para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en particular, cabe destacar que el porcentaje de peatones como víctimas fatales se ha mantenido constante a través del tiempo. Asimismo, en los últimos años, ha habido un marcado aumento en la participación de motocicletas como tipo de vehículo en el que se desplazaban las víctimas. Según los relevamientos de expedientes judiciales llevados a cabo por esta Dirección para los hechos ocurridos en los años 1988, 1992 y 1993, las motos como vehículos de las víctimas constituían el 18%, el 42% y el 34%, respectivamente; mientras que en el año 2012 ese porcentaje se elevó al 55%.

Es de destacar que el tipo de víctima fatal muestra diferencias en lo referente tanto a la edad como al género. Así, entre los peatones, vimos que las personas que superaban los 65 años concentran el 48% de los casos, en tanto que para aquellos que se desplazaban en moto la franja etaria comprendida entre los 25 y los 34 años aglutinaba el 40%. En relación al sexo, es mayor la cantidad de mujeres entre los transeúntes -tanto en términos absolutos como relativos (23 mujeres, 37%) - que entre los motociclistas (8 mujeres, 28%).

Asimismo, según los datos que se han podido recabar con respecto al tratamiento judicial de los homicidios culposos en ocasión de siniestros viales, es destacable el alto número de sobreseimientos (72%) como forma de finalización de las causas. Ahora bien, cuando comparamos víctimas-peatones con víctimas-motociclistas, advertimos que en el primer caso los sobreseimientos descienden y que, en el segundo, aumentan (en relación al total general). Sobre el 28% restante que no se resolvió a través de un sobreseimiento, podemos resaltar que un 10% recibió una probation, un 7% llegó a juicio oral (6% condenado; 1% absuelto) y un 2% accedió al juicio abreviado. También, relacionado al “movimiento” de los expedientes, podemos señalar que la existencia de querellantes marca una diferencia en la tramitación de los expedientes judiciales, la cual redundan en un mayor impulso de los mismos.

En lo que respecta a la edad de los imputados, podemos señalar que, a diferencia del caso de las víctimas, hay una mayor concentración entre los 25 y 44 años, quedando por fuera los jóvenes (3%) y los adultos mayores (2%).

Otro elemento a señalar es la alta participación de choferes en calidad de imputados en los homicidios culposos en ocasión de siniestros viales (55%), destacándose en este universo, los colectiveros (50%) seguidos por los choferes de transporte de cargas (31%).

Finalmente, si bien la investigación no nos permite ahondar en otras cuestiones de las personas involucradas en calidad de imputados, sí podemos destacar que, en relación a la actitud posterior al siniestro, la mayor parte de los imputados (96%) permaneció en el lugar del hecho.

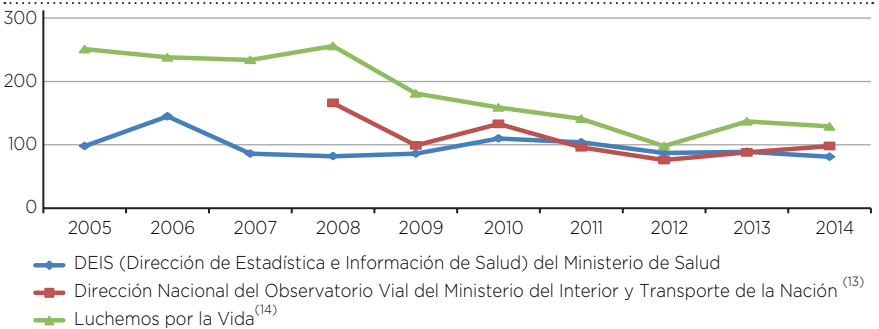
6. Anexo: gráficos

6.1. Evolución de homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes

Tabla 12. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes (2005-2014)

Fuente	Año									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DEIS (Dirección de Estadística e Información de Salud) del Ministerio de Salud	98	145	86	82	86	110	104	87	89	81
Dirección Nacional del Observatorio Vial del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación				166	99	133	96	76	88	98
Luchemos por la Vida	251	238	234	256	181	159	141	98	137	129

Gráfico 77. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA según diferentes fuentes (2005-2014) ⁽¹³⁾ ⁽¹⁴⁾



(13) Las cifras del Observatorio Vial son las cifras de víctimas fatales totales, incluyendo fallecidos en el hecho y con actualización del dato.

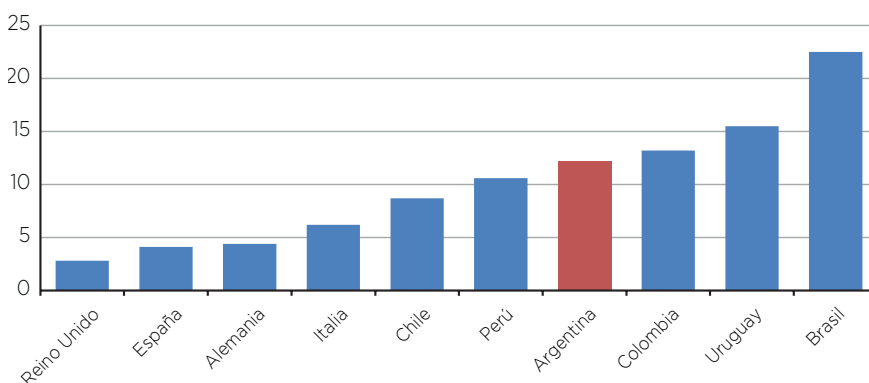
(14) Las cifras de Luchemos por la vida son las últimas cifras disponibles (oficiales, de origen policial o municipal), actualizadas incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más

6.2. Comparación de homicidios culposos en siniestros viales por países y ciudades

Tabla 13. Recopilación de datos por país

Año	Países									
	Reino Unido	España	Alemania	Italia	Chile	Perú	Argentina	Colombia	Uruguay	Brasil
2012	2,8	4,1	4,4	6,2	8,7	10,6	12,2	13,2	15,5	22,5

Gráfico 78. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en diferentes países

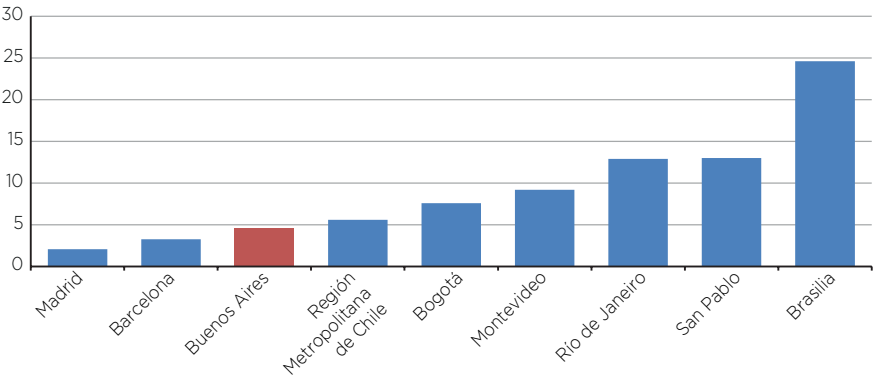


Fuentes: Argentina: Dirección Nacional del Observatorio Vial del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación (Se tomaron los datos de las víctimas fatales totales); Chile: Carabineros de Chile e Instituto Nacional de Estadísticas, Elaboración de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; Uruguay: Unidad Nacional de Seguridad Vial (unasev.gub.uy); Colombia: Ministerio de Transporte. Agencia Nacional de Infraestructura; Perú: Policía Nacional de Perú. Dirección de Estadística; Brasil: Sistema de Información de Mortalidad del Ministerio de Salud (SIM/SVS/MS) —Son datos del año 2011—; Italia, España, Reino Unido y Alemania: CARE (Community Database on Road Accidents), EUROSTAT.

Tabla 14. Recopilación de datos por ciudades o departamentos

Año	Ciudades								
	Madrid	Barcelona	Ciudad de Buenos Aires	Región Metropolitana de Chile	Bogotá	Montevideo	Río de Janeiro	San Pablo	Brasilia
2012	2,1	3,3	4,6	5,6	7,6	9,2	12,9	13	24,7

Gráfico 79. Comparación de tasas cada 100 000 habitantes de homicidios culposos en siniestros viales en ciudades o departamentos



Fuentes: Ciudad de Buenos Aires: el dato usado es el que surge de la presente investigación (139 víctimas fatales); Barcelona y Madrid: Ministerio de Interior; Dirección Gral. de Tráfico.

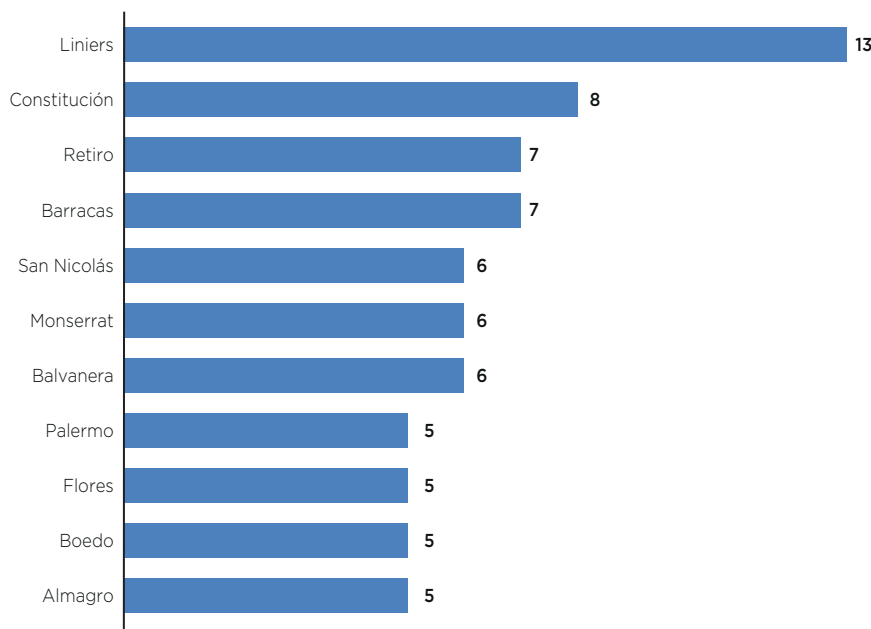
6.3. Barrios donde se produjeron los siniestros

Tabla 15. Cantidad de siniestros por barrios

Barrio	Cantidad	Barrio	Cantidad
Almagro	5	Retiro	7
Balvanera	6	Saavedra	4
Barracas	7	San Cristobal	1
Belgrano	3	San Nicolás	6
Boca	2	San Telmo	1
Boedo	5	Vélez Sarfield	1
Chacarita	4	Versailles	1
Constitución	8	Villa Crespo	3
Flores	5	Villa del Parque	2
Floresta	1	Villa Devoto	3
Liniers	13	Villa General Mitre	1
Mataderos	3	Villa Lugano	2
Monserrat	6	Villa Luro	2
Nueva Pompeya	2	Villa Ortuzar	1
Núñez	3	Villa Pueyrredón	1
Palermo	5	Villa Real	1
Parque Avellaneda	2	Villa Riachuelo	3

Barrio	Cantidad	Barrio	Cantidad
Parque Chacabuco	2	Villa Santa Rita	2
Parque Patricios	3	Villa Soldati	3
Puerto Madero	2	Villa Urquiza	1

Gráfico 80. Barrios con mayor cantidad de siniestros viales



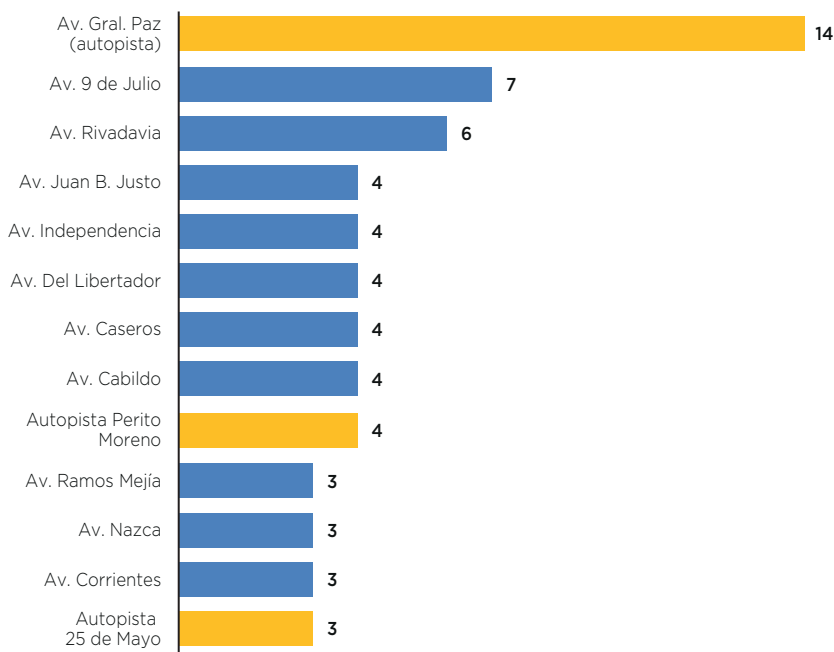
6.4. Avenidas y autopistas donde se produjeron los siniestros

Tabla 16. Cantidad de siniestros por avenidas y autopistas

Nombre	Cantidad	Nombre	Cantidad
Autopista 9 de Julio	1	Av. Salvador María del Carril	1
Av. 27 de Febrero	1	Av. San Juan	1
Av. Almagro	1	Av. San Martín	1
Av. Argentina	1	Av. Santa Fe	1
Av. Beiró	1	Av. Scalabrini Ortiz	1
Av. Córdoba	1	Av. Varela	1
Av. Coronel Roca	1	Av. Antártida Argentina	2
Av. Directorio	1	Av. Entre Ríos	2
Av. Dorrego	1	Av. Gral. Paz (colectora)	2

Nombre	Cantidad	Nombre	Cantidad
Av. Dr. Tristán Achaval Rodríguez	1	Av. Paseo Colón	2
Av. Emilio Castro	1	Av. Perito Moreno	2
Av. Ex Combatientes de Malvinas	1	Autopista 25 de Mayo	3
Av. Federico Lacroze	1	Av. Corrientes	3
Av. Guzmán	1	Av. Nazca	3
Av. Ingeniero Huergo	1	Av. Ramos Mejía	3
Av. Iriarte	1	Autopista Perito Moreno	4
Av. J. B. Alberdi	1	Av. Cabildo	4
Av. Juan de Garay	1	Av. Caseros	4
Av. La Plata	1	Av. Del Libertador	4
Av. Lacarra	1	Av. Independencia	4
Av. Lafuente	1	Av. Juan B. Justo	4
Av. Lugones	1	Av. Rivadavia	6
Av. Pedro De Mendoza	1	Av. 9 de Julio	7
Av. Pérez Galdós	1	Av. Gral. Paz (autopista)	14
Av. Presidente Ramón Castillo	1		

Gráfico 81. Avenidas con mayor cantidad de siniestros viales



6.5. Homicidios culposos en siniestros viales en CABA. Año 2012

6.5.1. Características de los siniestros viales

Tabla 17 y gráfico 82. Siniestros viales por mes

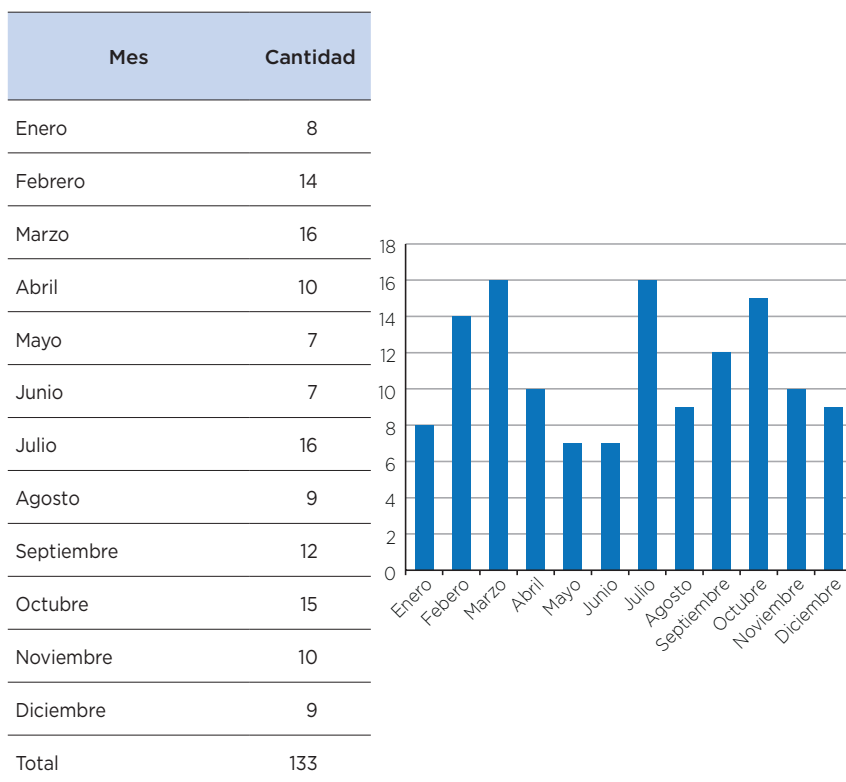


Tabla 18 y gráfico 83. Siniestros viales por franja horaria

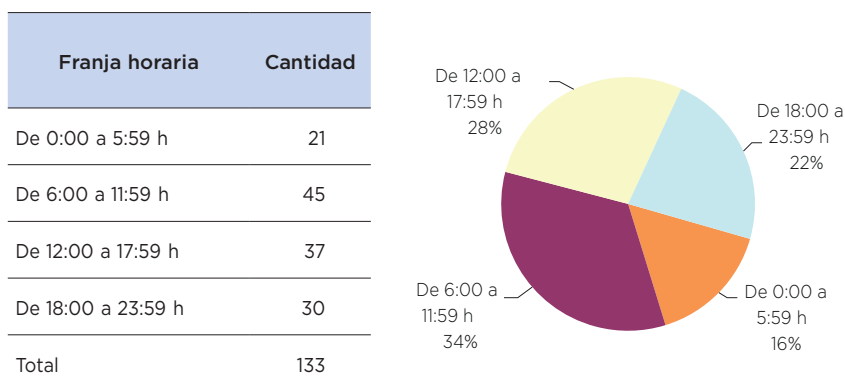


Tabla 19 y gráfico 84. Siniestros viales por lugar de ocurrencia

Lugar del siniestro	Cantidad
Calle	28
Avenida	82
Autopista	22
Metrobús	1
Ciclovia	0
Otros	0
Total	133

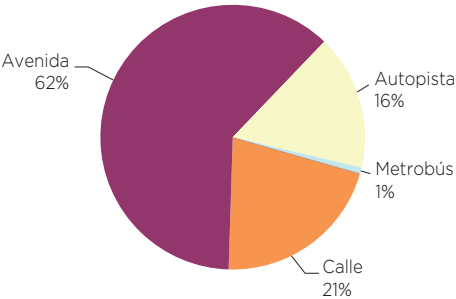


Tabla 20 y gráfico 85. Siniestros viales por tipo de sitio en la vía pública

Sitio en la vía pública	Cantidad
Intersección	77
Recta	49
Curva	3
Rotonda	1
Puente	2
Otros	1
Total	133

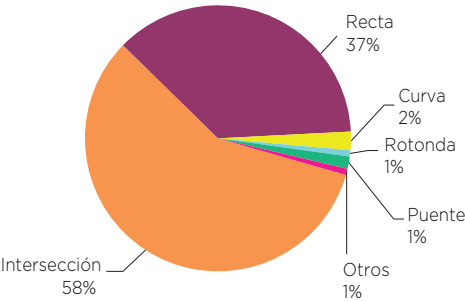


Tabla 21 y gráfico 86. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial

Estado de la vía pública	Cantidad
Bueno	107
Regular/con baches	10
En obra/reparación	0
Reducida por accidente	0
No consta	16
Otro	0
Total	133

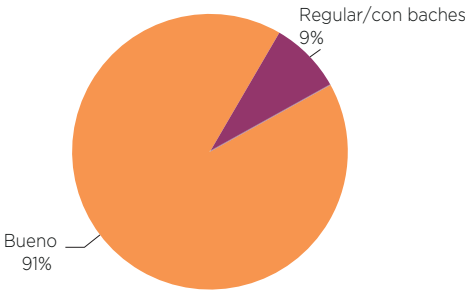


Tabla 22 y gráfico 87. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial

Semáforo	Cantidad
Funcionaba	72
No funcionaba	1
Intermitente/mal	0
Sin semáforo	27
No consta	33
Total	133

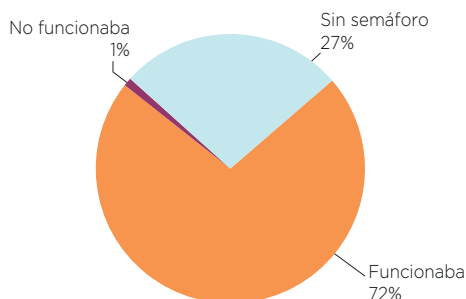


Tabla 23 y gráfico 88. Estado del clima al momento del siniestro vial

Clima	Cantidad
Normal/bueno	88
Nublado/niebla	8
Lluvia/llovizna	12
Granizo	0
No consta	25
Total	133

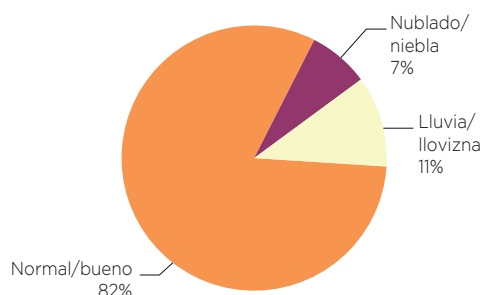


Tabla 24 y gráfico 89. Gradación de la luz al momento del siniestro vial

Luminosidad	Cantidad
Día	79
Noche sin luz artificial	4
Noche con luz artificial	29
Amanecer/atardecer	15
No consta	6
Total	133

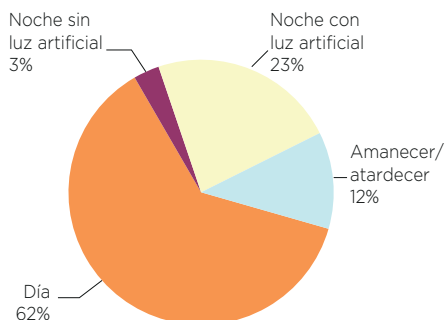


Tabla 25 y gráfico 90. Modo de producción del siniestro vial

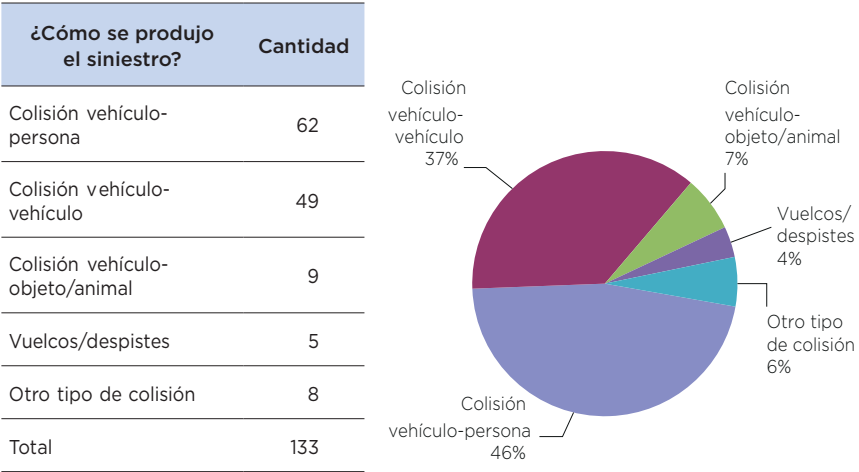


Tabla 26. Estado procesal de las causas sin personas imputadas o con NN

Estado de causas sin personas imputadas/NN	Cantidad
No hay imputados-archivada	3
Imputados NN-en fiscalía	2
Total	5

6.5.2. Características de las víctimas fatales

Tabla 27 y gráfico 91. Tipo de víctima fatal

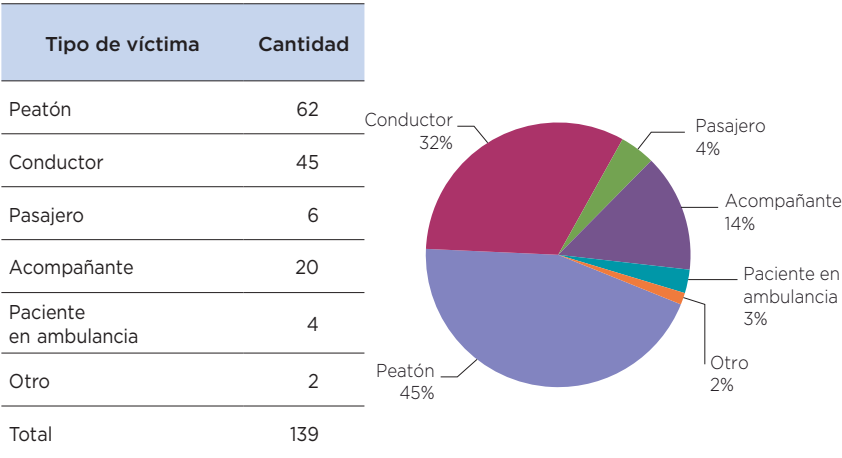


Tabla 28 y gráfico 92. Sexo de la víctima fatal

Sexo de la víctima	Cantidad
Masculino	100
Femenino	39
Total	139

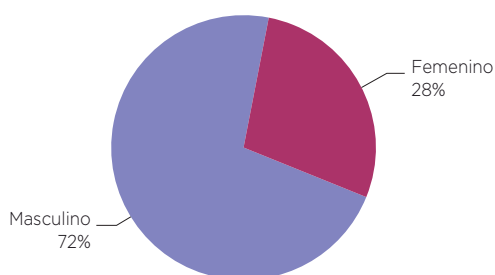


Tabla 29 y gráfico 93. Edad de la víctima fatal

Edad de la víctima	Cantidad
Menores de 18 años	6
De 18 a 20 años	10
De 21 a 24 años	10
De 25 a 34 años	26
De 35 a 44 años	16
De 45 a 54 años	17
De 55 a 64 años	11
De 65 años o más	39
No consta	4
Total	139

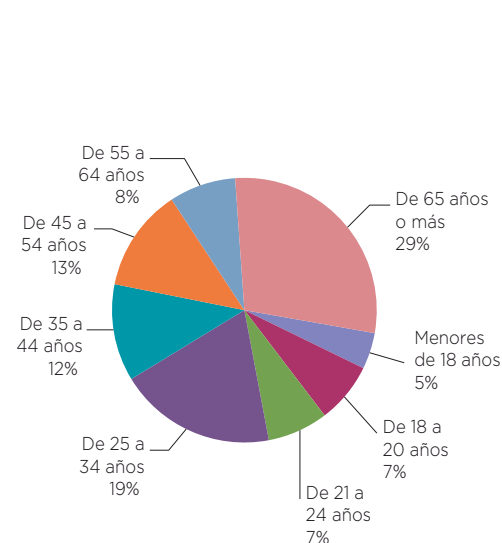


Tabla 30 y gráfico 94. Estado de la víctima fatal

Estado de la víctima	Cantidad
Normal	106
Alcoholizado	17
Drogado	3
Enfermo en traslado	4
Otro	1
No consta	8
Total	139

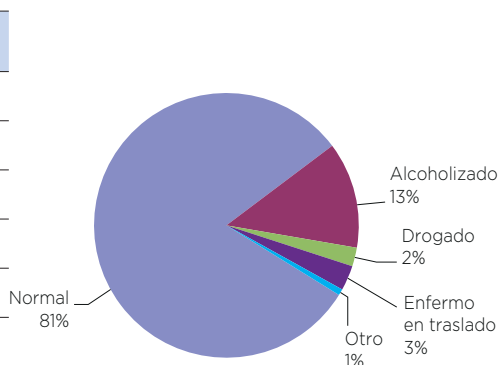


Tabla 31. Comportamiento de la víctima fatal en transporte público

Víctima en transporte público	Cantidad
Parado	1
Sentado	1
Subiendo	2
Bajando	2
No consta	0
Total	6

Tabla 32 y gráfico 94. Querrela de la familia de la víctima fatal

¿La familia de la víctima es querellante?	Cantidad
Sí	36
No	94
No consta	9
Total	139

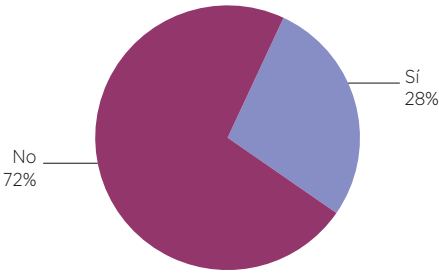


Tabla 33 y gráfico 95. Tipo de vehículo de la víctima fatal

Vehículo de la víctima	Cantidad
Automóvil	15
Colectivo/micro	5
Camión	0
Camioneta	1
Combi/trafic/van	5
Motocicleta	42
Ciclomotor/scooter	3
Bicicleta	4
Otros	2
Total	77

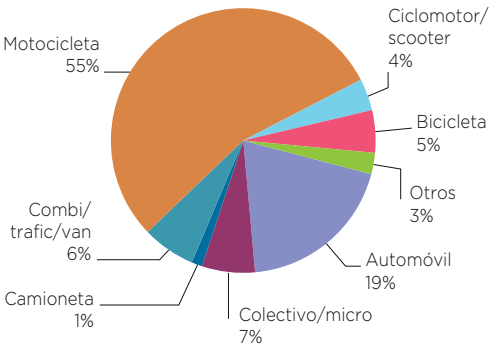


Tabla 34 y gráfico 96. Uso/servicio del vehículo de la víctima fatal

¿Qué uso le daba la víctima fatal a su vehículo?	Cantidad
Uso particular	60
Taxi	2
Remise	0
Colectivo	5
Micro larga distancia	0
Chárter	0
Transporte de carga	2
Servicio de envío rápido	3
Ambulancia	4
Patrullero	0
Otro destino	1
Total	77

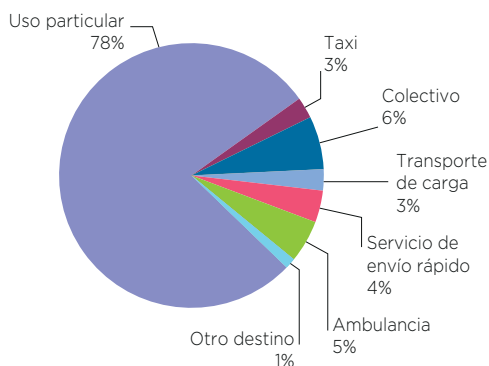
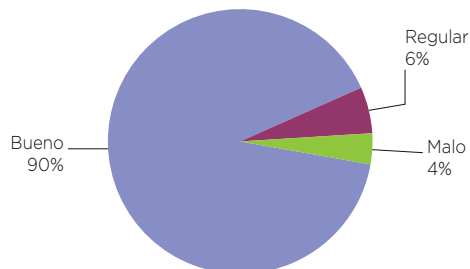


Tabla 35 y gráfico 97. Estado de conservación del vehículo de la víctima fatal

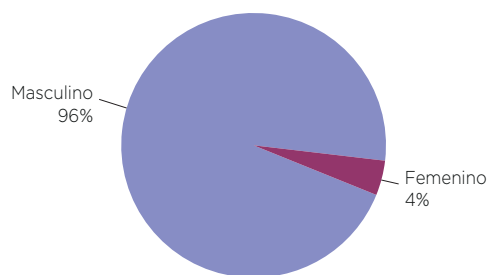
Estado del vehículo	Cantidad
Bueno	48
Regular	3
Malo	2
No consta	24
Total	77



6.5.3. Características de las personas imputadas⁽¹⁵⁾

Tabla 36 y gráfico 98. Sexo de la persona imputada

Sexo de la persona imputada	Cantidad
Masculino	135
Femenino	6
No consta	1
Total	142



(15) Hay 2 personas imputadas en la categoría NN.

Tabla 37 y gráfico 99. Edad de la persona imputada

Edad de la persona imputada	Cantidad
Menores de 18 años	0
De 18 a 20 años	4
De 21 a 24 años	8
De 25 a 34 años	46
De 35 a 44 años	46
De 45 a 54 años	21
De 55 a 64 años	9
De 65 años o más	3
No consta	5
Total	142

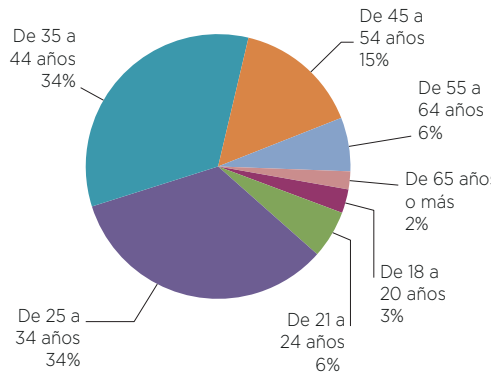


Tabla 38 y gráfico 100. Tipo de persona imputada

Tipo de persona imputada	Cantidad
Conductor	135
Otro tipo	7
Total	142

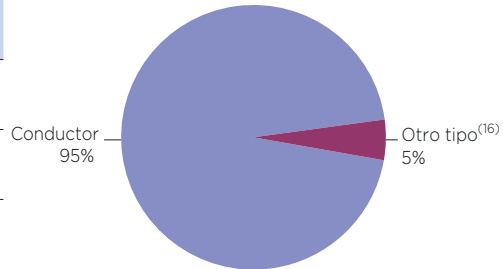
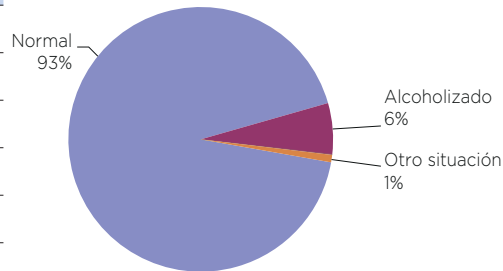


Tabla 39 y gráfico 101. Estado de la persona imputada

Estado de la persona imputada	Cantidad
Normal	103
Alcoholizado	7
Drogado	0
Otro situación	1
No consta	31
Total	142



(16) Otro tipo incluye: 3 acompañantes, un enfermero, un médico, un propietario del vehículo y un responsable de un volquete.

Tabla 40. Personas imputadas alcoholizadas al momento del siniestro vial

Del total de personas imputadas solo 7 estarían alcoholizadas	Tipo de vehículo de la persona imputada alcoholizada		Modo de producción del siniestro		Foto final del estado procesal del expediente		Montos de la condena	
	Automóvil	5	Colisión vehículo-vehículo	2	Sobreseimiento sin indag.	2 ⁽¹⁷⁾	2 años	1
	Motocicleta	2	Colisión vehículo-objeto/animal	3	Rebeldía	1	Entre 2 y 3 años	2
			Vuelcos/despistes	2	Juicio abreviado	2	3 años	1
					Condena luego del debate	2		
Total	7		7		7		4	

Tabla 41 y gráfico 102. Comportamiento de la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial

¿Qué hizo la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial?	Cantidad
Permaneció en el lugar	130
Abandonó el lugar	6
Sin datos	6
Total	142

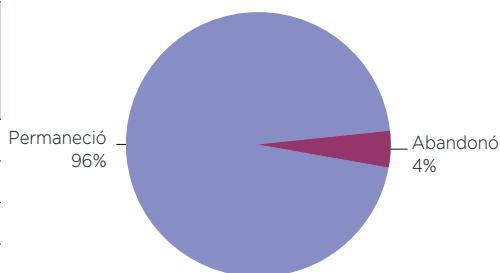
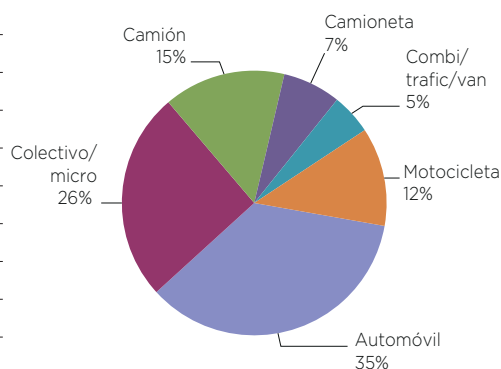


Tabla 42 y gráfico 103. Tipo de vehículo de la persona imputada

Vehículo de la persona imputada	Cantidad
Automóvil	50
Colectivo/micro	36
Camión	21
Camioneta	10
Combi/trafic/van	7
Motocicleta	17
Ciclomotor/scooter	0
Bicicleta	0
Otros	0
No consta	1
Total	142



(17) Uno de los sobreseídos sin indagatoria es un imputado que muere en el siniestro vial.

Tabla 43 y gráfico 104. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada

¿Qué uso le daba la persona imputada a su vehículo?	Cantidad
Uso particular	64
Taxi	2
Remise	3
Colectivo	36
Micro larga distancia	0
Chárter	0
Transporte de carga	23
Servicio de envío rápido	1
Ambulancia	6
Patrullero/seguridad privada	3
Recolector de residuos	2
Otro destino (Correo)	1
No consta	1
Total	142

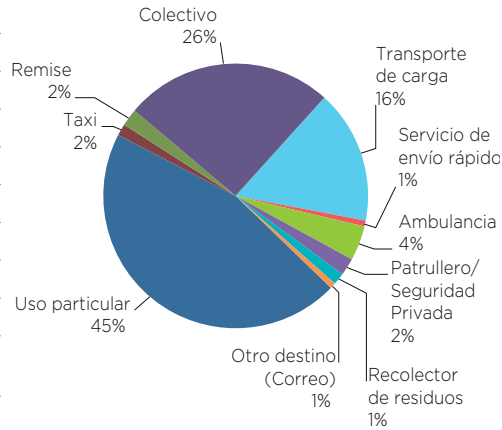


Tabla 44 y gráfico 105. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada

Estado del vehículo	Cantidad
Bueno	116
Regular	6
Malo	2
No consta	18
Total	142

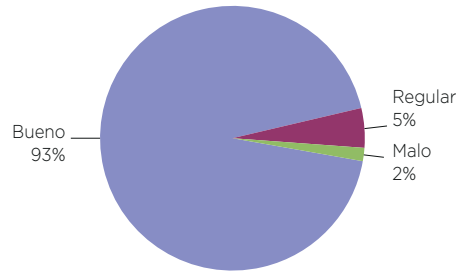


Tabla 45 y gráfico 106. Ocupación de la persona imputada

Ocupación	Cantidad
Choferes	72
Empleados	22
Otras ocupaciones	36
No consta	12
Total	142

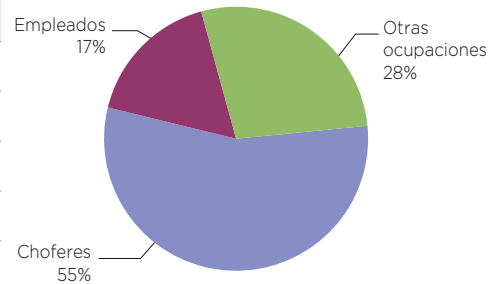
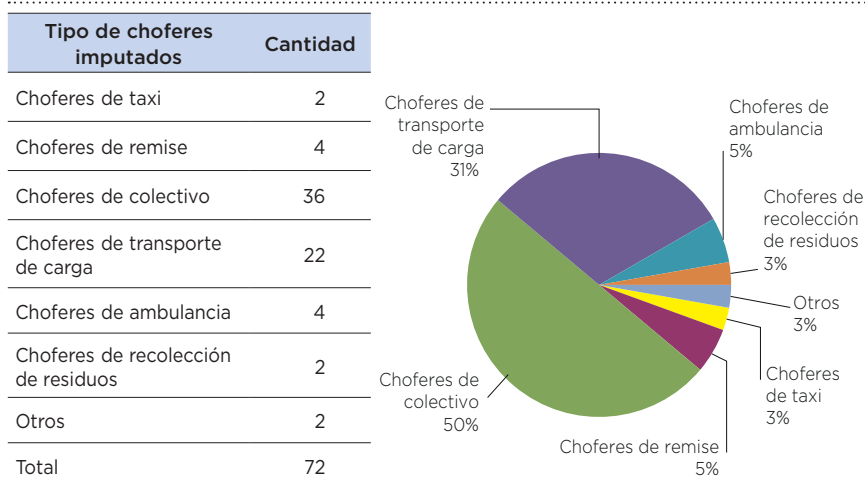


Tabla 46 y gráfico 107. Tipo de choferes imputados



6.5.4. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas

Tabla 47 y gráfico 108. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas en primera instancia

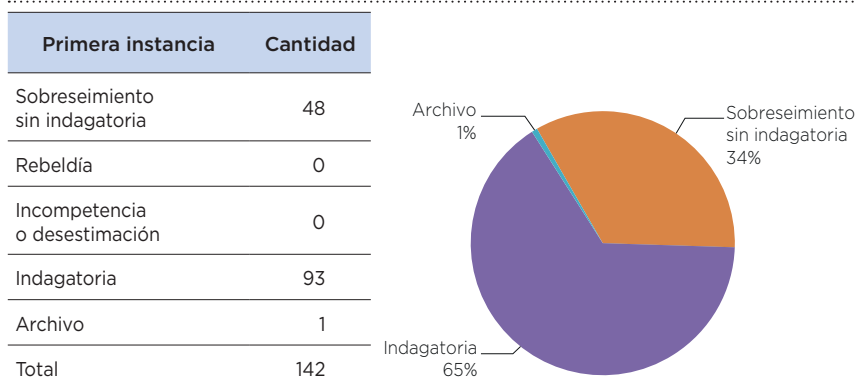


Tabla 48 y gráfico 109. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas con indagatoria

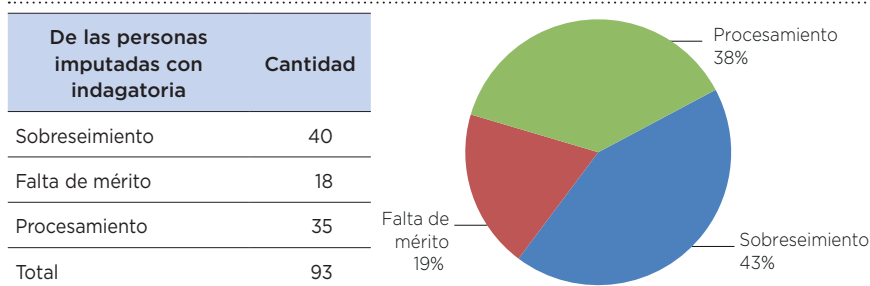


Tabla 49 y gráfico 110. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas con falta de mérito

De las personas imputadas con falta de mérito	Cantidad
Sobreseimiento	12
Procesamiento	6
Total	18

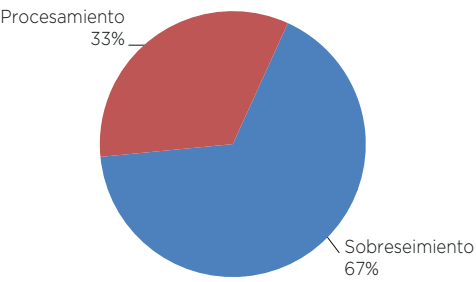


Tabla 50 y gráfico 111. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas al final de primera instancia⁽¹⁸⁾

Al final de primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	48
Sobreseimiento después de la indagatoria	40
Sobreseimiento después de la falta de mérito	12
Procesamiento después de la indagatoria	35
Procesamiento después de la falta de mérito	6
Archivo	1
Total	142

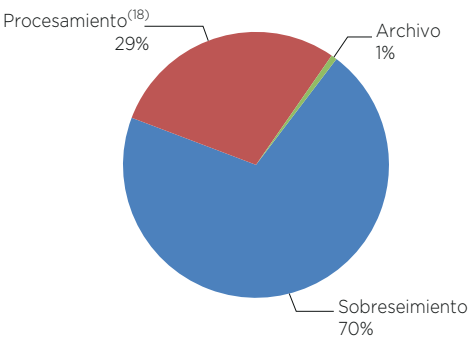
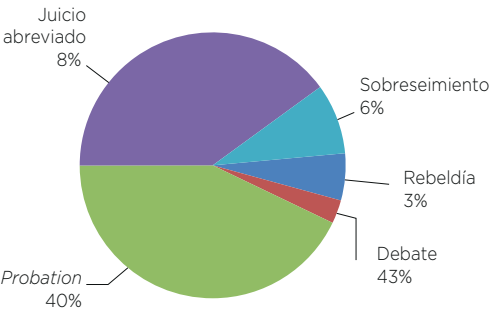


Tabla 51 y gráfico 112. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas en tribunales orales

Tribunal oral	Cantidad
Sobreseimiento	2
Rebeldía	1
Debate	15
Probation	14
Juicio abreviado	3
Sin datos	5
Total	40



(18) Dentro de las personas imputadas con procesamiento hubo 40 elevaciones a juicio.

Tabla 52 y gráfico 113. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas con debate en tribunales orales

Casos con debate	Cantidad
Absolución	2
Condena	9
Sin resolver aún	4
Total	15

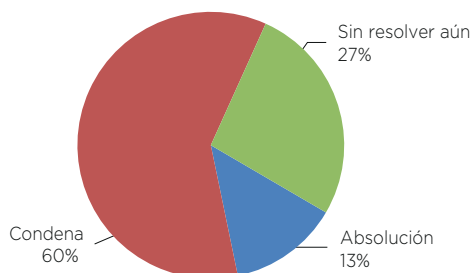


Tabla 53. Estado de los casos con condena

Casos con condena (luego del debate o por juicio abreviado)	Cantidad
Cumplimiento efectivo	0
En suspenso	12
Total	12

Tabla 54 y gráfico 114. Estado procesal final de los expedientes

Foto final del estado procesal de los expedientes	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	48
Sobreseimiento después de la indagatoria	40
Sobreseimiento después de la falta de mérito	12
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	2
Procesamiento sin elevación a juicio	1
Rebeldía	1
Probation	14
Juicio abreviado	3
Absolución luego del debate	2
Condena luego del debate	9
Debate aún sin resolver	4
Elevados a juicio oral sin resolver	5
Archivo	1
Total	142

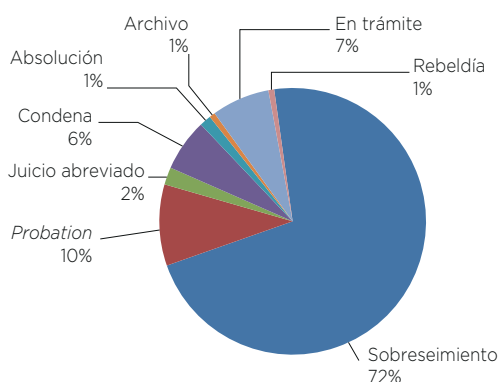


Tabla 55 y gráfico 115. Monto de la condena

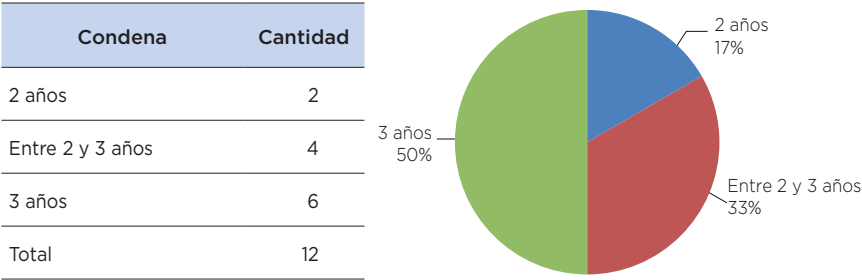
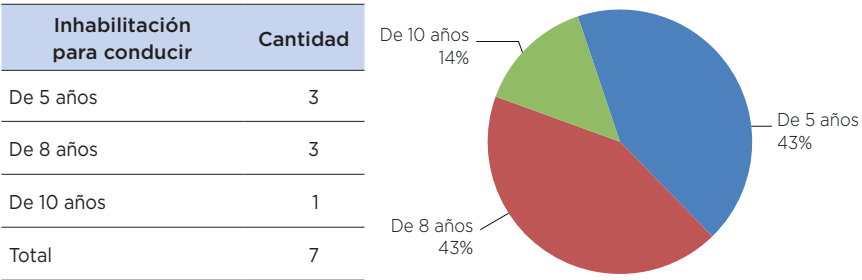


Tabla 56 y gráfico 116. Inhabilitación para conducir de la persona condenada



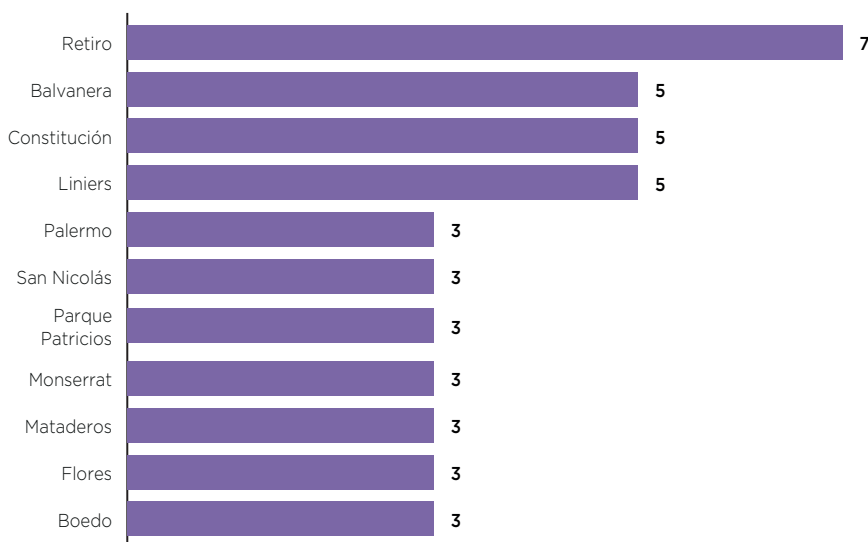
6.6. Siniestros viales en los que la persona imputada es chofer

Tabla 57. Choferes imputados según el barrio del siniestro vial

Barrio	Cantidad	Barrio	Cantidad
San Cristobal	1	Barracas	2
Villa Riachuelo	1	Villa Crespo	2
Villa Ortuzar	1	Villa Lugano	2
Chacarita	1	Villa Luro	2
Villa General Mitre	1	Saavedra	2
Villa Del Parque	1	Boedo	3
Vélez Sarsfield	1	Flores	3
San Telmo	1	Mataderos	3
Parque Avellaneda	1	Monserrat	3
Boca	1	Parque Patricios	3
La Boca	1	San Nicolás	3
Villa Santa Rita	1	Palermo	3
Puerto Madero	1	Liniers	5

Barrio	Cantidad	Barrio	Cantidad
Núñez	2	Constitución	5
Almagro	2	Balvanera	5
Belgrano	2	Retiro	7

Gráfico 117. Choferes imputados según los barrios con mayor cantidad de siniestros viales



6.6.1. Características de los siniestros viales en los que la persona imputada es chofer

Tabla 58. Modo de producción del siniestro vial en el que la persona imputada es chofer

¿Cómo se produjo el siniestro?	Cantidad
Colisión vehículo-persona	34
Colisión vehículo-vehículo	29
Colisión vehículo-objeto /animal	1
Vuelcos/despistes	2
Otro tipo de colisión	6
Total	72

6.6.2. Características de la víctimas de siniestros viales con chofer imputado

Tabla 59 y gráfico 118. Tipo de víctima del siniestro vial en el que la persona imputada es el chofer

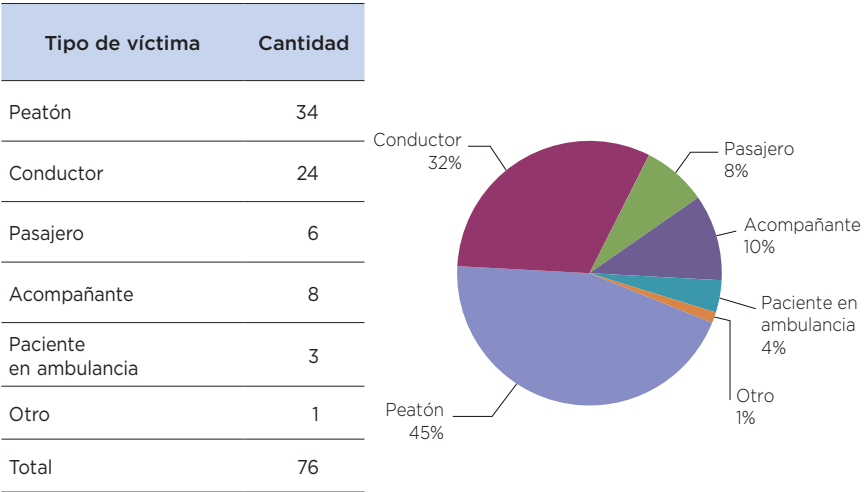
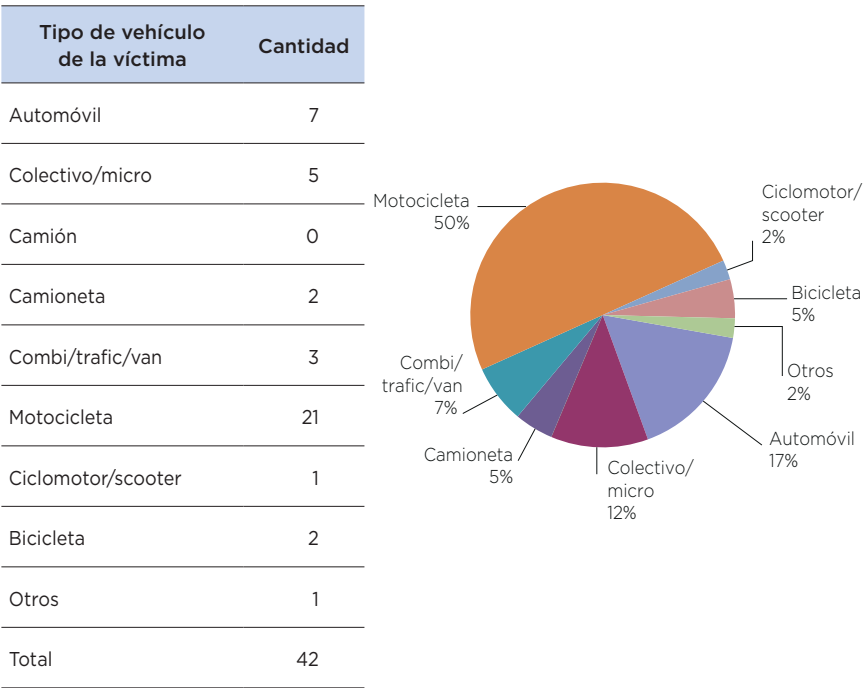


Tabla 60 y gráfico 119. Tipo de vehículo de la víctima del siniestro vial en el que la persona imputada es chofer



6.6.3. Estado procesal de los expedientes de siniestros viales en los que las personas imputadas son choferes

Tabla 61 y gráfico 120. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados en primera instancia

Primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	26
Rebeldía	0
Incompetencia o desestimación	0
Indagatoria	46
Archivo	0
Total	72

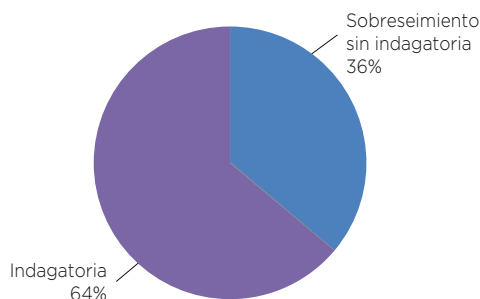


Tabla 62 y gráfico 121. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados con indagatoria

De los choferes imputados con indagatoria	Cantidad
Sobreseimiento	20
Falta de mérito	12
Procesamiento	14
Total	46

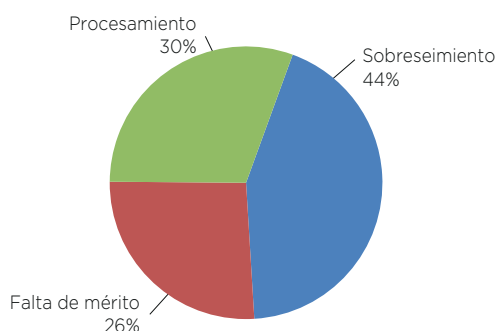


Tabla 63 y gráfico 122. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados con falta de mérito

De los choferes imputados con falta de mérito	Cantidad
Sobreseimiento	8
Procesamiento	4
Total	12

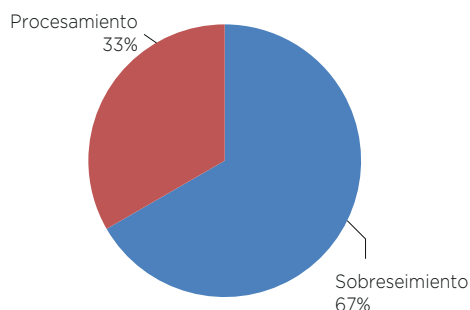


Tabla 64 y gráfico 123. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados al final de la primera instancia

Al final de primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	26
Sobreseimiento después de la indagatoria	20
Sobreseimiento después de la falta de mérito	8
Procesamiento después de la indagatoria	14
Procesamiento después de la falta de mérito	4
Archivo	0
Total	72

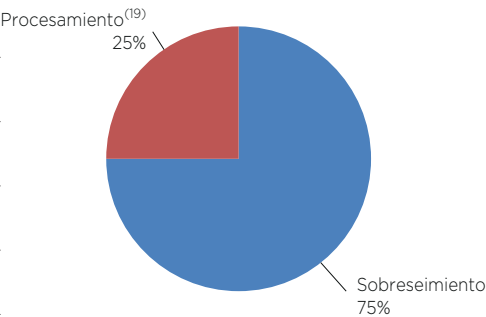


Tabla 65 y gráfico 124. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados en tribunales orales

Tribunal oral	Cantidad
Sobreseimiento	2
Rebeldía	1
Debate	4
Probation	9
Juicio abreviado	1
Sin datos	1
Total	18

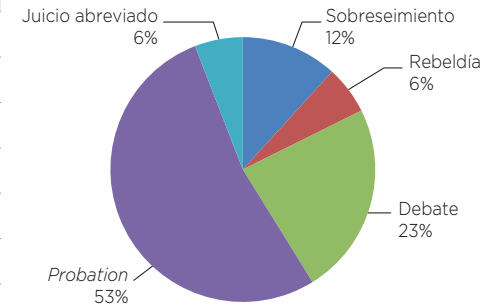


Tabla 66. Estado procesal de los expedientes de choferes imputados con debate en tribunales orales

Casos con debate	Cantidad
Absolución	
Condena	3
Sin resolver aún	1
Total	4

(19) Dentro de los imputados con procesamiento hubo 18 elevaciones a juicio.

Tabla 67 y gráfico 125. Estado procesal final de los expedientes de choferes imputados

Foto final del estado procesal de los expedientes	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	26
Sobreseimiento después de la indagatoria	20
Sobreseimiento después de la falta de mérito	8
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	2
Procesamiento sin elevación a juicio	0
Rebeldía	1
Probation	9
Juicio abreviado	1
Absolución luego del debate	0
Condena luego del debate	3
Debate aún sin resolver	1
Elevados a juicio oral sin resolver	1
Archivo	0
Total	72

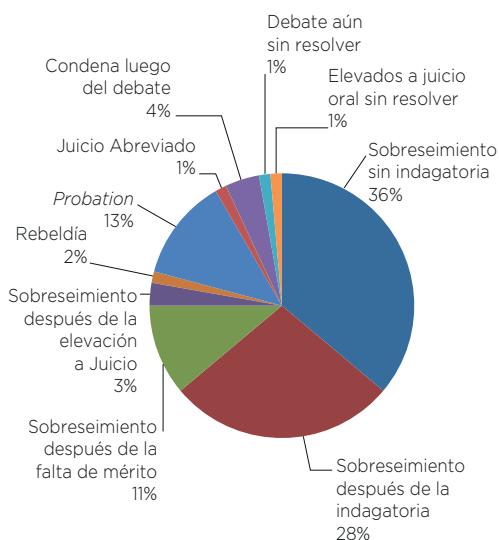


Tabla 68. Monto de la condena del chofer imputado

Condena	Cantidad
2 años	2
Entre 2 y 3 años	1
3 años	1
Total	4

Tabla 69 y gráfico 126. Inhabilitación para conducir del chofer imputado

Inhabilitación para conducir	Cantidad
Menos de 3 años	0
De 5 años	3
De 10 años	0
Total	3

6.7. Siniestros viales en los que hay querella

6.7.1. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales en causas con querella

Tabla 70 y gráfico 127. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en primera instancia en causas con querella

Primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	9
Rebeldía	0
Incompetencia o desestimación	0
Indagatoria	28
Archivo	0
Total	37

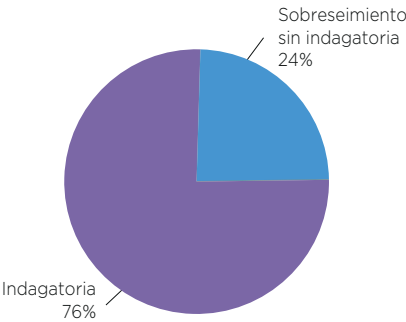


Tabla 71 y gráfico 128. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con indagatoria en causas con querella

De las personas imputadas con indagatorias	Cantidad
Sobreseimiento	8
Falta de mérito	4
Procesamiento	16
Total	28

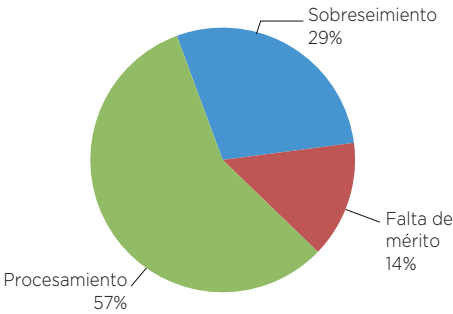


Tabla 72. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con falta de mérito en causas con querella

De las personas imputadas con falta de mérito	Cantidad
Sobreseimiento	2
Procesamiento	2
Total	4

Tabla 73 y gráfico 129. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas al final de la primera instancia en causas con querella

Al final de primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	9
Sobreseimiento después de la indagatoria	8
Sobreseimiento después de la falta de mérito	2
Procesamiento después de la indagatoria	16
Procesamiento después de la falta de mérito	2
Archivo	0
Total	37

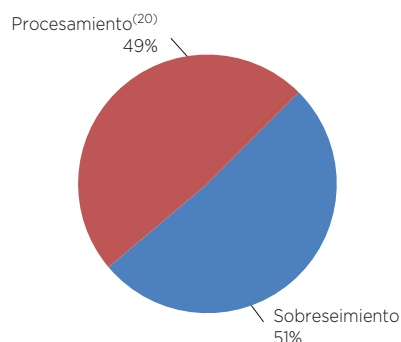
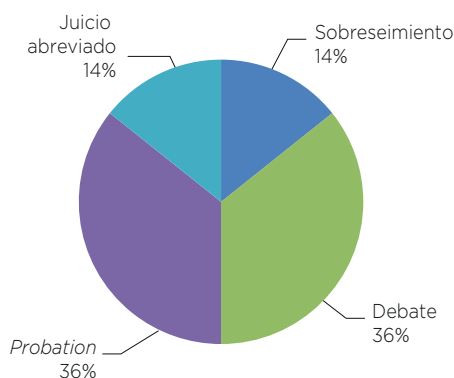


Tabla 74 y gráfico 130. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en tribunales orales en causas con querella

Tribunal oral	Cantidad
Sobreseimiento	2
Rebeldía	0
Debate	5
Probation	5
Juicio abreviado	2
Sin datos	4
Total	18



(20) Dentro de los imputados con procesamiento hubo 18 elevaciones a juicio.

Tabla 75. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con debate en tribunales orales en causas con querella

Casos con debate	Cantidad
Absolución	0
Condena	4
Sin resolver aún	1
Total	5

Tabla 76. Estado procesal de los casos con condena en causas con querella

Casos con condena (luego del debate o por juicio abreviado)	Cantidad
Cumplimiento efectivo	0
En suspenso	4
Total	4

Tabla 77 y gráfico 131. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas en causas con querella

Foto final del estado procesal de los expedientes	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	9
Sobreseimiento después de la indagatoria	8
Sobreseimiento después de la falta de mérito	2
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	2
Procesamiento sin elevación a juicio	0
Rebeldía	0
Probation	5
Juicio abreviado	2
Absolución luego del debate	0
Condena luego del debate	4
Debate aún sin resolver	1
Elevados a juicio oral sin resolver	4
Archivo	0
Total	37

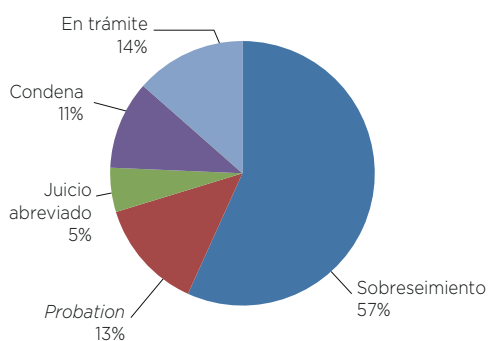


Tabla 78 y gráfico 132. Monto de la condena en causa con querrella

Condena	Cantidad
2 años	1
Entre 2 y 3 años	2
3 años	3
Total	6

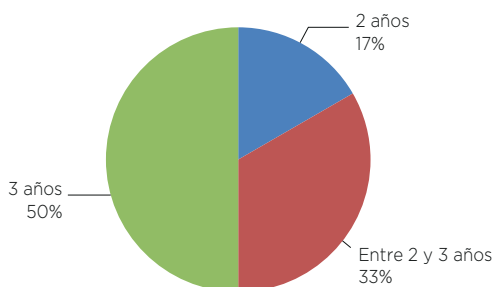


Tabla 79. Inhabilitación para conducir de la persona condenada en causa con querrella

Inhabilitación para conducir	Cantidad
Menos de 3 años	0
De 5 años	1
De 8 años	1
De 10 años	1
Total	3

Tabla 80 y gráfico 133. Modo de producción del siniestro en causa con querrella

¿Cómo se produjo el siniestro?	Cantidad
Colisión vehículo-persona	16
Colisión vehículo-vehículo	16
Colisión vehículo-objeto/animal	0
Vuelcos/despistes	2
Otro tipo de colisión	2
Total	36

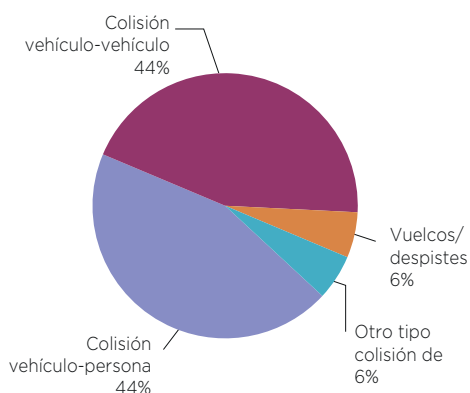
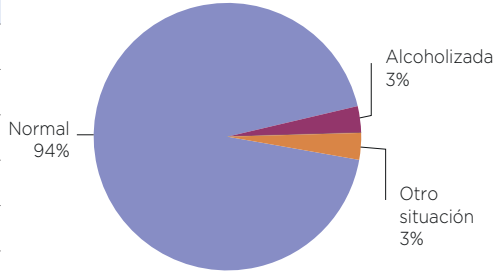


Tabla 81 y gráfico 134. Estado de las personas imputadas en causa con querella

Estado	Cantidad
Normal	29
Alcoholizado	1
Drogado	0
Otro situación	1
No consta	6
Total	37



6.8. Siniestros viales en los que no hay querella

6.8.1. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales en causas sin querella

Tabla 82 y gráfico 135. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en primera instancia en causas sin querella

Primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	38
Rebeldía	0
Incompetencia o desestimación	0
Indagatoria	56
Archivo	1
Total	95

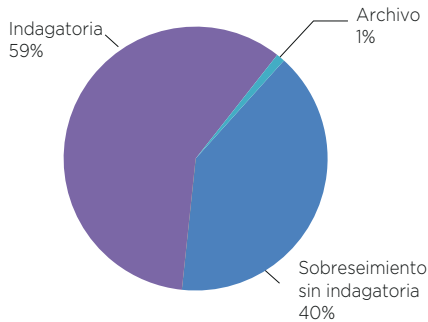


Tabla 83 y gráfico 136. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con indagatoria en causas sin querella

De las personas imputadas con indagatoria	Cantidad
Sobreseimiento	29
Falta de mérito	10
Procesamiento	17
Total	56

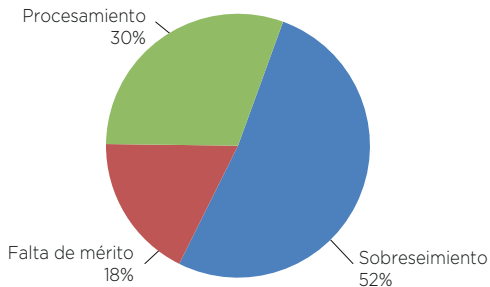


Tabla 84. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con falta de mérito en causas sin querella

De las personas imputadas con falta de mérito	Cantidad
Sobreseimiento	7
Procesamiento	3
Total	10

Tabla 85 y gráfico 137. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas al final de la primera instancia en causas sin querella

Al final de primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	38
Sobreseimiento después de la indagatoria	29
Sobreseimiento después de la falta de mérito	7
Procesamiento después de la indagatoria	17
Procesamiento después de la falta de mérito	3
Archivo	1
Total	95

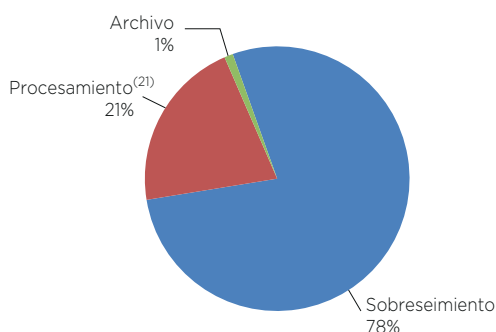
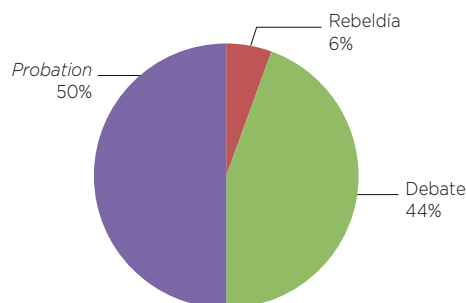


Tabla 86 y gráfico 138. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas en tribunales orales en causas sin querella

Tribunal oral	Cantidad
Sobreseimiento	0
Rebeldía	1
Debate	8
Probation	9
Juicio abreviado	0
Sin datos	1
Total	19



(21) Dentro de los imputados con procesamiento hubo 19 elevaciones a juicio.

Tabla 87. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas con debate en tribunales orales en causas sin querella

Casos con debate	Cantidad
Absolución	0
Condena	5
Sin resolver aún	3
Total	8

Tabla 88. Estado procesal de los casos con condena en causas sin querella

Casos con condena (luego del debate o por juicio abreviado)	Cantidad
Cumplimiento efectivo	0
En suspenso	5
Total	5

Tabla 89 y gráfico 139. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas en causas sin querella

Foto final del estado procesal de los expedientes	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	38
Sobreseimiento después de la indagatoria	29
Sobreseimiento después de la falta de mérito	7
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	0
Procesamiento sin elevación a juicio	1
Rebeldía	1
Probation	9
Juicio abreviado	0
Absolución luego del debate	0
Condena luego del debate	5
Debate aún sin resolver	3
Elevados a juicio oral sin resolver	1
Archivo	1
Total	95

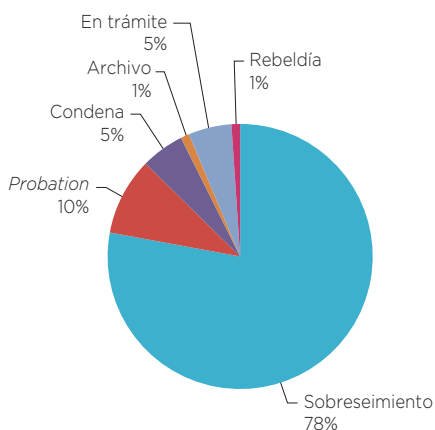


Tabla 90. Monto de la condena de las personas imputadas en causa sin querella

Condena	Cantidad
2 años	0
Entre 2 y 3 años	2
3 años	3
Total	5

Tabla 91. Inhabilitación para conducir de las personas condenadas en causa sin querellas

Inhabilitación para conducir	Cantidad
Menos de 3 años	0
De 5 años	1
De 8 años	2
De 10 años	0
Total	3

6.9. Siniestros cuyo modo de producción es colisión vehículo-persona (62 causas)

6.9.1. Características de los siniestros viales vehículo-persona

Tabla 92 y gráfico 140. Siniestros viales vehículo-persona por franja horaria

Franja horaria	Cantidad
De 0:00 a 5:59 h	5
De 6:00 a 11:59 h	22
De 12:00 a 17:59 h	20
De 18:00 a 23:59 h	13
No consta	2
Total	62

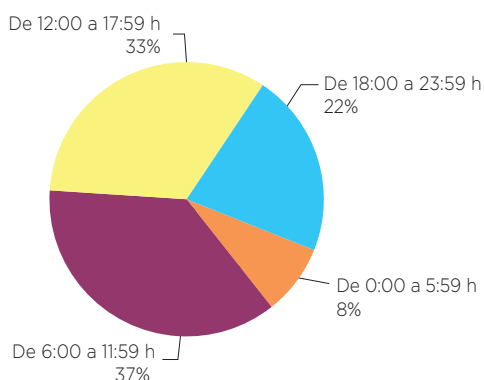


Tabla 93 y gráfico 141. Siniestros viales vehículo-persona por lugar de ocurrencia

Lugar del siniestro	Cantidad
Calle	15
Avenida	40
Autopista	6
Metrobús	1
Ciclovia	0
Otros	0
Total	62

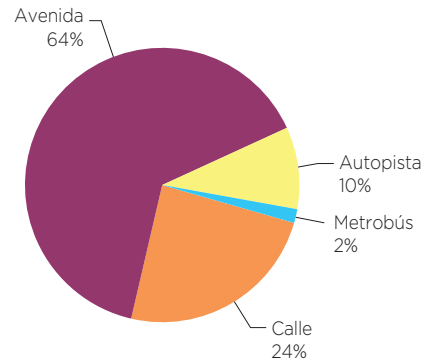


Tabla 94 y gráfico 142. Siniestros viales vehículo-persona por tipo de sitio en la vía pública

Sitio en la vía pública	Cantidad
Intersección	39
Recta	21
Curva	1
Rotonda	1
Puente	0
Otros	0
Total	62

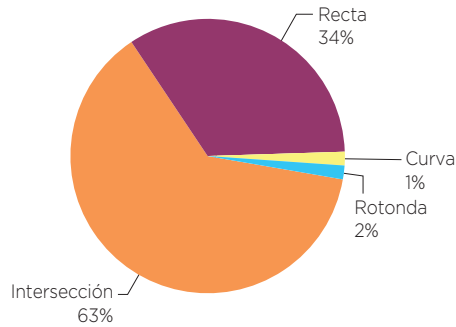


Tabla 95 y gráfico 143. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial vehículo-persona

Estado de la vía pública	Cantidad
Bueno	50
Regular/baches	7
En obra/reparación	0
Reducida por accidente	0
No consta	8
Otro	0
Total	62

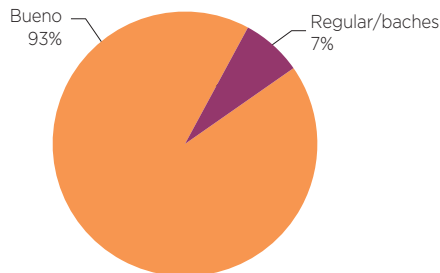


Tabla 96 y gráfico 144. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial vehículo-persona

Semáforo	Cantidad
Funcionaba	48
No funcionaba	0
Intermitente/mal	0
Sin semáforo	7
No consta	7
Total	62

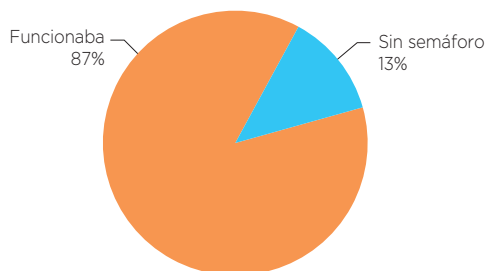


Tabla 97 y gráfico 145. Estado del clima al momento del siniestro vial vehículo-persona

Clima	Cantidad
Normal/bueno	41
Nublado/niebla	4
Lluvia/llovizna	9
Granizo	0
No consta	8
Total	62

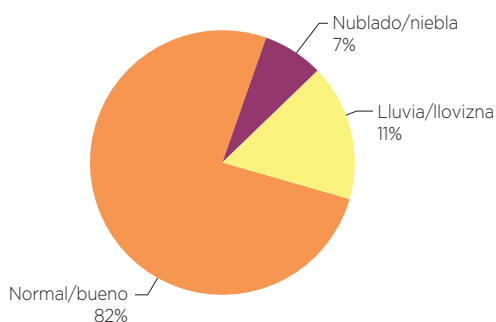
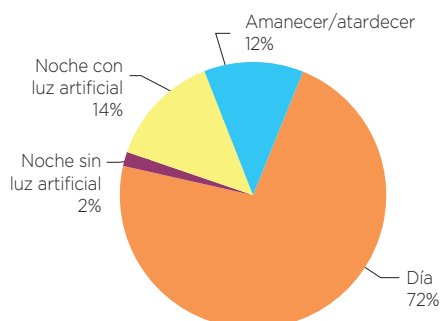


Tabla 98 y gráfico 146. Gradación de la luz al momento del siniestro vial vehículo-persona

Luminosidad	Cantidad
Día	42
Noche sin luz artificial	1
Noche con luz artificial	8
Amanecer/atardecer	7
No consta	4
Total	62



6.9.2. Características de la víctimas de siniestros viales vehículo-persona (62 víctimas)

Tabla 99 y gráfico 147. Sexo de la víctima de siniestro vial vehículo-persona

Sexo de la víctima	Cantidad
Masculino	39
Femenino	23
Total	62

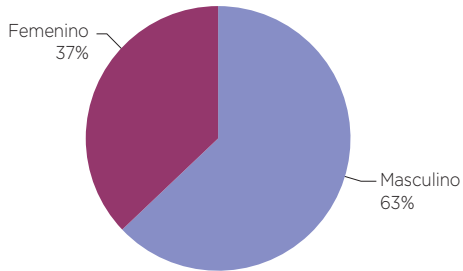


Tabla 100 y gráfico 148. Edad de la víctima del siniestro vial vehículo-persona

Edad de la víctima	Cantidad
Menores de 18 años	2
De 18 a 20 años	3
De 21 a 24 años	0
De 25 a 34 años	4
De 35 a 44 años	4
De 45 a 54 años	10
De 55 a 64 años	8
De 65 años o más	29
No consta	2
Total	62

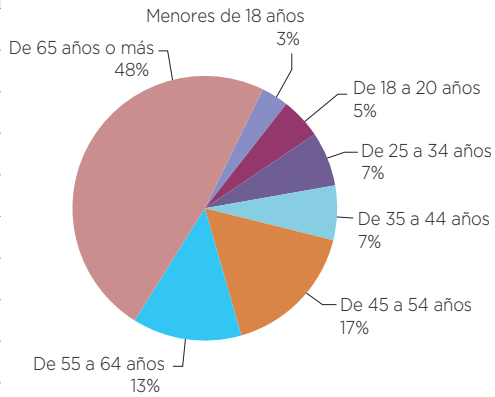
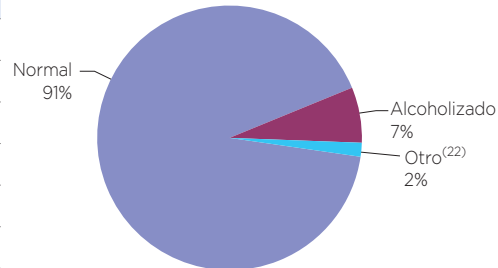


Tabla 101 y gráfico 149. Estado de la víctima del siniestro vial vehículo-persona

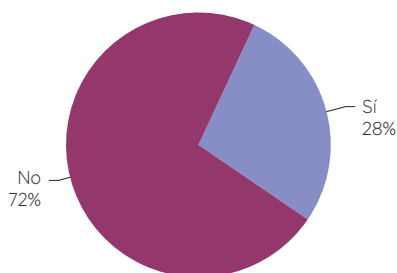
Estado de la víctima	Cantidad
Normal	54
Alcoholizado	4
Drogado	
Enfermo en traslado	
Otro	1
No consta	3
Total	62



(22) El Otro corresponde a retraso mental severo.

Tabla 102 y gráfico 150. Querrela de la familia de la víctima en causas por siniestro vial vehículo-persona

¿La familia de la víctima es querellante?	Cantidad
Sí	16
No	42
No consta	4
Total	62



6.9.3. Características de las personas imputadas por siniestro vial vehículo-persona (63 imputados)

Tabla 103 y gráfico 151. Sexo de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona

Sexo de la persona imputada	Cantidad
Masculino	60
Femenino	3
No consta	0
Total	63

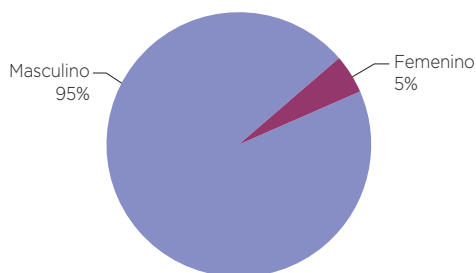


Tabla 104 y gráfico 152. Edad de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona

Edad de la persona imputada	Cantidad
Menores de 18 años	0
De 18 a 20 años	1
De 21 a 24 años	5
De 25 a 34 años	20
De 35 a 44 años	21
De 45 a 54 años	12
De 55 a 64 años	3
De 65 años o más	1
No consta	0
Total	63

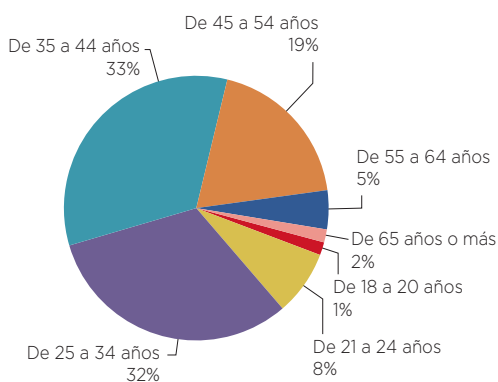


Tabla 105 y gráfico 153. Estado de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona

Estado de las personas imputadas	Cantidad
Normal	47
Alcoholizado	
Drogado	
Otro situación	1
No consta	15
Total	63

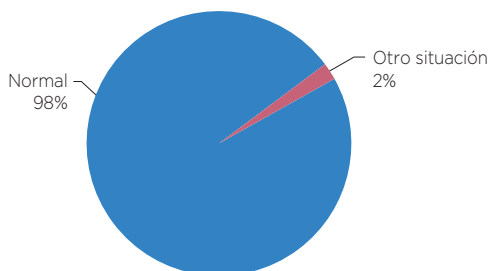


Tabla 106 y gráfico 154. Comportamiento de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona

¿Cómo se comportó la persona imputada una vez sucedió el siniestro	Cantidad
Permaneció	59
Abandonó	1
Sin datos	3
Total	63

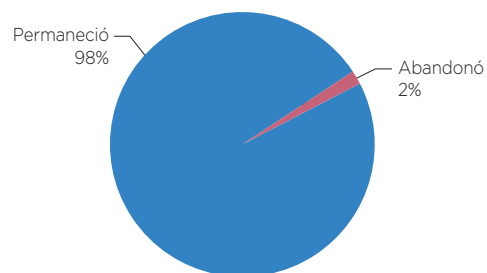


Tabla 107 y gráfico 155. Tipo de vehículo de las personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona

Tipo de vehículo de la persona imputada	Cantidad
Automóvil	20
Colectivo/micro	20
Camión	8
Camioneta	6
Combi/trafic/van	1
Motocicleta	8
Ciclomotor/scooter	0
Bicicleta	0
Otros	0
Total	63

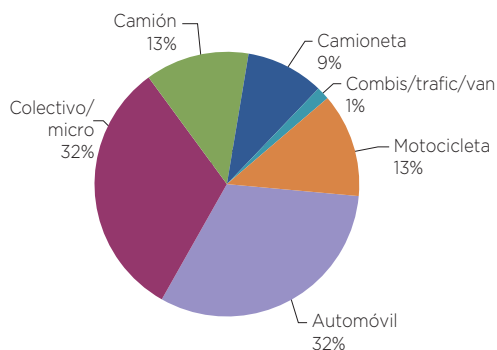


Tabla 108 y gráfico 156. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona

¿Qué uso le daba la persona imputada a su vehículo?	Cantidad
Uso particular	26
Taxi	1
Remise	1
Colectivo	20
Micro larga distancia	0
Chárter	0
Transporte de carga	11
Servicio de envío rápido	1
Ambulancia	1
Patrullero/seguridad privada	1
Recolector de residuos	0
Otro destino (correo)	1
Total	63

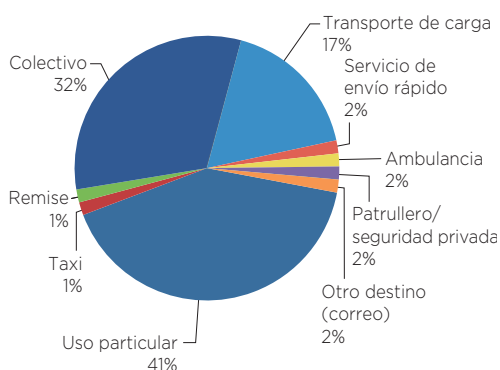
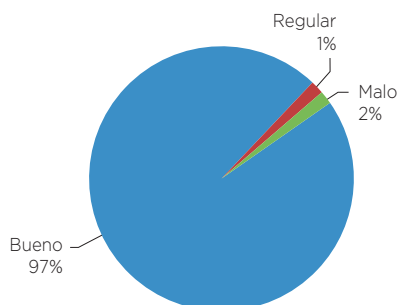


Tabla 109 y gráfico 157. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada por siniestro vial vehículo-persona

Estado del vehículo	Cantidad
Bueno	60
Regular	1
Malo	1
No consta	1
Total	63



6.9.4. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona

Tabla 110 y gráfico 158. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona en primera instancia

Primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	13
Rebeldía	0
Incompetencia o desestimación	0
Indagatoria	50
Archivo	0
Total	63

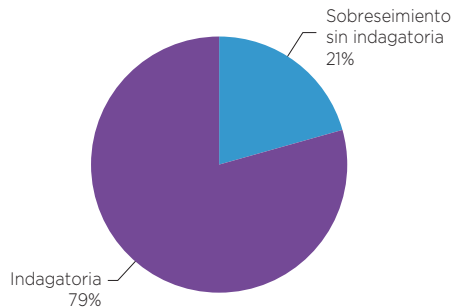


Tabla 111 y gráfico 159. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona con indagatoria

De las personas imputadas con indagatoria	Cantidad
Sobreseimiento	23
Falta de mérito	9
Procesamiento	18
Total	50

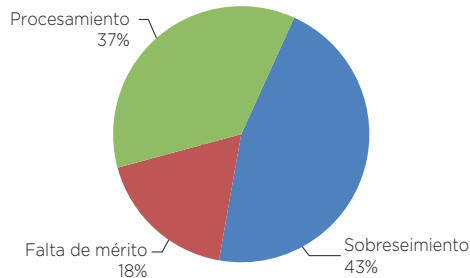


Tabla 112 y gráfico 160. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona con falta de mérito

De las personas imputadas con falta de mérito	Cantidad
Sobreseimiento	5
Procesamiento	4
Total	9

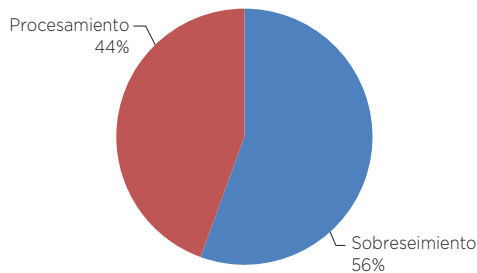


Tabla 113 y gráfico 161. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona al final de la primera instancia

Al final de primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	13
Sobreseimiento después de la indagatoria	23
Sobreseimiento después de la falta de mérito	5
Procesamiento después de la indagatoria	18
Procesamiento después de la falta de mérito	4
Archivo	0
Total	63

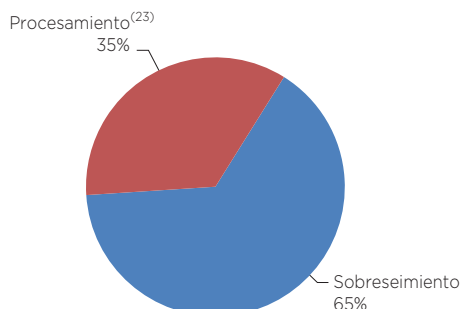


Tabla 114 y gráfico 162. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona en tribunales orales

Tribunal oral	Cantidad
Sobreseimiento	1
Rebeldía	0
Debate	9
<i>Probation</i>	10
Juicio abreviado	0
Sin datos	1
Total	21

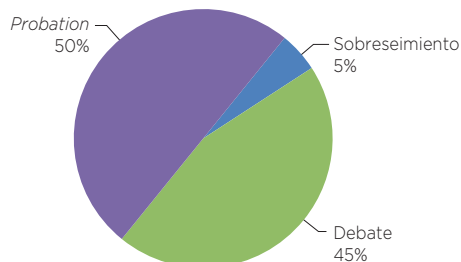
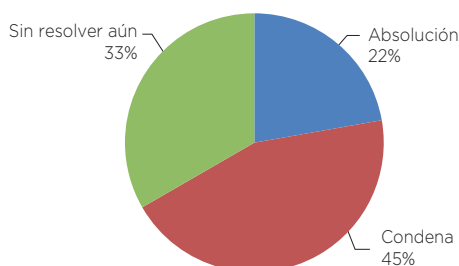


Tabla 115 y gráfico 163. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona con debate en tribunales orales

Casos con debate	Cantidad
Absolución	2
Condena	4
Sin resolver aún	3
Total	9



(23) Dentro de los imputados con procesamiento hubo 21 elevaciones a juicio.

Tabla 116. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona en casos con condenas

Casos con condena (luego del debate o por juicio abreviado)	Cantidad
Cumplimiento efectivo	0
En suspenso	4
Total	4

Tabla 117 y gráfico 164. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales vehículo-persona

Foto final del estado procesal de los expedientes	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	13
Sobreseimiento después de la indagatoria	23
Sobreseimiento después de la falta de mérito	5
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	1
Rebeldía	0
Probation	10
Juicio abreviado	0
Absolución luego del debate	2
Condena luego del debate	4
Debate aún sin resolver	3
Elevados a juicio oral sin resolver	2
Archivo	0
Total	63

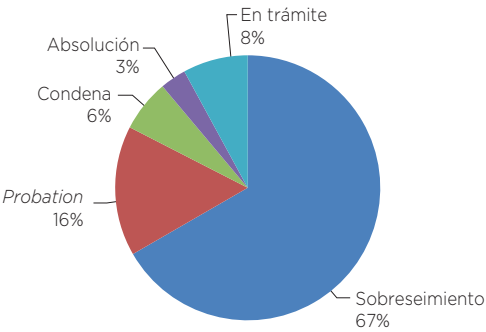


Tabla 118. Monto de la condena por siniestro vial vehículo-persona

Condenas	Cantidad
2 años	1
Entre 2 y 3 años	1
3 años	2
Total	4

Tabla 119. Inhabilitación para conducir por siniestro vial vehículo-persona

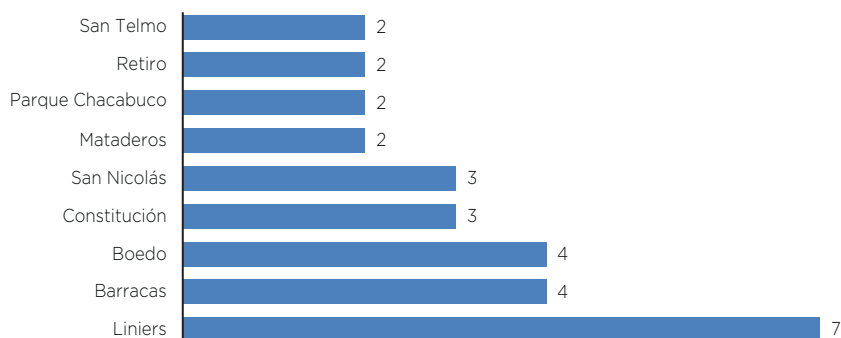
Inhabilitación para conducir	Cantidad
De 5 años	2
De 8 años	0
De 10 años	0
Total	2

6.10. Siniestros viales en los que la víctima circulaba en moto/ciclomotor/scooter (45 causas)

Tabla 120. Barrios donde se produjeron los siniestros con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Barrios donde se produjeron los siniestros			
Almagro	1	Retiro	2
Barracas	4	Saavedra	1
Belgrano	1	San Nicolás	3
Boedo	4	San Telmo	2
Constitución	3	Villa Crespo	1
Chacarita	1	Villa Devoto	1
Liniers	7	Villa Lugano	1
Mataderos	2	Villa Luro	1
Nueva Pompeya	1	Villa Pueyrredón	1
Núñez	1	Villa Santa Rita	1
Parque Avellaneda	1	Villa Soldati	1
Parque Chacabuco	2	Villa Urquiza	1
Puerto Madero	1		

Gráfico 165. Barrios con mayor cantidad de siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter



6.10.1. Características de los siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/coclomotor/scooter

Tabla 121 y gráfico 166. Siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter por lugar de ocurrencia

Lugar del siniestro	Cantidad
Calle	8
Avenida	26
Autopista	11
Metrobús	0
Ciclovía	0
Otros	0
Total	45

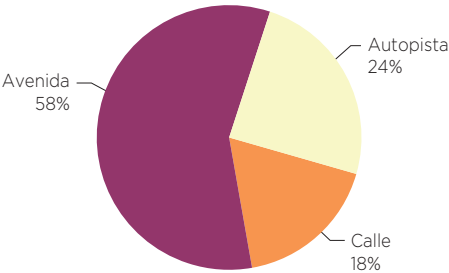


Tabla 122 y gráfico 167. Siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter por tipo de sitio en la vía pública

Sitio en la vía pública	Cantidad
Intersección	29
Recta	14
Curva	1
Rotonda	0
Puente	1
Otros	0
Total	45

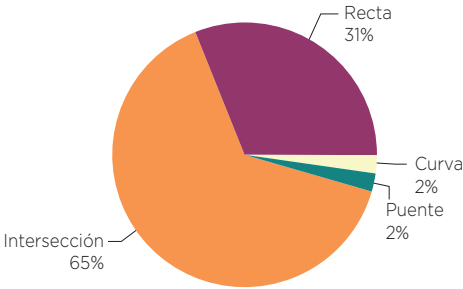


Tabla 123 y gráfico 168. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Estado de la vía pública	Cantidad
Bueno	36
Regular/b aches	2
En obra/reparación	0
Reducida por accidente	0
No consta	7
Otro	0
Total	45

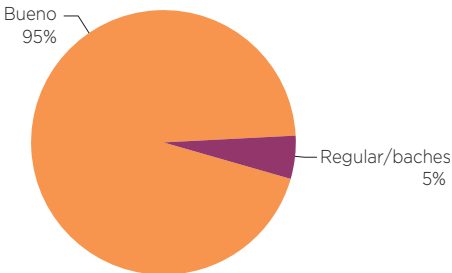


Tabla 124 y gráfico 169. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Semáforo	Cantidad
Funcionaba	18
No funcionaba	0
Intermitente/mal	0
Sin semáforo	12
No consta	15
Total	45

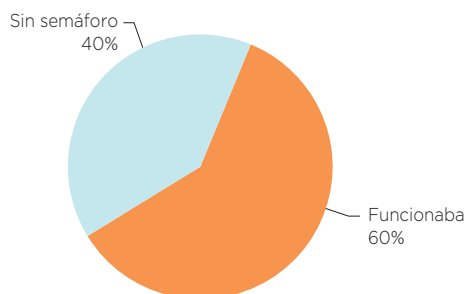


Tabla 125 y gráfico 170. Estado del clima al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Clima	Cantidad
Normal/bueno	26
Nublado/niebla	4
Lluvia/llovizna	1
Granizo	0
No consta	14
Total	45

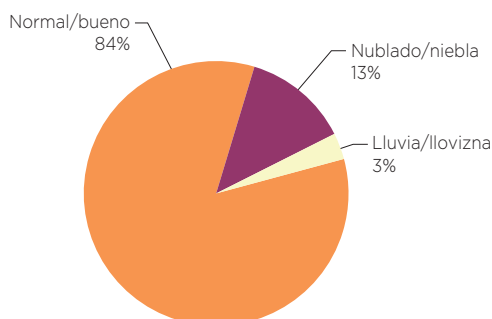


Tabla 126 y gráfico 171. Gradación de la luz al momento del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Luminosidad	Cantidad
Día	22
Noche sin luz artificial	2
Noche con luz artificial	14
Amanecer/atardecer	4
No consta	3
Total	45

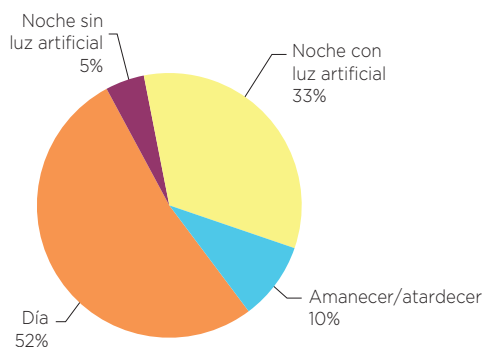
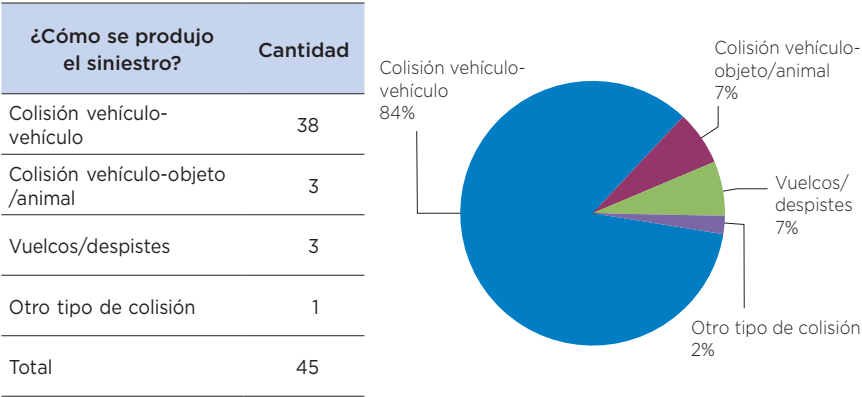


Tabla 127 y gráfico 172. Modo de producción del siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter



6.10.2. Características de las víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Tabla 128 y gráfico 173. Tipo de víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

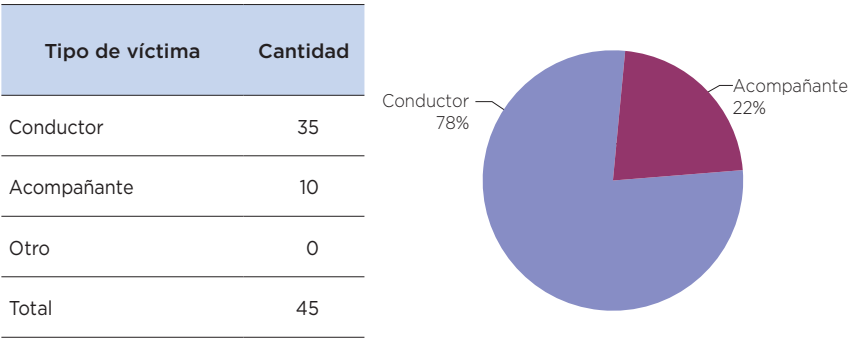


Tabla 129 y gráfico 174. Sexo de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

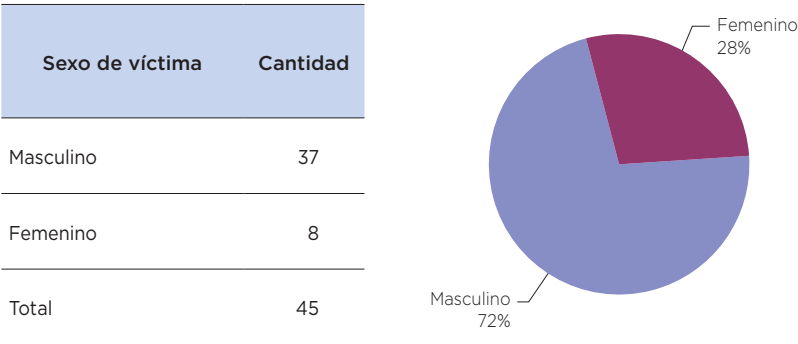


Tabla 130 y gráfico 175. Edad de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

Edad de víctima	Cantidad
Menores de 18 años	1
De 18 a 20 años	7
De 21 a 24 años	7
De 25 a 34 años	17
De 35 a 44 años	9
De 45 a 54 años	2
De 55 a 64 años	0
De 65 años o más	1
No consta	1
Total	45

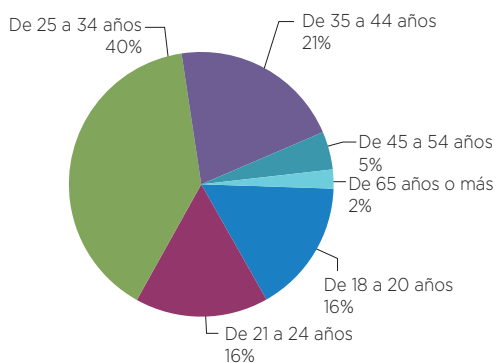


Tabla 131 y gráfico 176. Estado de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

Estado de víctima	Cantidad
Normal	33
Alcoholizado	7
Drogado	2
No consta	3
Total	45

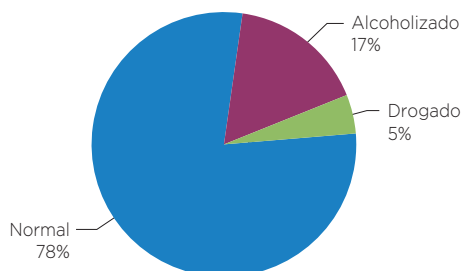


Tabla 132 y gráfico 177. Querella de la familia en causas con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

¿La familia de la víctima es querellante?	Cantidad
Sí	13
No	28
No consta	4
Total	45

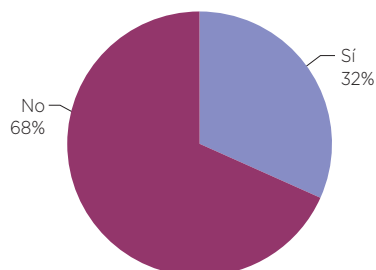


Tabla 133 y gráfico 178. Uso/servicio del vehículo de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

¿Qué uso le daba la víctima al vehículo?	Cantidad
Uso particular	42
Servicio de envío rápido	3
Total	45

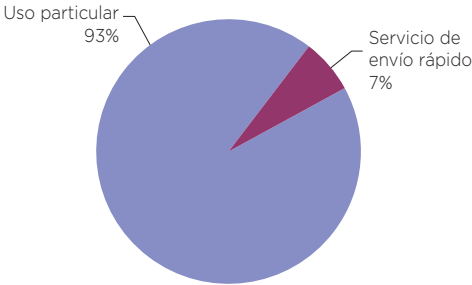


Tabla 134 y gráfico 179. Estado de conservación del vehículo de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

Estado del vehículo de la víctima	Cantidad
Bueno	26
Regular	2
Malo	1
No consta	16
Total	45

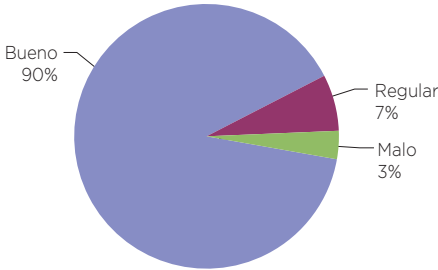
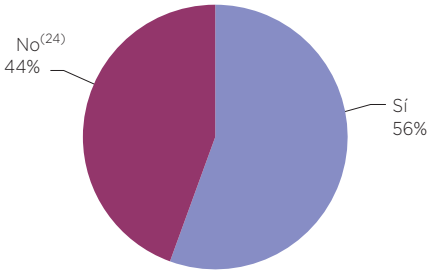


Tabla 135 y gráfico 180. Uso de casco por parte de la víctima que circulaba en moto/ciclomotor/scooter

¿Usaba casco la víctima?	Cantidad
Sí	20
No	16
No consta	9
Total	45



(24) De las víctimas sin casco, 13 son conductores y 3 son acompañantes.

6.10.3. Características de las personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Tabla 136 y gráfico 181. Sexo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/coclomotor/scooter

Sexo de la persona imputada	Cantidad
Masculino	46
Femenino	3
No consta	0
Total	49

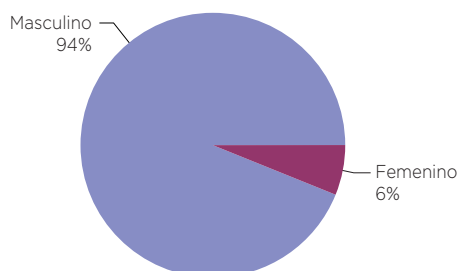


Tabla 137 y gráfico 182. Edad de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Edad de la persona imputada	Cantidad
Menores de 18 años	0
De 18 a 20 años	1
De 21 a 24 años	3
De 25 a 34 años	16
De 35 a 44 años	16
De 45 a 54 años	5
De 55 a 64 años	4
De 65 años o mas	0
No consta	4
Total	49

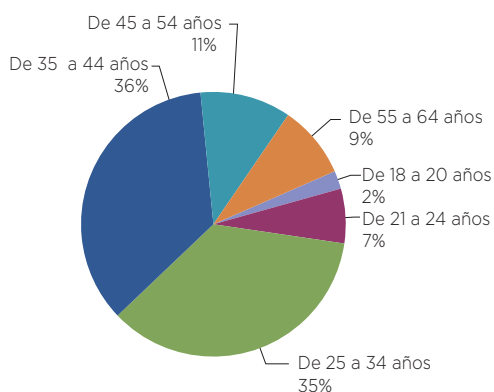


Tabla 138 y gráfico 183. Estado de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Estado de la persona imputada	Cantidad
Normal	39
Alcoholizado	2
Drogado	0
Otro situación	0
No consta	8
Total	49

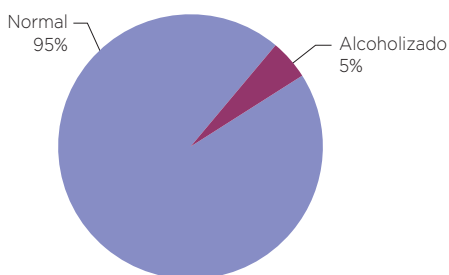


Tabla 139 y gráfico 184. Comportamiento de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter una vez sucedido el siniestro

¿Qué hizo la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial?	Cantidad
Permaneció	44
Abandonó	3
Sin datos	2
Total	49

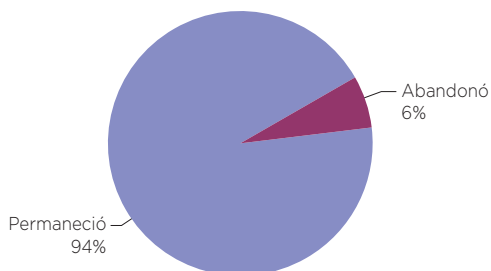


Tabla 140 y gráfico 185. Tipo de vehículo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Tipo de vehículo	Cantidad
Automóvil	19
Colectivo/micro	9
Camión	10
Camioneta	1
Combi/trafic/van	1
Motocicleta	8
Ciclomotor/scooter	0
Bicicleta	0
No consta	1
Total	49

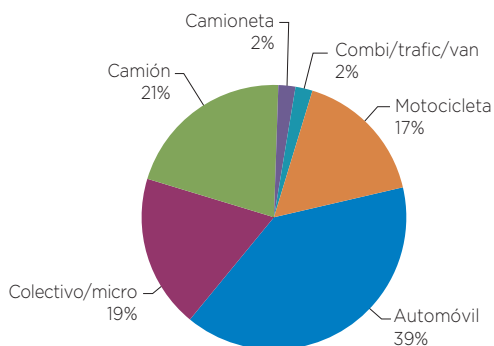


Tabla 141 y gráfico 186. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

¿Qué uso le daba la persona imputada al vehículo?	Cantidad
Uso particular	24
Taxi	0
Remise	2
Colectivo	9
Micro larga distancia	0
Chárter	0
Transporte de carga	7
Servicio de envío rápido	0
Ambulancia	1
Patrullero/seguridad privada	2
Recolector de residuos	2
Otro destino (correo)	1
No consta	1
Total	49

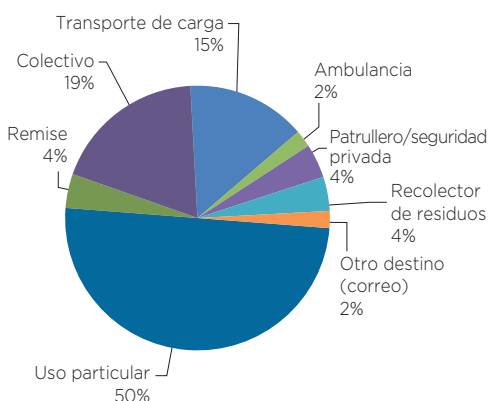
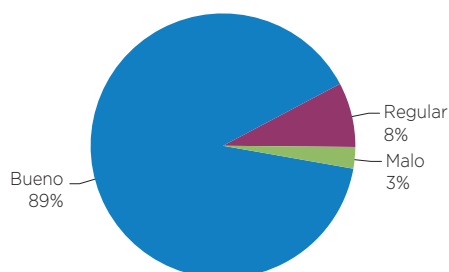


Tabla 142y gráfico 187. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Estado del vehículo	Cantidad
Bueno	34
Regular	3
Malo	1
No consta	11
Total	49



6.10.4. Estado procesal de los expedientes de las personas imputadas por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Tabla 143 y gráfico 188. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter en primera instancia

Primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	22
Rebeldía	0
Incompetencia o desestimación	0
Indagatoria	27
Archivo	0
Total	49

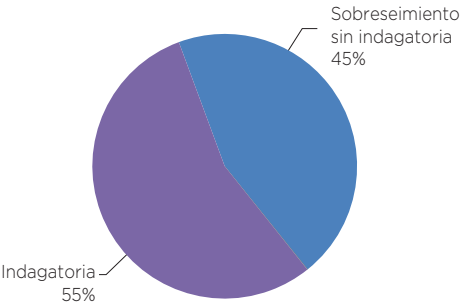


Tabla 144 y gráfico 189. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter con indagatoria

De las personas imputadas con indagatoria	Cantidad
Sobreseimiento	16
Falta de mérito	3
Procesamiento	8
Total	27

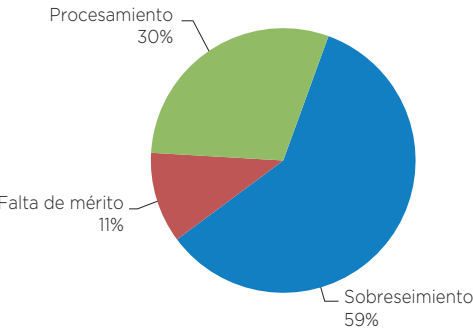


Tabla 145. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter con falta de mérito

De los personas imputadas con falta de mérito	Cantidad
Sobreseimiento	3
Procesamiento	0
Total	3

Tabla 146 y gráfico 190. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter al final de la primera instancia

Al final de primera instancia	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	22
Sobreseimiento después de la indagatoria	16
Sobreseimiento después de la falta de mérito	3
Procesamiento después de la indagatoria	8
Procesamiento después de la falta de mérito	0
Archivo	0
Total	49

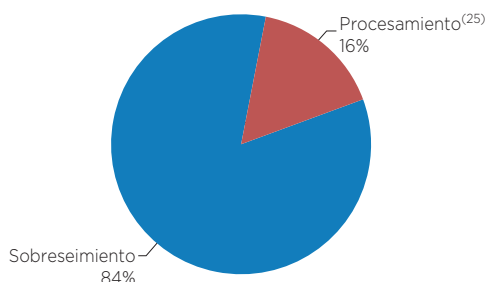
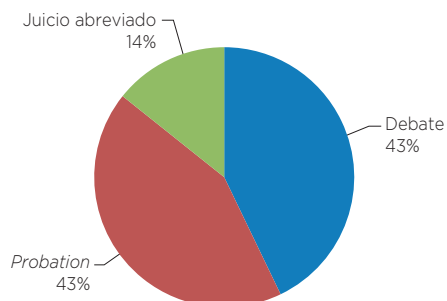


Tabla 147 y gráfico 191. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter en tribunales orales

Tribunal oral	Cantidad
Sobreseimiento	0
Rebeldía	0
Debate	3
Probation	3
Juicio abreviado	1
Sin datos	1
Total	8



(25) Dentro de los imputados con procesamiento hubo 8 elevaciones a juicio.

Tabla 148. Estado procesal de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter con debate en tribunales orales

Caso con debate	Cantidad
Absolución	
Condena	2
Sin resolver aún	1
Total	3

Tabla 149. Estado de los casos con condena por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Casos con condena (luego del debate o por juicio abreviado)	Cantidad
Cumplimiento efectivo	0
En suspenso	3
Total	3

Tabla 150 y gráfico 192. Estado procesal final de los expedientes de personas imputadas por siniestros viales con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Foto final del estado procesal del expediente	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	22
Sobreseimiento después de la indagatoria	16
Sobreseimiento después de la falta de mérito	3
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	0
Procesamiento sin elevación a juicio	0
Rebeldía	0
Probation	3
Juicio abreviado	1
Absolución luego del debate	0
Condena luego del debate	2
Debate aún sin resolver	1
Elevados a juicio oral sin resolver	1
Archivo	0
Total	49

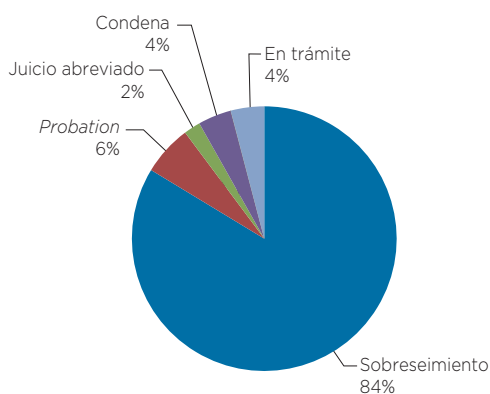


Tabla 151. Monto de la condena por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

Condenas	Cantidad
2 años	0
Entre 2 y 3 años	1
3 años	3
Total	4

Tabla 152. Inhabilitación para conducir de la persona imputada por siniestro vial con víctimas que circulaban en moto/ciclomotor/scooter

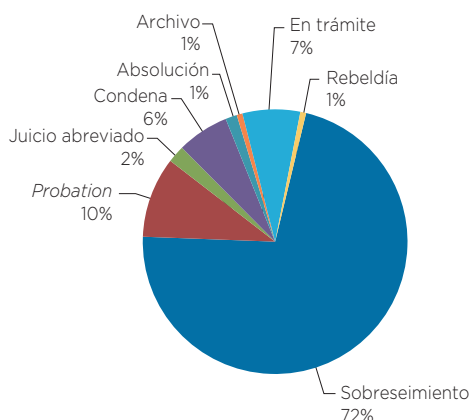
Inhabilitación para conducir	Cantidad
Menos de 3 años	0
De 5 años	0
De 8 años	1
De 10 años	1
Total	2

6.11. Siniestros viales con condena

6.11.1. Datos de la causa

Tabla 153 y gráfico 193. Estado procesal final de los expedientes de siniestros viales con condena

Foto final del estado procesal de los expedientes	Cantidad
Sobreseimiento sin indagatoria	48
Sobreseimiento después de la indagatoria	40
Sobreseimiento después de la falta de mérito	12
Sobreseimiento después de la elevación a juicio	2
Procesamiento sin elevación a juicio	1
Rebeldía	1
Probation	14
Juicio abreviado	3
Absolución luego del debate	2
Condena luego del debate	9
Debate aún sin resolver	4
Elevados a juicio oral sin resolver	5
Archivo	1
Total	142



6.11.2. Características de los siniestros viales con condena

Tabla 154 y gráfico 194. Siniestros viales con condena por lugar de ocurrencia

Lugar de siniestro	Cantidad
Calle	2
Avenida	8
Autopista	2
Metrobús	0
Ciclovía	0
Otros	0
Total	12

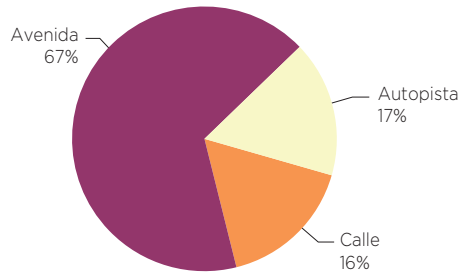


Tabla 155 y gráfico 195. Siniestros viales con condena por tipo de sitio en la vía pública

Sitio en la vía pública	Cantidad
Intersección	9
Recta	3
Curva	0
Rotonda	0
Puente	0
Otros	0
Total	12

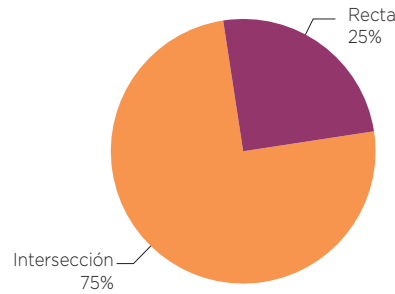


Tabla 156 y gráfico 196. Estado de la vía pública al momento del siniestro vial con condena

Estado de la vía pública	Cantidad
Bueno	10
Regular/baches	1
En obra/reparación	0
Reducida por accidente	0
No consta	1
Otro	0
Total	12

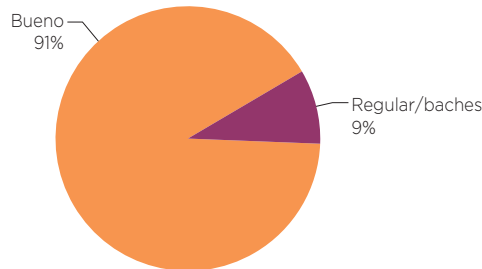


Tabla 157 y gráfico 197. Funcionamiento del semáforo al momento del siniestro vial con condena

Semáforo	Cantidad
Funcionaba	6
No funcionaba	0
Intermitente/mal	0
Sin semáforo	1
No consta	5
Total	12

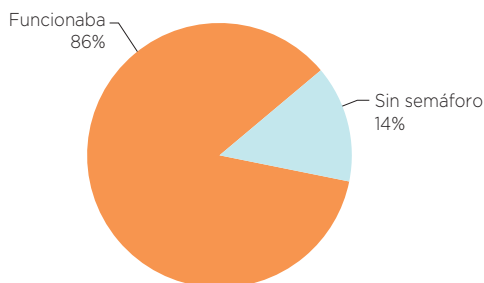


Tabla 158 y gráfico 198. Estado del clima al momento del siniestro vial con condena

Clima	Cantidad
Normal/bueno	10
Nublado/niebla	0
Lluvia/llovizna	1
Granizo	0
No consta	1
Total	12

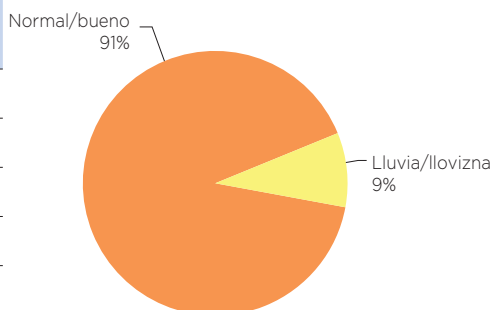


Tabla 159 y gráfico 199. Gradación de la luz al momento del siniestro vial con condena

Luminosidad	Cantidad
Día	6
Noche sin luz artificial	0
Noche con luz artificial	2
Amanecer/atardecer	4
No consta	0
Total	12

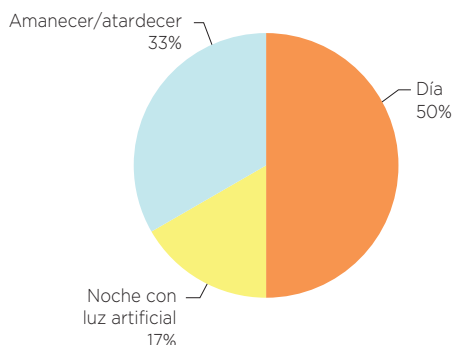
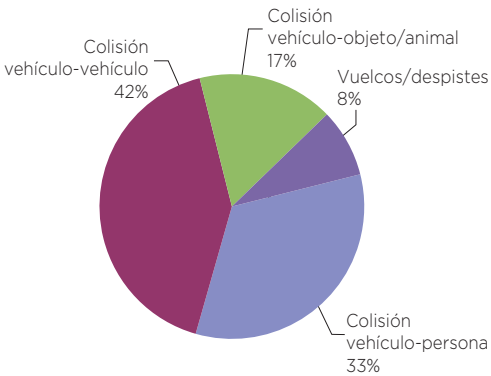


Tabla 160 y gráfico 200. Modo de producción del siniestro vial con condena

¿Cómo se produjo el siniestro?	Cantidad
Colisión vehículo-persona	4
Colisión vehículo-vehículo	5
Colisión vehículo-objeto /animal	2
Vuelcos/despistes	1
Otro tipo de colisión	
Total	12



6.11.3. Datos de la persona imputada

Tabla 161 y gráfico 201. Sexo de la person imputada en siniestro vial con condena

Sexo de la persona imputada	Cantidad
Masculino	11
Femenino	1
No consta	0
Total	12

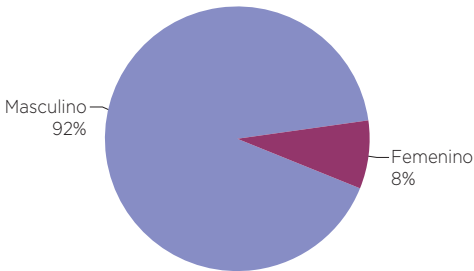


Tabla 162 y gráfico 202. Edad de la persona imputada en siniestro vial con condena

Edad de la persona imputada	Cantidad
Menores de 18 años	0
De 18 a 20 años	1
De 21 a 24 años	0
De 25 a 34 años	5
De 35 a 44 años	3
De 45 a 54 años	1
De 55 a 64 años	1
De 65 años o mas	0
No consta	1
Total	12

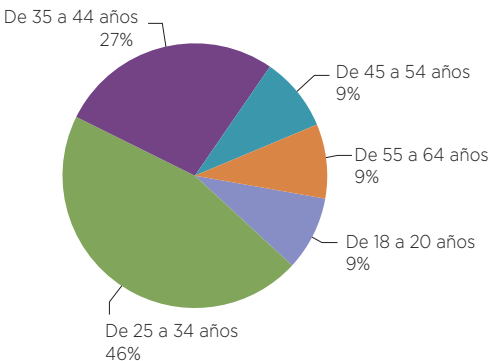


Tabla 163 y gráfico 203. Tipo de persona imputada en siniestro vial con condena

Tipo de la persona imputada	Cantidad
Conductor	12
Otro tipo ⁽²⁶⁾	0
Total	12

Tabla 164 y gráfico 204. Estado de la persona imputada en siniestro vial con condena

Estado de la persona imputada	Cantidad
Normal	6
Alcoholizado	4
Drogado	0
Otro situación	
No consta	2
Total	12

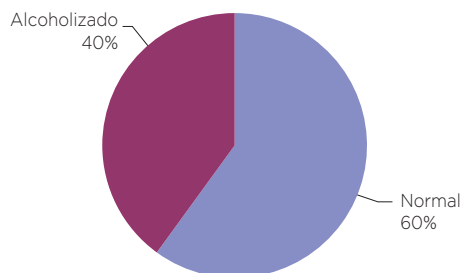
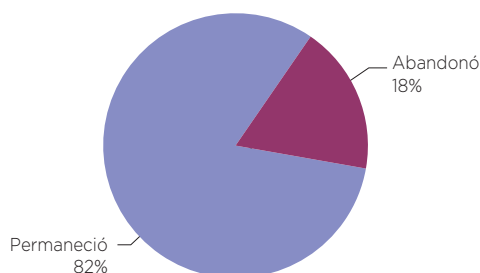


Tabla 165 y gráfico 205. Comportamiento de la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial con condena

¿Qué hizo la persona imputada una vez sucedido el siniestro vial?	Cantidad
Permaneció	9
Abandonó	2
Sin datos	1
Total	12



(26) Otro tipo incluye: 3 acompañantes, un enfermero, un médico, un propietario del vehículo y un responsable de un volquete.

Tabla 166 y gráfico 206. Tipo de vehículo de la persona imputada en siniestro vial con condena

Vehículo de la persona imputada	Cantidad
Automóvil	10
Colectivo/micro	
Camión	2
Camioneta	
Combi/trafic/van	
Motocicleta	
Ciclomotor/scooter	
Bicicleta	
Otros	
No consta	
Total	12

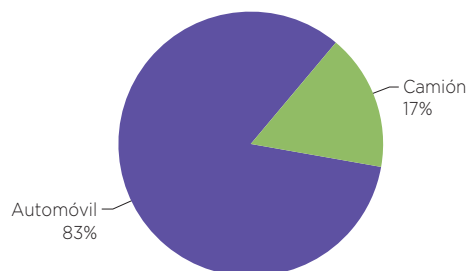


Tabla 167 y gráfico 207. Uso/servicio del vehículo de la persona imputada en siniestro vial con condena

¿Qué uso le daba al vehículo la persona imputada?	Cantidad
Uso particular	8
Taxi	1
Remise	1
Colectivo	
Micro larga distancia	
Chárter	
Transporte de carga	2
Servicio de envío rápido	
Ambulancia	
Patrullero/seguridad privada	
Recolector de residuos	
Otro destino (correo)	
No consta	
Total	12

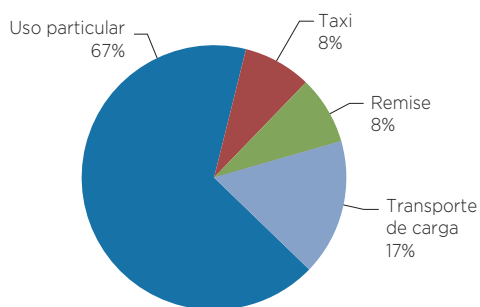


Tabla 168. Estado de conservación del vehículo de la persona imputada en siniestro vial con condena

Estado del vehículo	Cantidad
Bueno	9
Regular	0
Malo	0
No consta	3
Total	12

Tabla 169 y gráfico 208. Ocupación de la persona imputada en siniestro vial con condena

Ocupación	Cantidad
Choferes	4
Empleados	2
Otras ocupaciones	4
No consta	2
Total	12

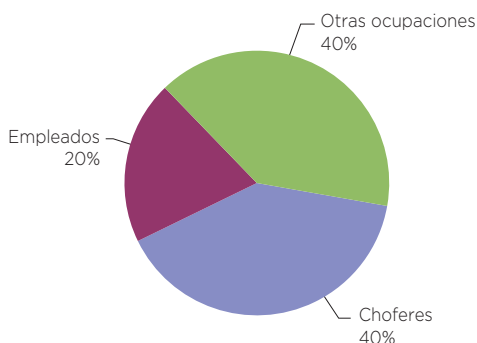


Tabla 170 y gráfico 209. Tipo de choferes imputados en siniestro vial con condena

Choferes	Cantidad
Choferes de taxi	1
Choferes de remise	1
Choferes de colectivo	0
Choferes de transporte de carga	2
Choferes de ambulancia	0
Choferes de recolección de residuos	0
Otros	0
Total	4

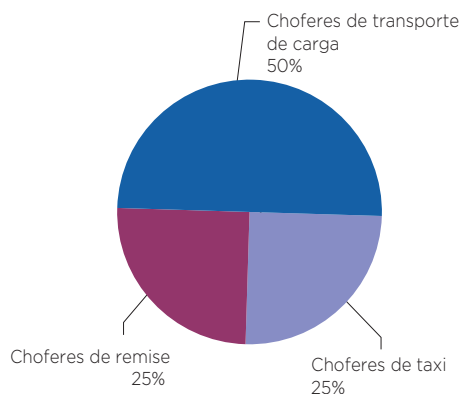
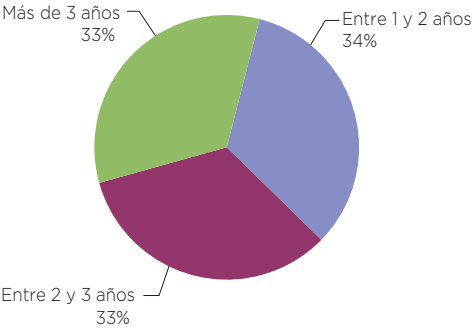


Tabla 171 y gráfico 210. Duración de los procesos judiciales por siniestros viales con condena

Duración del proceso hasta la condena	Cantidad
Entre 1 y 2 años	4
Entre 2 y 3 años	4
Más de 3 años	4
Total	12



6.11.4. Datos de la víctima

Tabla 172 y gráfico 211. Querrela de la familia de la víctima en siniestro vial con condena

¿La familia de la víctima es querellante?	Cantidad
Sí	6
No	7
No consta	1
Total	14

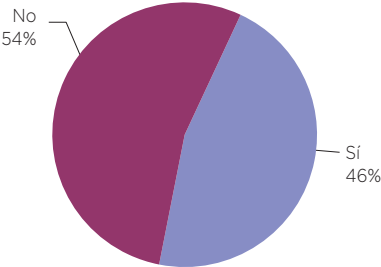


Tabla 173 y gráfico 212. Tipo de víctima de siniestro vial con condena

Tipo de víctima	Cantidad
Peatón	4
Conductor	4
Pasajero	1
Acompañante	5
Paciente en ambulancia	0
Otro	0
Total	14

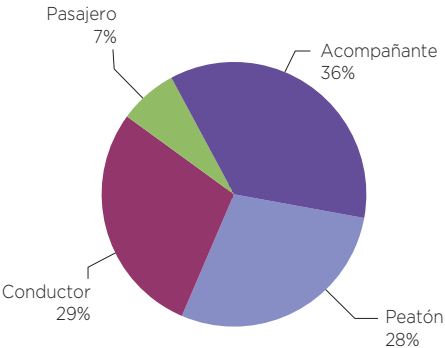
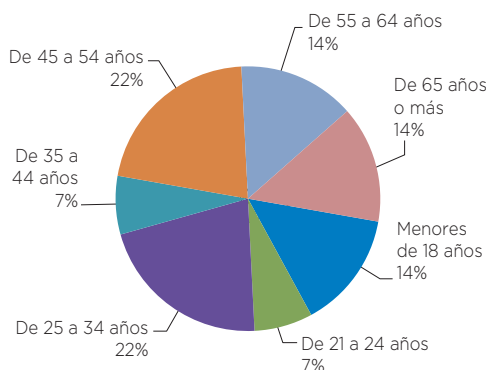


Tabla 174 y gráfico 213. Edad de la víctima de siniestro vial con condena

Edad	Cantidad
Menores de 18 años	2
De 18 a 20 años	0
De 21 a 24 años	1
De 25 a 34 años	3
De 35 a 44 años	1
De 45 a 54 años	3
De 55 a 64 años	2
De 65 años o más	2
No consta	
Total	14



Referencias bibliográficas

Defensoría del Pueblo CABA. (2015). *Informe: La siniestralidad vial en la Ciudad de Buenos Aires. Primer semestre 2015*. Recuperado el 5 de julio de 2018 de <http://www.defensoria.org.ar/wp-content/uploads/2015/10/siniestros-viales2.pdf>

Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal. (2009). *Homicidios dolosos en la Ciudad de Buenos Aires. Una investigación sobre expedientes judiciales*. Recuperado el 5 de julio de 2018 de <http://www.jus.gob.ar/media/2931370/Informe%20Dolosos2009.pdf>

Waiselfisz, J. J. (2013). *Mapa da violencia 2013. Acidentes de Trânsito e Motocicletas*. Río de Janeiro: Cebela/Flacso. Recuperado el 5 de julio de 2018 de: https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf

ALGUNAS CONCLUSIONES FINALES

En esta publicación se analizaron algunas cuestiones jurídicas y dogmáticas en relación al problema de los siniestros viales pero, especialmente, se abordaron estudios empíricos que analizaron cómo impactan estos hechos en la realidad cotidiana de nuestro país.

En relación al primer aspecto mencionado, podemos destacar que los siniestros viales son tratados, tanto en nuestra legislación como en gran parte de la extranjera, como modo de agravamiento de los delitos que se suscitan a consecuencia de ellos. De allí surge la potestad otorgada a los magistrados para imponer penas superiores y/o agravantes para estos hechos delictivos.

Asimismo, en el limitado universo de jurisprudencia analizado, se pudo observar que la gran mayoría de los fallos condenan utilizando la figura del homicidio culposo sin que exista un uso extendido del dolo eventual, por más que la figura tenga una vasta elaboración doctrinaria. En efecto, para configurar este caso, el juez ha de tener por probado que el imputado se representó el resultado como posible y lo aceptó, mostrando indiferencia frente a la probable realización del delito. Dicha representación, y referida indiferencia, generalmente se prueba merituando la conducta del imputado antes y después de ocurrido el hecho. En consecuencia, se trataría de una construcción muy delicada por parte del juez, ya que –dependiendo en qué sentido valore la conducta–, el imputado podría tener una pena muy superior a la del homicidio culposo y, en muchos casos, no podría beneficiarse con la condena condicional.

Por otra parte, el estudio descriptivo sobre la evolución de muertes por lesiones en siniestros viales, elaborado en base a estadísticas vitales de la Argentina y la región, permite tener un panorama general sobre el grave impacto, en términos de salud, que provocan las muertes y lesiones por siniestros viales.

De los principales resultados que surgen de consultas a fuentes relacionadas con la salud podemos concluir lo siguiente:

- Argentina tiene una tasa relativamente baja (13,6) de siniestros viales respecto de otros países de América. Chile presenta una tasa menor (12,4) a Argentina; y Brasil, Paraguay, Uruguay, tasas superiores.

- La tasa osciló entre 11,1 en el año 2001 y 12,6 en el año 2015, manteniéndose por arriba de 10 desde el año 2006.
- En la provincia de Buenos Aires, en la última década, la tasa de siniestros viales aumentó un 50%, porcentaje que representa el 34% del total país.
- En Argentina más de la mitad de las muertes se producen en automóviles (53%). En la última década, las muertes en vehículos de motor de 2 o 3 ruedas crecieron 4 veces, al tiempo que bajaron un tercio las de peatones.
- En nuestro país, las muertes en siniestros viales representan 20-25% del total de defunciones por causas externas, siendo el primer motivo de muerte por causas externas.
- La población más afectada es la de varones de entre 15 y 24 años, que triplica a la de mujeres.
- El incremento de los siniestros va de la mano, y a veces supera, al aumento en el parque automotor producido en las últimas décadas.

Asimismo, los estudios llevados a cabo por la Dirección Nacional de Política Criminal en Materia de Justicia y Legislación Penal arrojan importantes hallazgos, que nos permiten avanzar en un diagnóstico integral de esta problemática.

En primer término, de la encuesta nacional realizada sobre siniestros viales, podemos resaltar los siguientes datos:

- El 13,7% de la población Argentina tuvo un siniestro vial en los últimos 5 años, porcentaje que equivale aproximadamente a casi 4 millones de siniestros en los últimos 5 años, o a casi 800 000 siniestros anuales. Es decir que, en los últimos 5 años, sucedieron 2190 siniestros viales por día en nuestro país.
- En Argentina, en los últimos 5 años, el 23,9% de los adolescentes y jóvenes entre 16 y 35 años participó de un siniestro vial, mientras que los adultos (46 años y más) lo hicieron en una menor proporción, en un 5,5%.
- En Argentina, en los últimos 5 años, se produjeron 1390 siniestros viales diarios en los que participaron automóviles o camionetas.
- En Argentina, en los últimos 5 años, se produjeron 255 siniestros por día de motocicletas (o ciclomotores) y bicicletas.
- Entre las personas que tuvieron un siniestro vial viajando en un automóvil o camioneta en los últimos 5 años, más de seis de cada diez transitaba a una velocidad entre 20 y 40 km por hora, y casi 2 de cada 10 iba a menos de 20 km por hora.
- En su mayoría, los siniestros viales en automóviles ocurren en una intersección, mientras que 3 de cada 10 suceden en rectas.
- En los siniestros en intersecciones encontramos una mayor proporción de mujeres que de varones, mientras que en aquellos sucedidos en una recta se verifican más hombres que mujeres.

- Una tercera parte de los entrevistados que tuvieron un siniestro en un automóvil en los últimos 5 años resultó herido.
- El 83% de las personas heridas que se encontraban en el interior del automóvil cuando ocurrió el siniestro vial recibió asistencia médica pública.
- Respecto de aquellos que requirieron atención médica en el lugar del siniestro, el 73,5% fueron personas mayores a 46 años. El 48,4% de ellos utilizó atención privada, mientras que todos los adolescentes y adultos de hasta 45 años que solicitaron atención médica utilizaron el servicio público.
- En Argentina, casi 7 de cada 10 conductores habituales de automóviles o camionetas afirman usar el cinturón de seguridad siempre o la mayoría de las veces en calles o avenidas, mientras que una cuarta parte dice utilizarlo pocas veces o nunca.
- Entre las personas que conducen automóviles, el uso de cinturón de seguridad en calles y avenidas es más habitual en las mujeres que en los varones.
- Entre los usuarios de bicicletas, solo 1 de cada 10 personas utiliza el casco, que es de uso obligatorio en calles o avenidas.
- El casco no parece usarse con frecuencia entre los conductores habituales de bicicletas en calles o avenidas: solo el 22,2% de los adultos de 36 a 45 años dijeron que lo utilizan siempre, porcentaje que disminuye notablemente entre los adolescentes (6%) y los adultos de 46 años y más (7,6%).
- Entre los argentinos, 6 de cada 10 personas tienen la percepción de que las normas de tránsito no se cumplen. Sin embargo, 9 de 10 diez dice utilizar siempre el cinturón de seguridad en rutas o autopistas.
- Entre los adolescentes y jóvenes, más de 2 de cada 10 dijeron que cruzan en calles o avenidas utilizando el celular siempre o la mayoría de las veces.
- Entre los argentinos, 6 de cada 10 personas tienen la percepción de que no se respeta la prioridad de paso al peatón.

Cabe destacar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de su Observatorio Vial, también desarrolló estudios en la materia (uno observacional y otro sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la seguridad vial). Existen algunas coincidencias muy importantes entre ambos trabajos. Por ejemplo, si respecto de los conductores de motos, la conclusión a la que arriba el estudio de la Agencia, a partir de mediciones sobre las conductas y/o hábitos en relación al consumo de alcohol, es que los hombres jóvenes de menos de 35 años constituyen el grupo de riesgo más importante, en nuestro estudio (focalizado en los hábitos de los jóvenes) se observó que “la población de menores de 35 años parece constituirse en un grupo de riesgo” por cuanto no se verifica en ellos un uso habitual del casco, ni de luces nocturnas en bicicletas, al tiempo que frecuentemente realizan cruces imprudentes y cruces de calle utilizando el celular.

En suma, la complementación de estudios nos permite ratificar algunas líneas relevantes para una política preventiva.

En segundo lugar, el estudio judicial realizado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a partir de un relevamiento de expedientes judiciales iniciados por la posible comisión de homicidios culposos, apuntó fundamentalmente a conocer aspectos vinculados a los hechos investigados y a la actuación y resolución judicial de los casos. Sobre esta base, podemos destacar que:

- Un tercio de las personas fallecidas eran mayores de 65 años de edad.
- Casi la mitad de los siniestros que provocan una muerte son por atropellamiento de personas.
- 1 de cada 3 víctimas circulaba en moto o ciclomotor.
- Casi todos los imputados eran varones (96%).
- El 55% de los imputados manejaban vehículos de uso profesional.
- El 72% de los imputados fueron sobreseídos. En los casos donde hubo querellantes, el porcentaje de sobreseimientos fue menor (57%).
- Hubo solo 12 condenas y 14 *probations*.

Es de destacar que este estudio, que se limita a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, va a replicarse en otras jurisdicciones del país a partir de una convocatoria lanzada por la Subsecretaría de Política Criminal a universidades de todo el país en el año 2017 a fin de que, en coordinación con la Dirección Nacional de Política Criminal, se lleve a cabo la misma investigación en otros lugares y se le dé un alcance nacional al trabajo.

En síntesis, a partir de una serie de estudios científicos desarrollados con diferentes herramientas metodológicas, en este trabajo se muestran algunos resultados relevantes a la hora de delinear políticas públicas en la materia. En ese sentido, contar con un panorama lo más abarcativo y exhaustivo posible ayuda a mejorar la eficacia en las acciones concretas que se implementen. Esa fue la principal finalidad de este programa de estudios.