

INFORME FINAL

SEGURIDAD VIAL

PROYECTO N° 5.06.10

EJERCICIO 2005

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

AUDITORIA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

PRESIDENTE:

Dr. Vicente Mario Brusca

AUDITORES GENERALES:

Lic. Josefa A. Prada

Dra. Alicia M. J. Boero

Dr. Juan Carlos Toso

Dr. Rubén A. Campos

Lic. José Luis Giusti

NOMBRE DEL PROYECTO:

Seguridad Vial

CÓDIGO DE PROYECTO:

5.06.10

PERÍODO BAJO EXAMEN:

EJERCICIO 2005

TRABAJOS DE CAMPO:

20 de abril 2006 / 14 de septiembre 2006

EQUIPO DESIGNADO:

AUDITORES:

Dr. Raúl E. Escribano (Supervisor)

OBJETO:

Jurisdicción 26. Programa 30 "Seguridad Vial"

OBJETIVO:

Evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos institucionales y operativos del programa en términos de eficacia y eficiencia

JURISDICCIÓN:

26 – SECRETARÍA DE SEGURIDAD

UNIDAD EJECUTORA:

Dirección General de Seguridad Vial

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 30 "Seguridad Vial"

SANCIONADO

\$ 664.024

CRÉDITO VIGENTE

\$ 496.457

DEVENGADO

\$ 388.767

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Febrero de 2007			
Código del Proyecto	5.06.10			
Denominación del Proyecto	Seguridad Vial			
Período examinado	Año 2005			
Programa auditado	Nº 30 "Seguridad Vial"			
Unidad Ejecutora	Dirección General de Seguridad Vial			
Objetivo de la auditoría	Evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos institucionales y operativos del programa en términos de eficacia y eficiencia			
Presupuesto		Programa	Crédito Vigente	Devengado
		30	\$ 496.457	\$ 388.767
Alcance	Evaluar el cumplimiento del presupuesto físico aprobado; de los objetivos previstos para las actividades desagregadas y de otros indicadores de gestión			
Tareas de campo	20/04/2006 al 14/09/2006			
Aclaraciones previas	Otros organismos con responsabilidades vinculadas a la seguridad vial: Policía Federal Argentina – Prefectura Naval Argentina – Subsecretaría de Tránsito y Transporte – Dirección General de Educación Vial y Licencias – Cuerpo de Guardia Urbana			
Observaciones principales	▪ La estructura orgánica aprobada para la Dirección General de Seguridad Vial no se encuentra implementada ▪ La asignación presupuestaria y la dotación de personal resultan insuficientes ▪ Metas físicas insuficientes ▪ En el ejercicio 2005 el Gobierno de la Ciudad efectuó una sola campaña de difusión pública referida a Seguridad Vial ▪ No se elaboraron proyectos referidos a seguridad vial ni se efectuaron relevamientos de la infraestructura vial ▪ No se realizaron cursos y reuniones en Centros de Gestión y Participación. En lo que respecta a capacitación solo se trabajó internamente en el Gobierno de la Ciudad. ▪ Insuficientes controles de alcoholemia			
Conclusión	El presente informe abarcó un programa, dentro de un tema específico que es la seguridad vial, constituyendo ésta una temática particularmente importante y compleja			

	en la que actúan simultáneamente diversos organismos tanto del orden nacional como local. La Ciudad de Buenos Aires presenta importantes índices en lo que respecta a cantidad de accidentes viales y cantidad de heridos en los mismos. El análisis de una problemática de esta complejidad, así como la actuación de los diversos agentes responsables, plantea la conveniencia de encarar a futuro un examen dirigido a lograr una visión integradora de toda la política pública referida a la seguridad vial, análisis que excede las posibilidades de este trabajo, dirigido a la evaluación de un único programa presupuestario. En lo que respecta a la concreta ejecución del Programa de Seguridad Vial, del examen realizado han surgido, entre otras, las siguientes cuestiones: la existencia de una organización de carácter informal que no se ajusta a la estructura establecida para la Dirección General responsable del Programa; escasez de recursos físicos y económicos aplicados al programa; la necesidad de incrementar en forma importante la elaboración de campañas de difusión pública y de programas de capacitación; la necesidad de incrementar sustancialmente la cantidad de controles de alcoholemia realizados; la falta de relevamientos de la infraestructura vial.
--	---

**INFORME FINAL DE AUDITORIA
PROYECTO N° 5.06.10**

Señor
Vicepresidente 1º
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Dip. Santiago De Estrada
S / D

En uso de las facultades conferidas por el Art. 135º de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de conformidad con las disposiciones de la Ley 70, artículos 131º, 132º y 136º, esta Auditoría General procedió a efectuar una auditoría en la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, referida al Programa Seguridad Vial, con el objetivo que se describe en el siguiente acápite.

I. OBJETO

Jurisdicción 26: Secretaría de Seguridad. Programa N° 30 "Seguridad Vial", Unidad Ejecutora: Dirección General de Seguridad Vial. Período bajo examen: Año 2005 ¹.

II. OBJETIVO

Evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos institucionales y operativos del programa en términos de eficacia y eficiencia.

III. ALCANCE DEL EXAMEN

El examen fue realizado de conformidad con las normas de AUDITORIA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, aprobadas por Ley N° 325 y las normas básicas de Auditoría Externa, aprobadas por el Colegio de Auditores de la Ciudad de Buenos Aires según Resolución N° 161/00 AGC.

Procedimientos aplicados

- Análisis del marco normativo

¹ Luego de la reforma establecida por el Decreto N° 350/06, a partir del 7/4/2006 el Programa y Unidad Ejecutora auditados se encuentran en la órbita del Ministerio de Gobierno

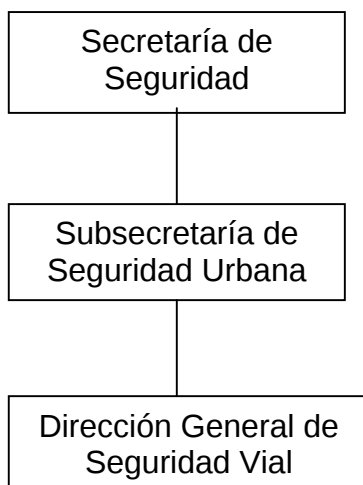
- Requerimiento de información al organismo auditado.
- Examen de la documentación recibida
- Entrevistas con funcionarios responsables de las distintas áreas de la Dirección General de Seguridad Vial
- Compulsa de información recibida de la Oficina de Gestión Pública y Presupuesto.
- Compulsa de información suministrada por la Dirección General de Contaduría General.
- Compulsa de información suministrada por la Secretaría de Prensa y Difusión de la Ciudad de Buenos Aires.
- Compulsa de información suministrada por la Dirección General de Guardia Urbana.
- Análisis de la Cuenta de Inversión año 2005.
- Recopilación de datos estadísticos sobre accidentes viales en la Ciudad de Buenos Aires.
- Análisis de una muestra de procedimientos de control de alcoholemia del año 2005.
- Compulsa del Informe “La problemática de la seguridad vial en la Ciudad de Buenos Aires” (2005) de la Defensoría del Pueblo
- Compulsa del Informe Final de Auditoría N° 610 “Control de Infracciones de tránsito”

IV. **ACLARACIONES PREVIAS**

Dirección General de Seguridad Vial

La Dirección General de Seguridad Vial dependía, durante el ejercicio 2005, de la Subsecretaría de Seguridad Urbana, en el ámbito de la Secretaría de Seguridad (conforme estructura aprobada por Decreto 92/05) ².

² Ver en el Anexo II el organigrama de la Secretaría de Seguridad.



Las Responsabilidades Primarias asignadas a la Dirección General son las siguientes:

- Dirigir el desarrollo de estudios e investigaciones a fin de establecer los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito.
- Elaborar y proponer proyectos de seguridad vial.
- Coordinar con áreas involucradas en el tema el análisis de las zonas críticas y la propuesta de las soluciones respectivas.
- Elaborar y coordinar programas de capacitación y campañas de difusión en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Establecer un intercambio de carácter técnico con las comunas que limitan con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el fin de aprobar convenios y formalizar relaciones institucionales en la materia.

La estructura orgánica aprobada para la Dirección General de Seguridad Vial se encuentra constituida por tres Direcciones y un Departamento: Dirección Coordinación Técnica y Relaciones Intersectoriales; Dirección Normas, Proyectos y Difusión; Dirección Prevención y Estadística; Departamento Administrativo ³.

Estas son las acciones establecidas para cada una de las áreas:

Dirección Coordinación Técnica y Relaciones Intersectoriales:

³ Ver en Anexo III el diagrama de la estructura aprobada.

- Evaluar los datos estadísticos y relevamientos realizados con el fin de determinar factores de riesgo potencial y posibles causales de accidentes, coordinando con las distintas áreas involucradas el análisis de zonas críticas y la búsqueda de soluciones.
- Mantener un diálogo permanente con las asociaciones intermedias, civiles y vecinales con el fin de atender sus reclamos.
- Coordinar con las terminales automotrices la implementación de nuevos elementos relacionados con la seguridad vial.
- Mantener un intercambio con otras jurisdicciones, a los efectos de incorporar conocimientos actualizados en la materia.

Dirección Normas, Proyectos y Difusión

- Evaluar las normativas vigentes y proponer modificaciones.
- Intervenir en la elaboración de proyectos con el fin de mejorar la red de Tránsito Vial.
- Efectuar campañas gráficas, radiales y televisivas con el objeto de lograr una real toma de conciencia por parte de la sociedad en materia de Seguridad Vial.

Dirección Prevención y Estadística

- Efectuar el relevamiento permanente de la infraestructura vial con el fin de determinar los factores causantes de accidentes de tránsito.
- Llevar la estadística en base a datos oficiales de siniestralidad dentro del ámbito capitalino.
- Efectuar campañas de prevención en áreas privadas y estatales.
- Planificar cursos y reuniones en los Centros de Gestión y Participación conducidos por personal especializado.

Departamento Administrativo

- Entender en la recepción, clasificación, control, registro y distribución de todas las actuaciones que se tramitan en la Dirección General y archivar la documentación correspondiente.
- Centralizar el registro y control del personal.
- Supervisar la recepción y entrega de los recibos de haberes y llevar el control de las variaciones de dotación del personal.

- Llevar el registro de las disposiciones legales y reglamentaciones que atañen a la administración del personal e intervenir en actuaciones relacionadas con el mismo.
- Realizar las tareas de apoyo administrativo en lo concerniente a desarrollo contable, presupuesto y patrimonio.

La estructura orgánica referida no se encuentra, en los hechos, implementada. La Dirección General trabaja con una estructura de carácter informal, distribuida en las siguientes áreas: Secretaría privada, Departamento administrativo, Control de Alcoholemia, Autorización de cortes de tránsito, Fiscalización en la vía pública, Control fotográfico de infracciones

Con el dictado del decreto N° 350 del 7 de abril de 2006, y dentro de la nueva estructura ministerial prevista para el Gobierno de la Ciudad ⁴, la Dirección General se encuentra ubicada en el ámbito del Ministerio de Gobierno, manteniendo la dependencia de la Subsecretaría de Seguridad Urbana.

Presupuesto

En el ejercicio 2005 la Dirección General de Seguridad Vial era Unidad Ejecutora de tres Programas Presupuestarios: el N° 30 “Seguridad Vial”, el N° 31 “Control Vehículos/Peatones Sectores Críticos” y el N° 32 “Control Inteligente de Infracciones”.

En el Anexo IV pueden consultarse los datos correspondientes a la descripción y ejecución de los Programas N° 31 y N° 32.

A continuación se desarrollan los aspectos vinculados al programa N° 30, objeto de este examen.

Programa N° 30 – “SEGURIDAD VIAL”

Se transcribe la Descripción del Programa, conforme surge de la Ley de Presupuesto:

“Según el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito durante el 2003 se registraron 109 víctimas fatales en incidentes de tránsito en la Ciudad. Si bien ese número indica una tendencia a la baja si lo comparamos con las cifras de

⁴ Ley 1925

años anteriores (2001: 175 muertes), el nivel de conflictividad y violencia que refleja continúa siendo elevado. La cantidad y la gravedad de los incidentes responden a un fenómeno policausal, puesto que intervienen tanto aspectos estructurales como humanos; sin embargo, las estadísticas internacionales demuestran que más del 90% de los choques se deben a fallas humanas, razón por la cual al menos un 90% de los incidentes son prevenibles. En ese sentido, según estudios recientes en la Ciudad, el 70% de los accidentes viales con víctimas ocurren en cruces con señalización luminosa. Este dato no hace sino reforzar la hipótesis que señala el aspecto conductual como generador de accidentes (imprudencia, negligencia, desapego ante la norma, etc.)”

“La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un parque automotor de 1.500.000 vehículos y una población superior a tres millones de personas. En cuanto al volumen de tránsito se calcula que, diariamente, circulan por la Ciudad 750.000 conductores y unos 3 millones de transeúntes”.

“El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha definido como una de sus responsabilidades primarias garantizar la seguridad en el libre desplazamiento de las personas por su territorio, profundizando las acciones tendientes a recuperar el Espacio Público”.

“Por lo dicho, esta Dirección asume como responsabilidad primaria aumentar el margen de seguridad de los sujetos que intervienen en el tránsito -conductores y peatones- con el objeto de reducir los costos sociales y humanos que intervienen en el tránsito”.

“Consideramos el Sistema como un todo conformado por elementos interrelacionados: conductores, ciclistas, peatones. Por lo tanto, las acciones previstas están orientadas a modificar la totalidad del Sistema, si bien las acciones específicas se focalizan en los diferentes elementos que lo conforman”.

“El tránsito revela un estado de competencia y agresividad en la mayor parte de los comportamientos, y no de cooperación y responsabilidad. Esta misma situación plantea una demanda explícita de encontrar alternativas conjuntas en la instalación de orden y seguridad ciudadana. En la experiencia de gestión realizada por esta Dirección, es imprescindible la participación de Sindicatos, Cámaras, Empresas y ONGs, involucradas de una u otra forma en la temática de la Seguridad Vial “.

“Asimismo, la gestión conjunta entre diversas áreas de Gobierno permite articular recursos y esfuerzos que de otra forma permanecerían aislados u ociosos”.

“Campañas de promoción Vial que combinen una adecuada comunicación pública sobre los riesgos del incumplimiento de las normas, con una comunicación centrada en las características del grupo meta. Esto implica la realización de campañas diferentes en función del factor de riesgo y el grupo destinatario, en razón de que el enfoque de trabajo establece que la cantidad y la gravedad de los incidentes no depende de factores estructurales, sino de las actitudes y conductas que ponen en juego los sujetos en el acto de conducir”.

“Además, está previsto continuar con los operativos de control de alcoholemia en la vía pública, durante 3 días por semana en las áreas de mayor consumo, con la colaboración de la Policía Federal Argentina, el CEVIP y el SAME”.

“Para la realización de las campañas se requiere, fundamentalmente, el apoyo de la Dirección General de Comunicación Social, dado que resulta imprescindible la realización de material de difusión así como un adecuado uso del espacio público. Las campañas estarán apoyadas por diferentes operativos de control de vía pública; en virtud de ello, la Policía Federal Argentina presta colaboración en los mismos, particularmente en los controles de alcoholemia, junto al CEVIP y al SAME”.

“Por otro lado, la Dirección ha asumido responsabilidad en la organización operativa del Servicio de Captación, Registro Gráfico y Procesamiento de Infracciones de Tránsito, lo cual insume una gran cantidad de recursos previstos anteriormente para actividades de promoción en la vía pública”.

“La demanda efectiva coincide plenamente con la necesidad total. Las posibilidades de cobertura quedan directamente restringidas al volumen de recursos invertidos”.

“Las actividades de promoción, si bien requieren de una inversión inicial considerable, a nivel de impacto social son muy altas; y la focalización adecuada en un grupo meta permite de por sí aumentar la eficacia de la intervención”

Crédito Presupuestario

Se muestra a continuación la apertura presupuestaria por objeto de gasto hasta el nivel de Incisos:

Programa N° 30 – Seguridad Vial				
Inciso	Concepto	Cr. Original	Vigente	Devengado
1	Gasto en Personal	98.524	161.731	161.725
2	Bienes de Consumo	303.330	199.476	106.474
3	Servicios no Personales	118.170	68.646	64.652
4	Bienes de Uso	144.000	66.604	55.516
Total		664.024	496.457	388.367
Fuente: Cuenta de Inversión 2005				

Disminución del Crédito Original

Durante el ejercicio auditado el crédito original otorgado al Programa de Seguridad Vial fue disminuido en un 25,23%. Si bien la partida correspondiente a Gasto en Personal fue incrementada, las disminuciones en los restantes incisos generaron esa reducción al crédito total del Programa.

Inciso	Concepto	Cr. Original	Vigente	Diferencia	Variación
1	Gasto en Personal	98.524	161.731	+ 63.207	+ 64,15 %
2	Bienes de Consumo	303.330	199.476	- 103.854	- 34,23 %
3	Servicios no Personales	118.170	68.646	- 49.524	- 41,90 %
4	Bienes de Uso	144.000	66.604	- 77.396	- 53,74 %
Total		664.024	496.457	- 167.567	- 25,23 %

Porcentual de ejecución del Crédito vigente

Relacionando el Gasto Devengado con el Crédito Vigente para el período, se obtiene el siguiente índice de ejecución:

$$\frac{\text{Gasto devengado}}{\text{Crédito vigente}} \times 100 = \frac{388.367}{496.457} \times 100 = \mathbf{78,22 \%}$$

Metas físicas

En el Programa N° 30, se establecieron cuatro actividades presupuestarias para el año 2005: la de Conducción, Operativos en la vía pública de alcoholemia, Operativos en la vía pública de prevención y Capacitación en formadores de Seguridad Vial. Sólo se fijaron metas físicas para los operativos de alcoholemia:

	1er. trimestre	2do. trimestre	3er. trimestre	4to. trimestre	Total
Meta:	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
Ejecutado:	1.764	2.615	4.623	4.408	13.410

La información referente a controles de alcoholemia, presentada por la Dirección General, contiene algunas diferencias con respecto a los guarismos consignados en la Cuenta de Inversión. Los informes trimestrales elevados a la

Ogepu para el 3º y 4º trimestre consignan un total de 13.829 controles. Por su parte de los registros internos de operativos de alcoholemia surge la existencia de 13.721 controles.

Las restantes actividades no cuentan con metas físicas aprobadas. En lo que respecta a la Capacitación de formadores de Seguridad Vial, la Dirección General de Guardia Urbana informó que personal de la Dirección General de Seguridad Vial (7 instructores) brindó cursos en los meses de febrero, julio, agosto y noviembre de 2005 a un total de 634 agentes de esa repartición.

Recursos Humanos

En el período auditado el organismo contaba con una planta de 36 agentes. Tomando en cuenta su situación de revista, surge la siguiente distribución:

Relacion Laboral	cantidad	%
PLANTA PERMANENTE	16	44,44%
CONTRATO EMPLEO PUBLICO	10	27,78%
CONTRATO DE LOCACION DE SERVICIOS	5	13,89%
COMISION DE SERVICIOS	3	8,33%
DIRECTOR GENERAL	1	2,78%
PLANTA GABINETE	1	2,78%
Total general	36	100,00%

Teniendo en cuenta el área en la cual prestan servicios:

Área	cantidad	%
ADMINISTRATIVA	7	19,44%
CONTROL FOTOGRAFICO	3	8,33%
SECRETARIA PRIVADA	4	11,11%
DIRECCION GENERAL	1	2,78%
FISCALIZACIÓN	17	47,22%
CONTROL DE ALCOHOLEMIA	3	8,33%
CONTROL DE CORTES DE TRANSITO	1	2,78%
Total general	36	100,00%

Controles de alcoholemia

Durante el año 2005 la D.G. de Seguridad Vial participó en 346 operativos, en los que se realizaron 13.721 controles de alcoholemia

En dichos operativos actúan en forma conjunta personal de la D.G. de Seguridad Vial, la D.G. Guardia Urbana, el S.A.M.E. y la Policía Federal o la Prefectura Naval según los casos.

En el siguiente cuadro se exponen los operativos realizados por mes, la cantidad de controles efectuados en los mismos y el nivel de resultados positivos presentados. Se considera caso positivo el del conductor que registre una concentración alcohólica superior a 0,50 gr/litro de alcohol en sangre, en vehículos particulares; superior a 0,20 gr/litro para quienes conduzcan motos y superior a 0 para conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y carga.

OPERATIVOS CONTROL ALCOHOLEMIA – AÑO 2005					
Mes	Operativos	Controles	Casos Positivos	Promedio controles por operativo	Porcentaje positivos s/ controles
Enero	5	188	9	37,60	4,79%
Febrero	14	575	28	41,07	4,87%
Marzo	24	1.064	37	44,33	3,48%
Abril	23	1.017	42	44,22	4,13%
Mayo	21	1.044	22	49,71	2,11%
Junio	25	910	49	36,40	5,38%
Julio	32	1.253	53	39,16	4,23%
Agosto	42	1.382	62	32,90	4,49%
Septiembre	53	1.880	83	35,47	4,41%
Octubre	41	1.656	52	40,39	3,14%
Noviembre	31	1.443	28	46,55	1,94%
Diciembre	35	1.309	37	37,40	2,83%
Total general	346	13.721	502	39,66	3,66%

Se exponen, en el cuadro siguiente, la cantidad de días en los que se realizaron operativos en cada uno de los meses del año

CANTIDAD DE DÍAS CON OPERATIVOS DE ALCOHOLEMIA – AÑO 2005						
Mes	Días sin operativos	Días con 1 operativo	Días con 2 operativos	Días con 3 operativos	Días con 4 operativos	Total general
Enero	26	5				31
Febrero	16	10	2			28
Marzo	9	20	2			31
Abril	8	21	1			30
Mayo	10	21				31
Junio	11	15	2	2		30
Julio	10	13	5	3		31
Agosto	6	14	5	6		31
Septiembre	2	14	7	3	4	30
Octubre	3	17	9	2		31
Noviembre	6	18	5	1		30
Diciembre	12	5	12	2		31
Total general	119	173	50	19	4	365
%	32,60%	47,40%	13,70%	5,21%	1,10%	100,00%

Promedio de controles diario

El total de controles informados (13.721) permite establecer el promedio diario en **37,6** controles

Índice controles diarios / vehículos circulantes

Teniendo en cuenta que el Gobierno de la Ciudad estima en 750.000 la cantidad de vehículos que circulan diariamente por la Ciudad, se obtiene el siguiente índice porcentual:

$$\frac{\text{Cantidad de controles diarios}}{\text{Vehículos circulantes}} \times 100 = \frac{37,6}{750.000} \times 100 = 0,005 \%$$

Índice controles totales / vehículos registrados

$$\frac{\text{Total de controles}}{\text{Vehículos registrados}} \times 100 = \frac{13.721}{1.844.992} \times 100 = 0,74 \%$$

Muestra

Esta auditoría tomó una muestra de planillas correspondientes a 70 días distribuidos en los 12 meses del año. En dichos días se realizaron 84 operativos con un total de 3.510 controles. El porcentual de casos positivos fue del 3,45 % (124 casos)

Analizando las esquinas seleccionadas en los operativos incluidos en la muestra, puede advertirse un amplio predominio de intersecciones de la zona norte de la ciudad.

ZONA	CANTIDAD DE OPERATIVOS	PORCENTUAL
LIMITE (Rivadavia)	5	5,95 %
PUERTO MADERO	8	9,52 %
ZONA NORTE	53	63,10 %
ZONA SUR	17	20,24 %
SIN DATOS	1	1,19 %
Totales:	84	100,00%

Accidentes viales - Datos estadísticos ReNaT - Indicadores

VÍCTIMAS FATALES ⁵

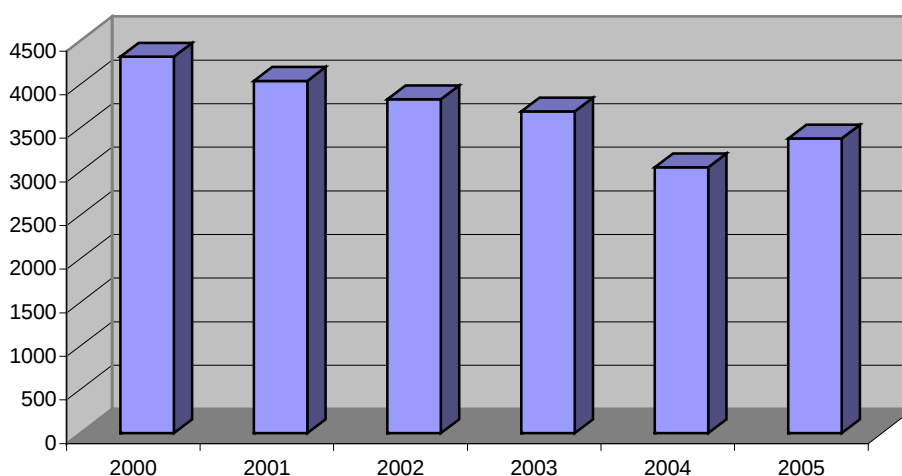
⁵ Cifras sin factor de corrección. La Organización Mundial de la Salud, recomienda adicionar el 33% de los heridos graves del período. En la Ciudad de Buenos Aires los registros de heridos en accidentes de tránsito no discriminan entre heridos leves y graves.

El Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (de la órbita del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos), consigna las siguientes víctimas fatales en accidentes automovilísticos en los últimos años

DATOS NACIONALES	
AÑOS	VICTIMAS
2000	4316
2001	4040
2002	3830
2003	3690
2004	3047
2005	3378

Graficado:

Victimas fatales - Argentina

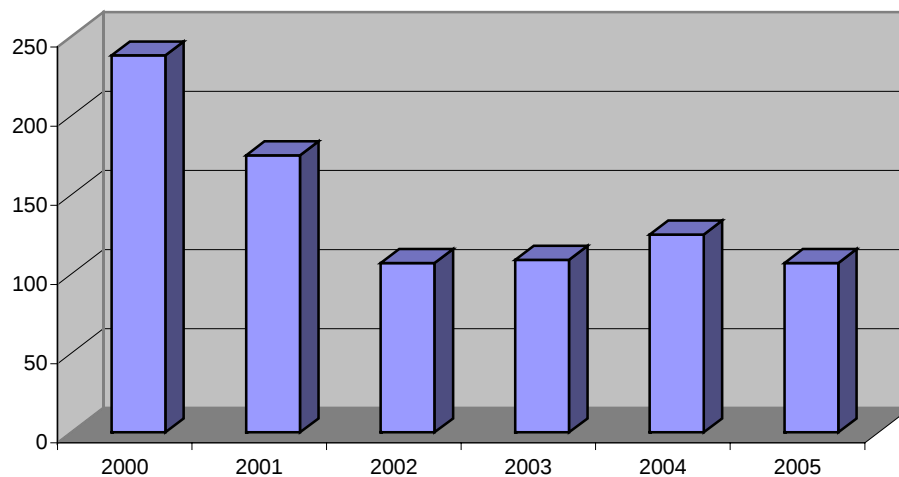


Para la Ciudad de Buenos Aires, los guarismos son los siguientes:

DATOS CIUDAD BUENOS AIRES	
AÑOS	VICTIMAS
2000	238
2001	175
2002	107
2003	109
2004	125
2005	107

Graficado:

Victimas fatales - Ciudad Buenos Aires



Participación porcentual de la Ciudad de Buenos Aires en los totales nacionales de los dos últimos años (2004 – 2005):

VICTIMAS FATALES			
AÑO 2004			
	JURISDICCIÓN	VICTIMAS	%
1	Buenos Aires	749	24,58
2	Santa Fe	365	11,98
3	Mendoza	233	7,65
4	Entre Ríos	170	5,58
5	Misiones	148	4,86
6	Tucumán	137	4,50
7	Santiago del Estero	136	4,46
8	Chaco	132	4,33
9	Capital Federal	125	4,10
10	Cordoba	116	3,81
11	San Juan	99	3,25
12	Salta	95	3,12
	Resto del país	542	17,79
	TOTALES	3.047	100,00

VICTIMAS FATALES			
AÑO 2005			
	JURISDICCION	VICTIMAS	%
1	Buenos Aires	898	26,58
2	Santa Fe	403	11,93
3	Mendoza	239	7,08
4	Misiones	193	5,71
5	Entre Ríos	163	4,83
6	Jujuy	127	3,76
7	Chaco	126	3,73
8	Tucumán	122	3,61
9	Santiago del Estero	117	3,46
10	Corrientes	113	3,35
11	Capital Federal	107	3,17
12	Salta	100	2,96
	Resto del país	670	19,83
	TOTALES	3.378	100,00

En el orden nacional el número de víctimas fatales presentó en el año 2005 un incremento del **10,86 %** con respecto al año anterior.

En la Ciudad de Buenos Aires dicho índice presentó una disminución del **14,40%** con relación al año anterior.

ACCIDENTES

En lo que respecta al número general de accidentes registrados, la Ciudad de Buenos Aires ha presentado estas cifras en los años 2004 y 2005:

Año 2004 = 8.946

Año 2005 = 10.152

Porcentual de incremento = **13,48 %**

Esta es la participación porcentual de la Ciudad de Buenos Aires en los totales nacionales de los dos últimos años (2004 – 2005):

ACCIDENTES DE TRANSITO			
AÑO 2004			
	JURISDICCIÓN	TOTAL	%
1	BUENOS AIRES	184.209	51,87
2	SANTA FE	76.554	21,56
3	MENDOZA	13.503	3,80
4	RIO NEGRO	9.664	2,72
5	CAPITAL FEDERAL	8.946	2,52
6	CHACO	7.460	2,10
7	NEUQUEN	6.664	1,88
8	MISIONES	6.549	1,84
9	SAN JUAN	6.031	1,70
10	CHUBUT	5.696	1,60
11	RESTO DEL PAÍS	29.877	8,41
	TOTAL PAÍS	355.153	100,00

ACCIDENTES DE TRÁNSITO			
AÑO 2005			
	JURISDICCIÓN	TOTALES	%
1	BUENOS AIRES	250.240	55,17
2	SANTA FE	92.036	20,29
3	MENDOZA	12.935	2,85
4	RÍO NEGRO	10.943	2,41
5	CAPITAL FEDERAL	10.152	2,24
6	TUCUMAN	8.872	1,96
7	CHACO	8.828	1,95
8	NEUQUEN	8.015	1,77
9	SAN JUAN	7.132	1,57
10	MISIONES	7.012	1,55
11	RESTO DEL PAÍS	37.378	8,24
	TOTAL PAÍS	453.543	100,00

El número de accidentes registrados a nivel nacional presentó un incremento del **27,70%**

HERIDOS

Los heridos registrados en la Ciudad de Buenos Aires en los últimos dos años fueron los siguientes:

Año 2004 = 9.936

Año 2005 = 11.381

Se advierte un incremento del **14,54 %** con respecto al año anterior

Estos son los registros correspondientes a la participación porcentual de la Ciudad en los totales nacionales

HERIDOS EN ACCIDENTES VIALES			
AÑO 2004			
	JURISDICCIÓN	TOTAL	%
1	BUENOS AIRES	15.107	19,72
2	SANTA FE	10.038	13,10
3	CAPITAL FEDERAL	9.936	12,97
4	MENDOZA	9.282	12,12
5	TUCUMAN	6.372	8,32
6	CÓRDOBA	5.592	7,30
7	CHACO	3.130	4,09
8	SAN JUAN	2.554	3,33
9	SALTA	1.924	2,51
10	JUJUY	1.405	1,83
	RESTO DEL PAÍS	11.269	14,71
	TOTAL	76.609	100,00

HERIDOS EN ACCIDENTES VIALES			
AÑO 2005			
	JURISDICCIÓN	HERIDOS	%
1	BUENOS AIRES	20.401	20,83
2	TUCUMAN	15.908	16,24
3	SANTA FE	12.836	13,11
4	CAPITAL FEDERAL	11.381	11,62
5	MENDOZA	6.841	6,98
6	CÓRDOBA (CAPITAL)	6.631	6,77
7	CHACO	3.566	3,64
8	SAN JUAN	3.030	3,09
9	JUJUY	2.384	2,43
10	SALTA	1.923	1,96
	RESTO DEL PAÍS	13.044	13,32
	TOTAL	97.945	100,00

Los registros nacionales presentan, a su vez, un incremento del **27,85%**

INDICADORES ReNaT

Víctimas fatales por cada 1.000.000 de habitantes

Año 2004

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{125}{3.011.694} \times 1.000.000 = \mathbf{41,50}$$

Otras Jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	79,71
Pcia Buenos Aires	51,54
Pcia Santa Fe	115,64
Pcia Mendoza	140,55
Pcia Córdoba	35,95

Año 2005

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{107}{3.018.102} \times 1.000.000 = \mathbf{35,45}$$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	87,53
Pcia Buenos Aires	61,28
Pcia Santa Fe	126,83
Pcia Mendoza	142,66
Córdoba (Capital)	25,81

Víctimas fatales por cada 100.000 vehículos registrados

Año 2004

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{125}{1.756.508} \times 100.000 = 7,12$$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	27,75
Pcia Buenos Aires	17,56
Pcia Santa Fe	36,20
Pcia Mendoza	46,88
Pcia Córdoba	11,06

Año 2005

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{107}{1.844.992} \times 100.000 = 5,80$$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	29,71
Pcia Buenos Aires	20,49
Pcia Santa Fe	38,51
Pcia Mendoza	46,90
Córdoba (Capital)	7,71

OTROS INDICADORES

Tomando como base los datos estadísticos consignados por el ReNaT, pueden establecerse otros indicadores:

Víctimas fatales por cada 1000 accidentes

Año 2004

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{125}{8.946} \times 1000 = 13,97$$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	8,58
Pcia Buenos Aires	4,07
Pcia Santa Fe	4,77
Pcia Mendoza	17,26
Pcia Córdoba	23,19

Año 2005

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{107}{10.152} \times 1000 = \mathbf{10,54}$$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	7,45
Pcia Buenos Aires	3,59
Pcia Santa Fe	4,38
Pcia Mendoza	18,48
Córdoba (Capital)	15,96

Promedio de Heridos por accidente

Año 2004

$$\text{Ciudad de Buenos Aires} = \frac{9.936}{8.946} = \mathbf{1,11}$$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	0,22
Pcia Buenos Aires	0,08
Pcia Santa Fe	0,13
Pcia Mendoza	0,69
Pcia Córdoba	1,12

Año 2005

Ciudad de Buenos Aires = $\frac{11.381}{10.152} = 1,12$

Otras jurisdicciones:

JURISDICCIÓN	INDICE
Nacional	0,22
Pcia Buenos Aires	0,08
Pcia Santa Fe	0,14
Pcia Mendoza	0,53
Córdoba (Capital)	1,26

OTROS REGISTROS ESTADÍSTICOS

Datos del Registro Civil

Guarismos correspondientes a víctimas fatales en los últimos años:

CIUDAD BUENOS AIRES	
AÑOS	VICTIMAS
2001	194
2002	181
2003	196
2004	205
2005	198

Datos de la Morgue Judicial

Guarismos correspondientes a víctimas fatales:

VICTIMAS FATALES – CIUDAD BS. AS.	
AÑOS	VICTIMAS
2003	258
2004	250
2005	244

El organismo aclara que se registran las autopsias realizadas en la Morgue Judicial referidas a muertes provocadas por accidentes de tránsito, pero que las cifras incluyen casos en que si bien los accidentes se produjeron en otras jurisdicciones, el fallecimiento ocurrió en centros asistenciales de la ciudad de Buenos Aires.

Datos de la Dirección General de Comisarías (año 2005)

CIUDAD DE BUENOS AIRES – AÑO 2005			
MES	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTES
Enero	608	667	13
Febrero	573	634	6
Marzo	714	788	4
Abril	890	921	8
Mayo	893	947	10
Junio	812	911	12
Julio	824	896	10
Agosto	838	947	13
Septiembre	945	1.073	10
Octubre	854	927	10
Noviembre	767	817	10
Diciembre	1.010	1.119	12
TOTALES	9.728	10.647	118

Otros organismos con responsabilidades vinculadas a la Seguridad Vial

En el ejercicio auditado diversas reparticiones tanto del ámbito nacional como local tenían fijadas responsabilidades vinculadas al tránsito y a la seguridad vial.

Policía Federal Argentina

Esta Institución cuenta con el Departamento Cuerpo Policía de Tránsito cuya actividad se centra en:

- Control y fiscalización del tránsito.
- Prevención de accidentes y encauzamiento del tránsito vehicular y peatonal.

- Vigilancia y seguridad general.
- Realiza aportes sistemáticos de conocimientos que se pueden ofrecer en lo referente a ingeniería y legislación del tránsito.
- Coordina y programa temas de intereses para los docentes, representantes de policías y municipios provinciales.
- Se encarga de la difusión de la educación vial en los distintos niveles educacionales de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires

Participa junto a los agentes de la Dirección General de Seguridad Vial en diversos operativos desarrollados en la vía pública.

Prefectura Naval Argentina

- Ejerce funciones de Policía de Seguridad Pública en zonas portuarias.

Interviene en los operativos que realiza la Dirección General de Seguridad Vial, en las zonas donde tiene jurisdicción, por ejemplo Puerto Madero.

Subsecretaría de Transito y Transporte (en la órbita de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento)

- Entiende en la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Programa los cortes de calles y avenidas y el desvío del tránsito vehicular resultante y requerir autorización para su implementación a la Subsecretaría de la Seguridad Urbana de la Secretaría de Justicia y Seguridad Urbana.
- Promueve y desarrolla las políticas y programas para la educación vial y la habilitación de conductores

Dirección General de Educación Vial y Licencias

- Supervisa y controla el cumplimiento de toda disposición con respecto al otorgamiento de las licencias, ejerciendo el contralor técnico de las mismas.
- Brinda a la comunidad programas dirigidos a los conductores sobre las normas de tránsito y manejo

Cuerpo de Guardia Urbana

- Colabora en el ordenamiento del tránsito público, cumpliendo una función educativa, informativa, preventiva y de control, arbitrando los

medios necesarios para el cumplimiento de la normativa vial vigente y/o labrando actas de comprobación

Participa junto a los agentes de la Dirección General de Seguridad Vial en operativos desarrollados en la vía pública.

V. **OBSERVACIONES**

Estructura orgánica

1) La estructura orgánica aprobada para la Dirección General de Seguridad Vial no se encuentra implementada. Existen 3 Direcciones previstas, pero las mismas no se han constituido ni se han designado los correspondientes responsables. La Dirección General funciona con una organización de hecho que no responde a lo dispuesto por los Decretos N° 92/05 y N° 350/06. Dicha situación conlleva que las funciones que desempeñan los integrantes de las distintos sectores que conforman la organización sean ejercidas de hecho, sin una designación formal que determine específicamente las tareas a cumplir por los agentes y sus respectivas responsabilidades.⁶

Manuales de procedimiento

2) El organismo no cuenta con manuales de procedimientos

Recursos presupuestarios

3) Los recursos otorgados al Programa de Seguridad Vial representaban sólo el 3,28% de los fondos totales asignados a la Dirección General de Seguridad Vial⁷. Durante el ejercicio 2005 dicho Programa sufrió además una reducción del 25,23%. Por su parte la Dirección General sólo ejecutó el 78,22% del mismo.

⁶ Comentario del auditado: “Cabe señalar que esta Dirección General ha elevado mediante Nota N° 1995 DGSV-06 a la Subsecretaría de Seguridad Urbana un Proyecto Decreto modificatorio del Decreto 350-GCBA-2006 (BOCBA N° 2.416, del 10 de abril de 2006) donde se establecen las responsabilidades primarias de cada una de las unidades de organización del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, con el objeto de adecuar la estructura funcional aprobada en el referido decreto a la que efectivamente se encuentra vigente”.

⁷ Al Programa “Control Vehic/Peat Sectores Críticos” se asignó el 3,93% y al Programa “Control Inteligente de Infracciones” el 92,79%

Metas físicas

4) En el ejercicio auditado no se establecieron metas físicas para las actividades Operativos en Vía Pública de Prevención y Capacitación en formadores de Seguridad Vial. La definición de metas físicas adecuadas provee una importante herramienta de evaluación de gestión.

5) Si bien las metas físicas establecidas para Operativos en vía pública de alcoholemia fueron cumplidas (y superadas), las mismas se presentan como insuficientes atento la cantidad de vehículos circulantes diariamente, a los que se llega en una cantidad no relevante (0,005%). En otros términos, se controlaron, en promedio, 5 de cada 100.000 vehículos circulantes diariamente

Recursos humanos

6) La dotación de personal resulta insuficiente para el cumplimiento de las funciones del Organismo (Ver a fs. 12 el cuadro de asignación de agentes a las distintas áreas). A título de ejemplo, el área de controles de alcoholemia cuenta solo con 3 agentes, lo que evidentemente limita la cantidad de operativos y controles realizables.⁸

Campañas de Promoción Vial

7) En el ejercicio 2005 el Gobierno de la Ciudad efectuó una sola campaña de difusión pública referida a Seguridad Vial⁹. La cantidad resulta insuficiente si se tiene en cuenta la importante participación de esta jurisdicción en los índices de accidentes y de heridos registrados en ese año. Por otro lado, los temas sobre los cuales es necesario crear conciencia son diversos, y sólo se encaró uno de ellos y durante un acotado lapso temporal.

Proyectos

8) En el ejercicio auditado no se elaboraron proyectos referidos a seguridad vial

Relevamientos

9) No se efectuaron relevamientos de la infraestructura vial, con el fin de determinar los factores causantes de accidentes de tránsito.

⁸ Comentario del auditado: El organismo auditado manifestó que en virtud de las prioridades establecidas por el Ministerio de Gobierno, en la actualidad se ha incrementado el personal de la Repartición, contando con 81 agentes en total.

⁹ "Prendete (Usa cinturón de seguridad)" durante los meses de septiembre y octubre.

Coordinación con terminales automotrices

10) No se concretó la coordinación con las terminales automotrices para la implementación de nuevos elementos relacionados con la seguridad vial.

Cursos en CGP's - Capacitación

11) En el período auditado no se realizaron cursos y reuniones en Centros de Gestión y Participación. Sólo se repartió folletería en los mismos.

12) En lo que respecta a programas de capacitación sólo se trabajó en forma interna hacia el Gobierno de la Ciudad, no hacia la ciudadanía en general.

Controles de alcoholemia

13) En el año 2005 se registran 119 días en los que no se realizaron controles (32,60% del año).

14) Existen imprecisiones en lo que respecta a la cantidad total de controles efectuados en el año. (Según los registros internos del organismo fueron 13.721; en el informe de ejecución presupuestaria del 4º trimestre del 2005 se consignaron 13.829 y en la Cuenta de Inversión se mencionan 13.410).¹⁰

15) La muestra tomada por esta Auditoría sobre las planillas correspondientes a diversos operativos permitió advertir:

- En todas las planillas se detectan campos sin completar (Puede tratarse, según los casos, de: Datos del operativo, horario, datos del conductor, datos de los acompañantes, datos del test)
- Se detectan, en 23 operativos, tickets que documentan los casos positivos que no se encuentran firmados.
- No se incluye en las planillas el número de acta labrada en los casos en que se detectan otras infracciones (falta de cinturón de seguridad, por ejemplo).
- Los resúmenes que rinden los encargados de realizar el control a la Dirección General presentan, en 9 casos, diferencias con la cantidad de planillas acompañadas

¹⁰ Comentario del auditado: "Con respecto a la observación vinculada con la cantidad anual de controles alcoholemia, cabe destacar que el número consolidado para 2005 es 13.721. La divergencia surge con motivo de que en el informe del 3er trimestre de 2005 no fueron procesados a tiempo la totalidad de los controles de ese lapso, por lo cual se remitió un número estimado, arrojando una cantidad anual de controles diferente en relación con el consolidado".

- La deficiente confección de las planillas de control les resta confiabilidad como base para la para la elaboración de estadísticas, proyectos, o como orientación para el direccionamiento de las campañas de prevención.
- La distribución geográfica de los operativos efectuados no resulta proporcionada. Existe un fuerte predominio de operativos en esquinas de la zona norte de la ciudad y pocos operativos en la zona sud.

VI. **RECOMENDACIONES**

- 1) Implementar la estructura fijada normativamente, designando a los responsables de las Direcciones establecidas (Dirección Coordinación Técnica y Relaciones Intersectoriales; Dirección Normas, Proyectos y Difusión y Dirección Prevención y Estadística).
- 2) Establecer manuales de procedimientos
- 3) Definir una participación presupuestaria para el Programa de Seguridad Vial, mas acorde con la trascendencia de la temática a abordar.
- 4) Establecer metas físicas para las actividades Operativos en Vía Pública y Capacitación en Formadores de Seguridad Vial.
- 5) Establecer, para los operativos de alcoholemia en vía pública, metas físicas acordes con el volumen de vehículos que circulan diariamente por la Ciudad.
- 6) Mantener una dotación de personal acorde con el volumen e importancia de las tareas a realizar por la Dirección General.
- 7) Incrementar sustancialmente las campañas de difusión pública correspondientes a temáticas de Seguridad Vial, atento los importantes índices de accidentes y de heridos que registra la Ciudad de Buenos Aires y las diferentes temáticas en las que resulta necesario concientizar a la población.
- 8) Incrementar la elaboración de proyectos referentes a seguridad vial.
- 9) Efectuar relevamientos de la infraestructura vial, a fin de determinar factores causantes de accidentes de tránsito.
- 10) Coordinar con las terminales automotrices la implementación de nuevos elementos relacionados con Seguridad Vial.
- 11) Realizar cursos y reuniones en los Centros de Gestión y Participación Comunal.

- 12) Proyectar, además, programas de capacitación para la ciudadanía en general.
- 13) Adoptar los recaudos necesarios a fin de reducir al mínimo posible los días en que no se realicen controles de alcoholemia .
- 14) Unificar los registros estadísticos referentes a controles efectuados.
- 15) Levantar con más precisión las actas de controles, cuidando de completar todos los campos requeridos por las fichas establecidas.

VII. CONCLUSIÓN

El presente informe abarcó un programa, dentro de un tema específico que es la seguridad vial, constituyendo ésta una temática particularmente importante y compleja en la que actúan simultáneamente diversos organismos tanto del orden nacional como local. La Ciudad de Buenos Aires presenta importantes índices en lo que respecta a cantidad de accidentes viales y cantidad de heridos en los mismos. El análisis de una problemática de esta complejidad, así como la actuación de los diversos agentes responsables, plantea la conveniencia de encarar a futuro un examen dirigido a lograr una visión integradora de toda la política pública referida a la seguridad vial, análisis que excede las posibilidades de este trabajo, dirigido a la evaluación de un único programa presupuestario.

En lo que respecta a la concreta ejecución del Programa de Seguridad Vial, del examen realizado han surgido, entre otras, las siguientes cuestiones: la existencia de una organización de carácter informal que no se ajusta a la estructura establecida para la Dirección General responsable del Programa; escasez de recursos físicos y económicos aplicados al programa; la necesidad de incrementar en forma importante la elaboración de campañas de difusión pública y de programas de capacitación; la necesidad de incrementar sustancialmente la cantidad de controles de alcoholemia realizados; la falta de relevamientos de la infraestructura vial.

ANEXOS

ANEXO I

Marco Normativo

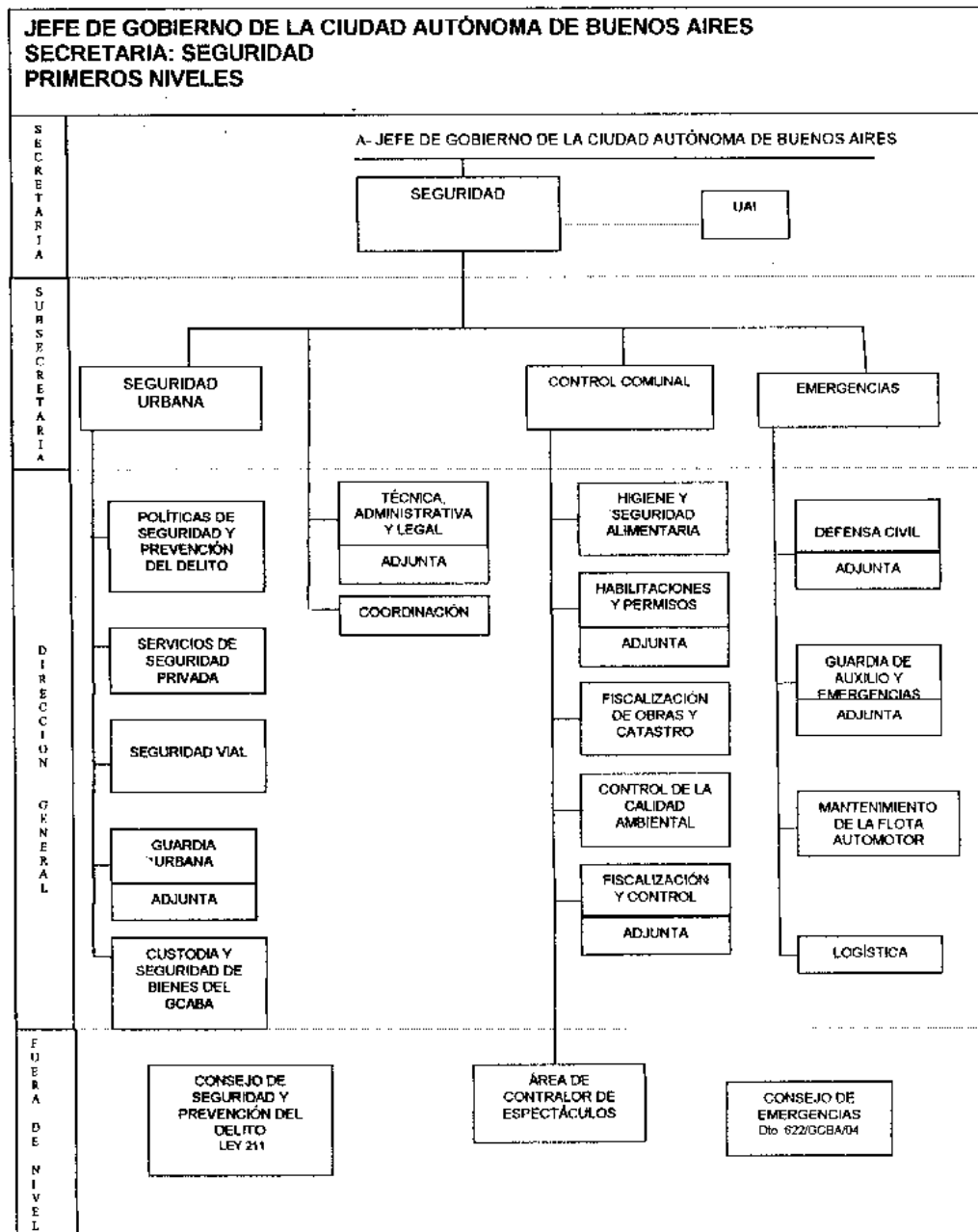
Norma	Nº	Tema
Ley Nacional	24449	Ley Nacional de Tránsito
Ley Nacional	24788	Ley Nacional de lucha contra el alcoholismo
Ordenanza	51176	Trasporte escolar, colonia de vacaciones y escuela de natación.
Ley	12	Ley de Procedimiento contravencional
Ley	70	Administración financiera de la CABA
Ley	104	Acceso a la información
Ley	210	Ente único regulador de los servicios públicos.
Ley	216	Prohíbe circulación camiones y acoplados de mas de 12 toneladas pro calles y avenidas
Ley	217	Situaciones especiales en materia de tránsito
Ley	342	Vehículos abandonados en la vía pública.
Ley	438	Reserva de espacio en la vía pública para estacionamiento de vehículos.
Ley	451	Ley de control de faltas.
Ley	471	Relaciones laborales
Ley	594	Crea Registro de antecedentes de tránsito
Ley	634	Estacionamiento en la CABA
Ley	1356	Modificación Ley de control Faltas
Ley	1174	Modifica el art. 2º ley 216
Ley	1472	Código contravencional
Decreto	5-1943	Cumplimiento de horario
Decreto	7-1997	Transporte escolar, colonia de vacaciones y escuelas de natación.
Decreto	710-1997	Presentismo y puntualidad del personal
Decreto	1510	Ley de Procedimiento administrativo
Decreto	2470-1992	Control de prestación efectiva de servicios y horario del personal
Decreto	2111-2001	Ampliase el horario de carga y descarga micro y macro centro.
Decreto	99-2003	Aprobación Actas Acuerdo
Decreto	227-2003	Campaña de difusión
Decreto N y U	1-2003	Cambio de unidad fija
Decreto	2182-2003	Reglamentación Capítulo XIII del Régimen de Disponibilidad
Decreto	828-2003	Prórroga campaña difusión
Decreto	1731-2003	Prórroga de la campaña de difusión e infracción +10 km.
Decreto	2188-2003	Prórroga de campaña difusión e infracción 50 calles
Decreto	2696-GCABA-2003	Modificación estructura del G.C.A.B.A.
Decreto	2720-GCABA-2003	Complementa decreto 2696 sobre la estructura del G.C.A.B.A.
Decreto	94-2004	Aprobación addenda anexos actas acuerdo Meller-Itrón-cambio valor de las actas.
Decreto	1636-2004	Implementación permanente de la campaña de fiscaliz y control

Decreto	92-GCBA-2005	Modifica Decreto 2696-03
MG1		Manual general de gestión administrativa
Decreto	350/2006	Modifica Estructura
Decreto	2124/2004	Se crea la Guardia Urbana
Resolución	359-SSTyT-2002	Encomendación de sistema de multas fotográficas
Actas Acuerdo	2002	Empresas Meller-Itron
Disposición Conjunta	1-2003	Aprobación del Circuito administrativo
Disposición	1-2005	Control de asistencia y puntualidad área Fiscalización vía pública.
Convenio	6-2003	Acuerdo con PFA por Servicio Adicional

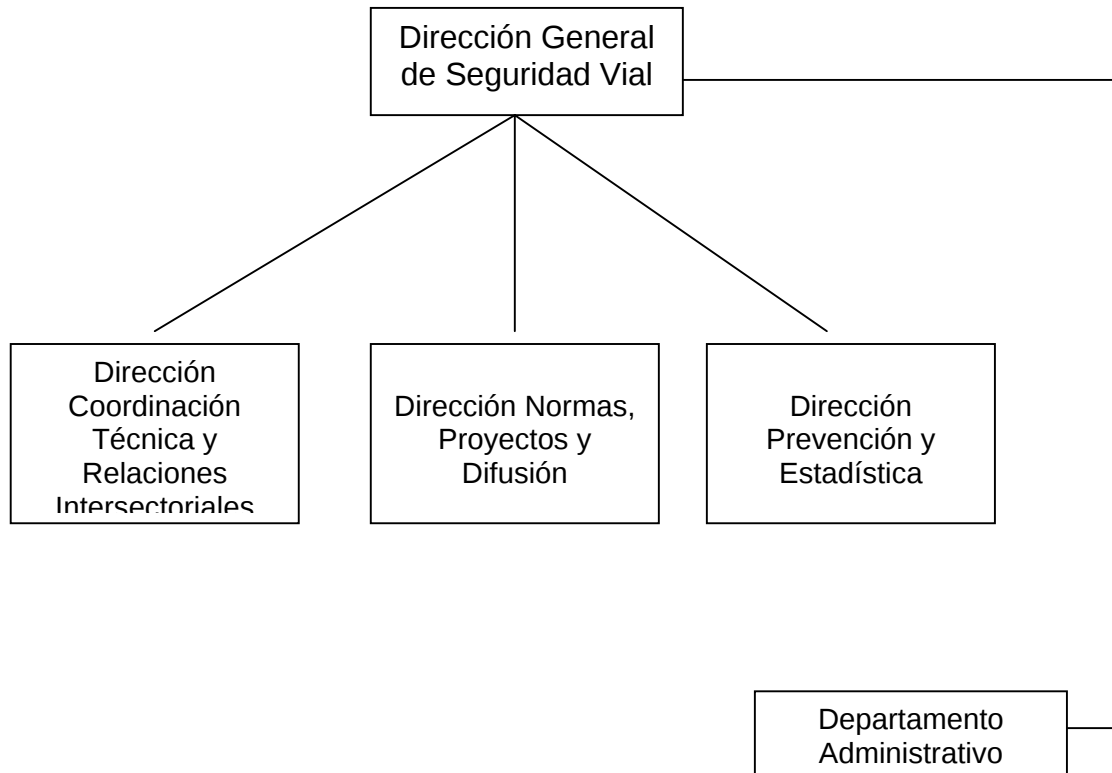
ANEXO II

Organigrama de la Secretaría de Seguridad (Decreto 92/05)

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES ANEXO I



ANEXO III
Dirección General de Seguridad Vial
Estructura orgánica formal



ANEXO IV

Otros Programas ejecutados por la Dirección General de Seguridad Vial

Programa N° 31 – Control vehic./peaton sect. críticos

Descripción: Según el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito durante el 2003 se registraron 109 víctimas fatales en incidentes de tránsito en la Ciudad. Si bien ese número indica una tendencia a la baja si lo comparamos con las cifras de años anteriores (2001: 175 muertes), el nivel de conflictividad y violencia que refleja continúa siendo elevado. La cantidad y la gravedad de los incidentes responde a un fenómeno policausal, puesto que intervienen tanto aspectos estructurales como humanos; sin embargo, las estadísticas internacionales demuestran que más del 90 % de los choques se deben a fallas humanas, razón por la cual al menos un 90 % de los incidentes son prevenibles. En ese sentido, según estudios recientes en la Ciudad, el 70% de los accidentes viales con víctimas ocurren en cruces con señalización luminosa. Este dato no hace sino reforzar la hipótesis que señala el aspecto conductual como generador de accidentes (imprudencia, negligencia, desapego ante la norma, etc.)

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un parque automotor de 1.500.000 vehículos y una población superior a tres millones de personas. En cuanto al volumen de tránsito se calcula que, diariamente, circulan por la Ciudad 750.000 conductores y unos 3 millones de transeúntes.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha definido como una de sus responsabilidades primarias garantizar la seguridad en el libre desplazamiento de las personas por su territorio, profundizando las acciones tendientes a recuperar el Espacio Público.

Por lo dicho, esta Dirección asume como responsabilidad primaria aumentar el margen de seguridad de los sujetos que intervienen en el tránsito -conductores y peatones- con el objeto de reducir los costos sociales y humanos que intervienen en el tránsito.

Consideramos el Sistema como un todo conformado por elementos interrelacionados: conductores, ciclistas, peatones. Por lo tanto, las acciones previstas están orientadas a modificar la totalidad del Sistema, si bien las acciones específicas se focalizan en los diferentes elementos que lo conforman.

El tránsito revela un estado de competencia y agresividad en la mayor parte de los comportamientos, y no de cooperación y responsabilidad. El contexto específico dentro del cual se ejecuta el servicio, el tránsito, tiene un grado de complejidad tal que obliga a coordinar esfuerzos y recursos con otras áreas y organismos, en el caso del control del tránsito, con la Policía Federal. Más allá de esto, cabe señalar el incremento de la conflictividad social, hecho que repercute negativamente en la eficacia de las tareas de control.

El producto resultante de las acciones de la Dirección será la cantidad de Intervenciones realizadas por el área de Fiscalización. Intervención es cada una de las acciones que la Dirección realiza a fin de solucionar un reclamo vecinal, que ha originado una actuación administrativa.

Además, a fin de controlar la efectividad del Servicio Adicional Capitalino, que controla el tránsito en el micro y macrocentro, la Dirección mantiene un control de la cantidad de actas de infracción que labra tanto en puestos fijos como rotativos.

Las acciones de fiscalización se llevarán adelante mediante la coordinación de actividades del Cuerpo de Inspectores de Tránsito. Además, la Dirección tiene a cargo la organización operativa y el control del Servicio Adicional Capitalino, el cual se encuentra dentro de la órbita de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.

La demanda efectiva coincide plenamente con la necesidad total. Las posibilidades de cobertura quedan directamente restringidas al volumen de recursos invertidos.

Las actividades de fiscalización, de bajo costo, se caracterizan por su escasa cobertura. De acuerdo a la capacidad operativa disponible podrían realizarse alrededor de 1200 intervenciones anuales sobre un volumen circulante de 750.000 vehículos.

Crédito Presupuestario

Se muestra a continuación la apertura presupuestaria por objeto de gasto hasta el nivel de Incisos

Programa N° 31 – Ctról vehic/peat.sect.críticos				
Inciso	Concepto	Cr. Original	Vigente	Devengado
1	Gasto en Personal	364.469	509.164	509.154
2	Bienes de Consumo	191.920	23.534	22.275
3	Servicios no Personales	96.109	56.870	55.770
4	Bienes de Uso	145.000	145.000	41.815
Total		797.498	734.568	629.014
Fuente: Cuenta de Inversión 2005				

Programa N° 32 – Control inteligente de infracciones

Descripción: Según el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito durante el 2003 se registraron 109 víctimas fatales en incidentes de tránsito en la Ciudad. Si bien ese número indica una tendencia a la baja si lo comparamos con las cifras de años anteriores (2001: 175 muertes), el nivel de conflictividad y violencia que refleja continúa siendo elevado. La cantidad y la gravedad de los incidentes responde a un fenómeno policausal, puesto que intervienen tanto aspectos estructurales como humanos; sin embargo, las estadísticas internacionales demuestran que más del 90 % de los choques se deben a fallas humanas, razón por la cual al menos un 90 % de los incidentes son prevenibles. En ese sentido, según estudios recientes en la Ciudad, el 70% de los accidentes viales con víctimas ocurren en cruces con señalización luminosa. Este dato no hace sino reforzar la hipótesis que señala el aspecto conductual como generador de accidentes (imprudencia, negligencia, desapego ante la norma, etc.)

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un parque automotor de 1.500.000 vehículos y una población superior a tres millones de personas. En cuanto al volumen de tránsito se calcula que, diariamente, circulan por la Ciudad 750.000 conductores y unos 3 millones de transeúntes.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha definido como una de sus responsabilidades primarias garantizar la seguridad en el libre desplazamiento de las personas por su territorio, profundizando las acciones tendientes a recuperar el Espacio Público.

Por lo dicho, esta Dirección asume como responsabilidad primaria aumentar el margen de seguridad de los sujetos que intervienen en el tránsito -conductores y peatones- con el objeto de reducir los costos sociales y humanos que intervienen en el tránsito.

Consideramos el Sistema como un todo conformado por elementos interrelacionados: conductores, ciclistas, peatones. Por lo tanto, las acciones previstas están orientadas a modificar la totalidad del Sistema, si bien las acciones específicas se focalizan en los diferentes elementos que lo conforman.

El tránsito revela un estado de competencia y agresividad en la mayor parte de los comportamientos, y no de cooperación y responsabilidad. El contexto específico dentro del cual se ejecuta el servicio, el tránsito, tiene un grado de complejidad tal que obliga a coordinar esfuerzos y recursos con otras áreas y organismos, en el caso del control del tránsito, con la Policía Federal. Más allá de esto, cabe señalar el incremento de la conflictividad social, hecho que repercute negativamente en la eficacia de las tareas de control.

La función de la Dirección consiste en organizar y controlar operativamente la ejecución del Servicio. Cuantitativamente, se utilizan tanto las variables de cantidad mensual de actas procesadas, y la cantidad de módulos de asistencia del personal policial.

Crédito Presupuestario

Se muestra a continuación la apertura presupuestaria por objeto de gasto hasta el nivel de Incisos

Programa N° 32 – Control inteligente de Infracciones				
Inciso	Concepto	Cr. Original	Vigente	Devengado
1	Gasto en Personal	0	3.616	3.615
2	Bienes de Consumo	841.860	39.289	31.318
3	Servicios no Personales	17.578.063	13.666.941	13.564.587
4	Bienes de Uso	33.900	33.900	0
5	Transferencias	356.958	356.958	320.163
Total		18.810.781	14.100.704	13.919.683
Fuente: Cuenta de Inversión 2005				