

INFORME FINAL DE AUDITORÍA

Con Informe Final Ejecutivo

Proyecto N° 5.09.09

Seguridad Vial

**Auditoría de Gestión
Año 2008**

**Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Septiembre de 2010**

AUDITORIA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Av. Corrientes 640 - 5to. Piso Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PRESIDENTE

Dra. Sandra Bergenfeld

AUDITORES GENERALES

Dr. Santiago de Estrada

Dr. Alejandro Fernández

Ing. Adriano Jaichenco

Dra. Paula Oliveto Lago

Lic. Josefa A. Prada

Dr. Juan Carlos Toso

Código de Proyecto: 5.09.09

Nombre del Proyecto:

Dirección General de Seguridad Vial del GCABA - Gestión 2008.

Objeto:

Dirección Gral. de Seguridad Vial del GCABA

Objetivo:

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

Alcance:

Evaluar el cumplimiento del presupuesto físico aprobado; de los objetivos previstos y otros indicadores de gestión.

Período: Año 2008

Tareas de Campo: Desde el 01 de febrero de 2010 al 21 de mayo de 2010.

Jurisdicción: 26 – Ministerio de Justicia y Seguridad.

Unidad Ejecutora: 277 – Dirección General de Seguridad Vial

Programas Presupuestario:

Nº 24 – Seguridad Vial y Nº 25 – Educación Vial.

Presupuesto original: Nº 24 \$21.512.833 – Nº 25 \$860.718

Total: **\$22.373.551**

Equipo Designado:

Director de Proyecto

Auditor Supervisor:

Dr. Patricio Tassara

Lic. Ricardo Ohoka

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	Buenos Aires, julio de 2010.															
Código del Proyecto	5.09.09															
Denominación del Proyecto	Dirección Gral. de Seguridad Vial															
Período examinado	Año 2009															
Programas auditados	24 – Seguridad Vial 25 – Educación Vial															
Unidad Ejecutora	151- Dirección General de Custodia y Seguridad de Bienes															
Objetivo de la auditoría	Evaluar la adecuación de los recursos al cumplimiento de los objetivos institucionales y operativos del programa en términos de eficiencia, eficacia y economía.															
Presupuesto (expresado en pesos)	<table><tr><th>Programa</th><th>Sancionado</th><th>Vigente</th><th>Devengado</th></tr><tr><td>24</td><td>21.512.833</td><td>43.280.991</td><td>30.663.507</td></tr><tr><td>25</td><td>860.718</td><td>261.731</td><td>132.152</td></tr></table> Fuente: Cuenta de Inversión 2008				Programa	Sancionado	Vigente	Devengado	24	21.512.833	43.280.991	30.663.507	25	860.718	261.731	132.152
Programa	Sancionado	Vigente	Devengado													
24	21.512.833	43.280.991	30.663.507													
25	860.718	261.731	132.152													
Alcance	Evaluar el cumplimiento del presupuesto físico aprobado, los objetivos previstos para las actividades desagregadas y otros indicadores de gestión.															
Período de desarrollo de tareas de auditoría	Las tareas de campo se desarrollaron en el período comprendido entre el 14 de febrero de 2008 y el 17 de diciembre de 2008.															
Limitaciones al alcance	No hubo limitaciones al alcance.															
Aclaraciones previas	El Decreto 2075/07 (B.O. 2829) aprueba la estructura orgánica funcional dependiente del Poder Ejecutivo del GCBA, deroga el Decreto 350/06 y toda otra norma que se oponga a dicho Decreto. El Anexo II describe las Responsabilidades Primarias de la Dirección General de Seguridad Vial del GCBA como: - “Ejecutar políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito a través del Cuerpo de Tránsito de la ciudad, en coordinación con las fuerzas policiales y de seguridad que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. - Intervenir en el ordenamiento del tránsito público, cumpliendo funciones educativas, informativas, preventivas y de control, arbitrando los medios necesarios para el cumplimiento de la normativa vial vigente y/o labrando actas de infracción. - Dirigir el desarrollo de estudios e investigaciones a fin de establecer los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito. - Coordinar con las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucradas en la seguridad vial, la elaboración de proyectos en la materia. - 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. - Participar activamente en el Consejo Federal de Seguridad Vial a fin de consensuar políticas en común con los estados integrantes. - Promover proyectos relativos al ordenamiento y desenvolvimiento de la circulación del transporte de carga. - Entender en el control del transporte escolar y el pacto de movilidad en vía pública. - Evaluar los estudios 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. - 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. - Implementar políticas relacionadas con la educación vial. - Brindar a la comunidad programas dirigidos a los conductores sobre las normas de tránsito y manejo".
Observaciones principales	➤ No se realizaron acciones para el desarrollo de estudios e investigaciones a fin de establecer los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito. ➤ La coordinación con las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucradas en la seguridad vial, para la elaboración de proyectos en la materia fue escasa¹. ➤ No se estableció 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.
Conclusiones	La evaluación de la gestión de la Dirección General de Seguridad Vial durante el ejercicio 2008, utilizando criterios objetivos, es una tarea de difícil realización. Del análisis de la planificación no surge la utilización de estadísticas o sistemas de información, como elementos de sustento de los objetivos y cursos de acción propuestos. Esta situación conlleva que las decisiones en la materia suelen ser tomadas con las mejores intenciones de resolver los problemas y desafíos que presenta el actual escenario de la Seguridad Vial en la Ciudad de Buenos Aires; sin embargo, debemos destacar, que las mismas no se sustentan en el análisis técnico de las alternativas a fin de seleccionar la más eficaz para el logro de los objetivos planteados y

¹ No así en el nivel operativo donde para realizar las tareas de fiscalización debe contarse con una coordinación previa.

	el uso más eficiente de los recursos involucrados en el Programa. Un adecuado diagnóstico permitiría establecer una relación lógica entre las medidas propuestas y él o los problemas a resolver. La utilización de bases de datos estadísticos facilitaría la realización de estudios comparativos entre diferentes ejercicios de la misma jurisdicción, o la evolución comparada con otras provincias y/o grandes urbes del país. De estas comparaciones se podría inferir si las variaciones en los valores de los indicadores son el resultado de las acciones implementadas o responden a una tendencia general. Por otra parte, contribuirían al desarrollo de acciones que excedan lo meramente coyuntural, conformando un verdadero plan estratégico. Establecer las razones y fundamentos de las acciones desarrolladas también redundaría en un mayor compromiso por parte de los recursos humanos involucrados en el proceso. En razón de estas carencias nos abstenemos de emitir una evaluación definitiva sobre el accionar de la Dirección General de Seguridad Vial. No obstante, queremos resaltar que los errores e ineficiencias en materia de Seguridad Vial tienen consecuencias graves. Por ello la urgente necesidad de establecer mecanismos de evaluación <i>ex post</i> que permita aprovechar la experiencia acumulada facilitando el diseño más adecuado de nuevos proyectos. Asimismo, la evaluación <i>ex ante</i>, asegurará que se tengan en cuenta las diferentes alternativas y cursos de acción para el logro más eficiente de los objetivos propuestos.
Implicancias	➤ Al no haberse desarrollado estudios e investigaciones que establezcan los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito, la planificación de las acciones a implementar no tienen una base objetiva que la sustente. ➤ La escasa coordinación con las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucradas en la seguridad vial, para la elaboración de proyectos en la materia, determina que las acciones sean aisladas o nulas en algunos aspectos y los esfuerzos se superpongan en otros. ➤ La ausencia de un intercambio de carácter técnico con las comunas que limitan con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires limita la capacidad de respuesta frente a la problemática que plantea el AMBA² en materia de seguridad vial.

² Área Metropolitana Buenos Aires, incluye Capital Federal (CABA) y los partidos bonaerenses que la rodean.

**Informe Final de Auditoría
Proyecto N° 5.09.09
Dirección General de Seguridad Vial**

DESTINATARIO

**Señor
Vicepresidente 1°
Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Lic. Oscar Moscariello
S / D**

En uso de las facultades conferidas por el Art. 135° de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de conformidad con las disposiciones de la Ley 70, artículos 131°, 132° y 136°, esta Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Dirección General de Seguridad Vial del GCABA dependiente de la Subsecretaría de Seguridad Urbana del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el objetivo que se describe en el acápite 2.

1 OBJETO

Dirección General de Seguridad Vial del GCABA, Auditoría de Gestión sobre el período 2008.

2 OBJETIVO

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

3 ALCANCE DEL EXAMEN

El presente examen fue realizado de conformidad con las Normas de Auditoría Externa de la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires (en adelante AGCBA) aprobadas por Ley N° 325 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las Normas Básicas de Auditoría Externa aprobadas por Resolución 161/00 de esta AGCBA.

Las tareas de campo en el organismo se desarrollaron en el período comprendido entre el 01 de febrero de 2010 y el 21 de mayo de 2010.

3.1. Procedimientos Aplicados:

Los procedimientos aplicados consistieron en:

- Relevamiento y análisis del marco normativo.
- Requerimiento de información al organismo auditado.
- Entrevistas personales con funcionarios del ente auditado.
- Compulsa de información suministrada por la Dirección General de Contaduría General.
- Análisis de la confiabilidad, integridad y oportunidad de la información contable, operativa y elementos característicos del organismo. Metas físicas, variables y unidades de medida.
- Relevamiento y análisis por áreas del objeto de auditoría.
- Análisis de la estructura y circuito de trámites del organismo.
- Verificación y Análisis del control interno.
- Recopilación de información incorporada a la página Web del Gobierno de la Ciudad en la materia.
- Relevamiento de infraestructura edilicia y registro fotográfico de las instalaciones correspondiente al objeto de auditoría.
- Relevamiento de Cajas Chicas rendidas en el período 2008.

Entrevistas con funcionarios y miembros de la Dirección Gral. de Seguridad Vial

- Director Operativo Fiscalización en la Vía Pública
- Coordinadora del Área Educación Formal
- Jefe del Departamento Administrativo
- Coordinadora del Área Relaciones Intersectoriales y Programa Especiales

Requerimientos de Información

- En el **Anexo III – REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN** puede consultarse la nómina de notas enviadas a fin de solicitar información a diferentes áreas del GCABA.

Recopilación presupuestaria

- Recopilación y análisis de la información presupuestaria.
- Descripción del programa.
- Metas físicas del programa.

3.2. Limitaciones al alcance:

No hubo limitaciones al alcance ya, que pese a no haberse podido acceder a tener vista de algunas de las actuaciones que registraban imputaciones contables³, los que si pudieron serlo son suficientemente representativos como para realizar inferencias y extraer conclusiones.

4 ACLARACIONES PREVIAS

Para examinar la gestión de la Dirección General de Seguridad Vial se ha adoptado como criterio de auditoría la evaluación de la misma en términos de eficiencia, eficacia y economía⁴.

4.1 – Algunas consideraciones respecto a la Seguridad Vial

A fin de contextualizar el marco en cual se desarrollan las tareas del organismo auditado, vamos a describir en forma sintética, tres aspectos que hacen a esta cuestión:

- a) Marco normativo
- b) Problemática de la Seguridad Vial en la CABA
- c) Medidas adoptadas y/o objetivos propuestos

El **Marco normativo** en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires básicamente esta compuesto por 3 normas, que se complementan y conviven, en lo que hace a los aspectos fundamentales de la regulación del tránsito y la seguridad vial.

Estas son:

- Ley 451 que establece el Régimen de Faltas de la CABA
- Ley 1472 Código Contravencional de la CABA
- Ley 2148 Código de Tránsito y Transporte de la CABA

El Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires, en su Título IV, Protección de la seguridad y la tranquilidad, Capítulo III - Seguridad y ordenamiento en el tránsito, incluye los siguientes artículos referidos a la Seguridad Vial:

³ No pudo ser vista en la Dirección Gral. de Contaduría Gral. los comprobantes originales de la Rendición Nro. 5 de la Caja Chica Común asignada al organismo.

⁴ Entendiendo estas últimas como: a) **ECONOMÍA**: Se refiere a la adquisición de la cantidad y calidad apropiada de recursos financieros como humanos, materiales, informáticos, tecnológicos, etc. con oportunidad y al más bajo costo y al grado en que los servicios y bienes producidos satisfacen las necesidades para las cuales fueron dirigidos.; b) **EFICACIA**: Corresponde al logro de las metas previstas en planes, programas, proyectos, operaciones y actividades, así como la adecuación de los mismos a los objetivos del organismo auditado; c) **EFICIENCIA**: Se refiere al uso productivo de los recursos tendiendo a maximizar el producto por recurso utilizado o minimizar los recursos empleados por cantidad y calidad de producto obtenido.

Artículo 111 - Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes. Quien conduce un vehículo en estado de ebriedad o bajo la acción de sustancias que disminuyen la capacidad para hacerlo, es sancionado/a con doscientos (\$ 200) a dos mil (\$ 2.000) pesos de multa o uno (1) a diez (10) días de arresto. Admite culpa.

Artículo 112 - Participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza en vía pública. Quien participa, disputa u organiza competencias de destreza o velocidad con vehículos motorizados en la vía pública, violando las normas reglamentarias de tránsito, es sancionado/a con cinco (5) a treinta (30) días de arresto.

La sanción se eleva al doble cuando la conducta descripta precedentemente se realiza mediante el empleo de un vehículo modificado o preparado especialmente para dicho tipo de competencias.

Artículo 113 - Violar barreras ferroviarias. Quien inicia el cruce o cruza con vehículo las vías férreas mientras las barreras están bajas o el paso no está expedito, es sancionado/a con doscientos (\$ 200) a un mil (\$ 1.000) pesos de multa o uno (1) a cinco (5) días de arresto. Admite culpa.

Artículo 114 - Incumplir obligaciones legales. Quien al conducir un vehículo participa de un accidente de tránsito y no cumple con las obligaciones legales a su cargo, es sancionado/a con doscientos (\$ 200) a dos mil (\$ 2.000) pesos de multa. La sanción se incrementa al doble en caso de fuga.

Artículo 115 - Agravantes genéricos. Sin perjuicio de los agravantes particulares previstos en los artículos precedentes, las sanciones de las contravenciones previstas en este Capítulo se elevan:

1. Al doble cuando son cometidas por el conductor/a de un vehículo motorizado de carga o de transporte de pasajeros en servicio.
2. Al doble cuando el conductor/a finge la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o abusa de reales situaciones de emergencia o cumplimiento de un servicio oficial
3. Al triple cuando son cometidas por el conductor/a de un vehículo de transporte escolar o de personas con necesidades especiales.

Aquellos ciudadanos que incurren en alguna de las contravenciones señaladas, no solo deben abonar la multa, sino que deben presentarse a realizar un curso de educación vial en el área de educación no formal de la Dirección Gral. de Seguridad Vial.

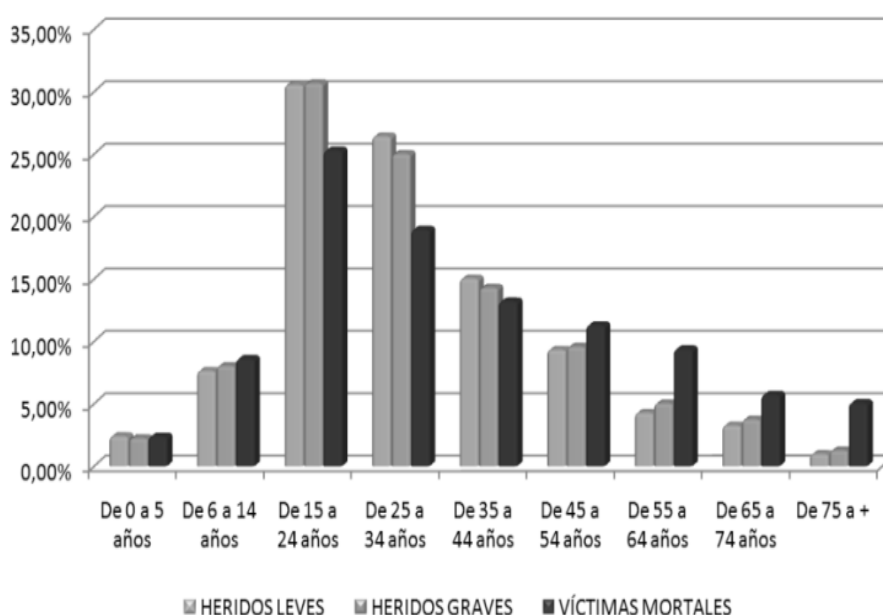
Independientemente de los aspectos regulatorios, la cuestión de la **Problemática de la Seguridad Vial en la CABA**, presenta las siguientes características y problemáticas⁵:

Durante el año 2008 en la Argentina se produjeron 97.474 accidentes de tránsito con víctimas. Consideramos como tal a aquél en el que una o varias personas resultaron muertas o heridas y en el que estuvo involucrado al menos un

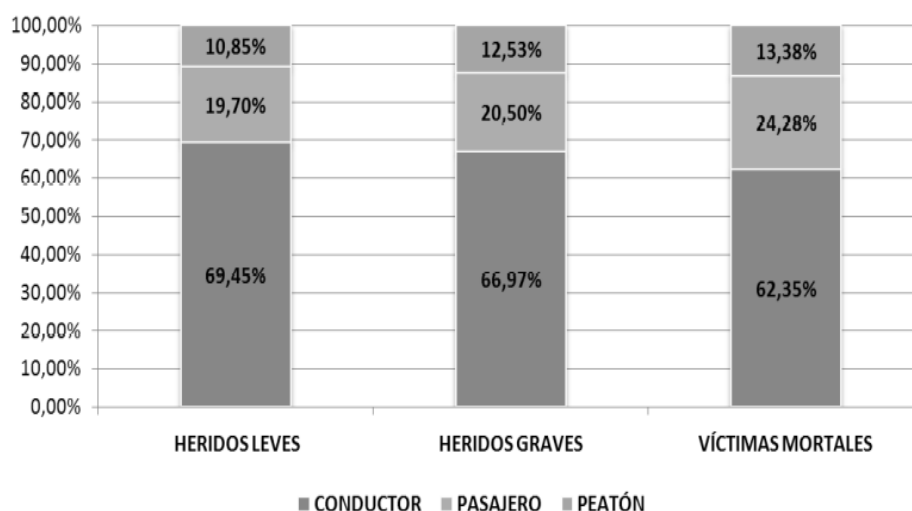
⁵ En el **ANEXO V – Otros aspectos estadísticos de la Seguridad Vial** puede consultarse un breve glosario de definiciones y la comparación interanual entre los años 2007 y 2008.

vehículo en movimiento. A consecuencia de estos accidentes, fallecieron en el lugar del hecho 4.222 personas, el seguimiento de las víctimas graves, arroja que a posteriori del hecho se sumaron, al total de personas fallecidas, 7.552 víctimas adicionales, lo que incrementó la cifra en un 1,52% respecto del año 2007.

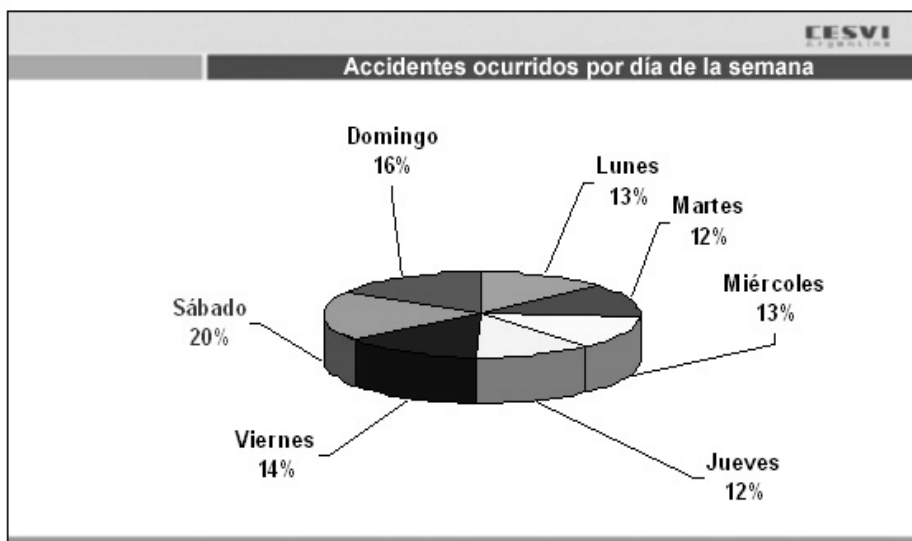
La distribución porcentual de las víctimas arroja un 92,65% de lesionados y 7,35% de fallecidos. El índice de accidentes graves a sufrido un descenso del 23,51% en relación al año 2007, en el año 2008 fue de 7,75 muertos por cada cien accidentes con víctimas. La tasa de mortalidad de este año fue de 190 por cada millón de habitantes y de 84,30 por cada cien mil vehículos que circulan.



El 68,60% de las víctimas fueron conductores; el 11,30% peatones y el 20,10% restante pasajeros. El siguientes cuadro muestra esos porcentajes diferenciados por tipo de lesión.

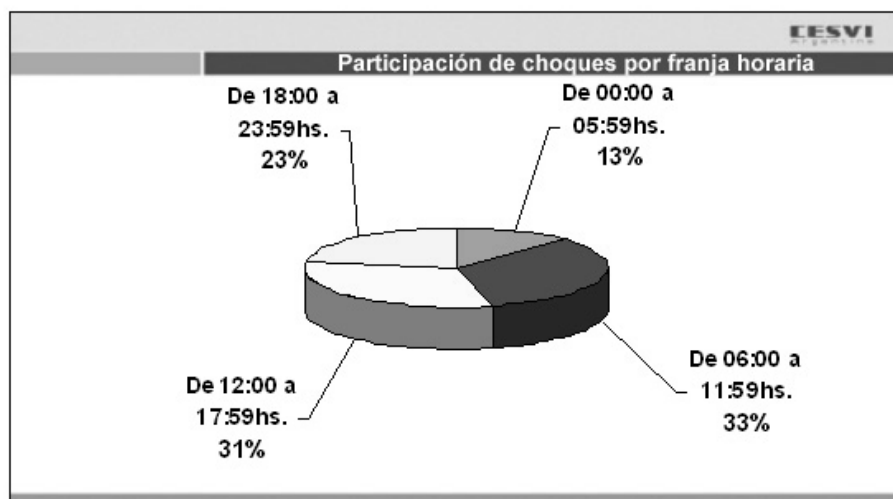


La participación por día de la semana, en cuanto a la frecuencia de ocurrencia de los hechos, es un elemento que contribuye a la planificación de la distribución de los esfuerzos de los operativos de prevención



Fuente: CESVI⁶

El seguimiento de la distribución por franja horaria es otro indicador que puede utilizarse en el mismo sentido.



Fuente: CESVI

En lo que hace a la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires**, durante el año 2008, la Policía Federal Argentina registró **10.952 accidentes de tránsito** con un total de **12.128 víctimas**, de las cuales **134** fallecieron a consecuencia de los mismos. Estas cifras reflejan que esta jurisdicción se caracteriza por exhibir una elevada cantidad de personas lesionadas (alta tasa de morbilidad), en relación al porcentaje de personas fallecidas (baja tasa de mortalidad) debido a choques y atropellos.

⁶ Centro de Experimentación y Seguridad Vial

Aunque la última comparación interanual 2007/2008, muestra un pequeño crecimiento de las cifras. Si consideramos la evolución de estas en forma acumulada, debemos señalar que durante el periodo 2005 al 2008, la cantidad de accidentes aumentó en más de un 10%, acompañando este comportamiento el número de personas heridas y fallecidas.

De hecho su crecimiento fue de alrededor de un 15% y un 13%, respectivamente. Esta situación pone en evidencia, que los accidentes viales y sus riesgos, lejos de disminuir, han aumentado lentamente en los últimos cuatro años⁷.

Gráficos pertinentes al ámbito de la C.A.B.A. en el año 2008⁸

1. Hechos y Víctimas

Cuadro 1
Víctimas lesionadas, víctimas fatales y hechos

2008	
Hechos	10.952
Víctimas Lesionadas	11.994
Víctimas Fatales	134
TOTAL de Víctimas	12.128

Cuadro 2
Víctimas fatales, víctimas lesionadas y Totales según Tipo de hechos de tránsito

Tipo de Hechos de Tránsito	Número de Hechos	Número de Víctimas Lesionadas	Número de Víctimas Fatales	Total de Víctimas
Hechos con 1 víctima	10.252	10.153	99	10.252
Hechos con 2 víctimas	522	1.033	11	1.044
Hechos con 3 víctimas	105	310	5	315
Hechos con 4 víctimas	35	136	4	140
Hechos con 5 ó más víctimas	38	362	15	377
TOTALES	10.952	11.994	134	12.128

⁷ En relación a este punto, los posibles atenuantes que condicionan la tasa de mortalidad son: a) la alta concentración de tránsito que dificulta la movilidad de vehículos a motor a altas velocidades y b) la cantidad y dimensión de los servicios de urgencias médicas, así como la proximidad de los centros de atención, que permiten una prevención secundaria rápida y eficaz por parte del sistema de salud. Por otro lado, se identifica que las altas tasas de morbilidad se encuentran relacionadas con la altísima densidad en la vía pública tanto de personas como de vehículos.

⁸ Extraído de la página Web: <http://www.defensoria.org.ar/institucional/pdf/vial08.pdf>. Es importante aclarar que los datos estadísticos fueron construidas tomando como fuente primaria la información relevada en todas las comisarias.

Tal como refleja el Cuadro 2, en más del 90% de los casos de accidentes se lesiona o fallece una sola persona en cada accidente, mientras que solamente el 10% de los casos se evidencian víctimas múltiples (más de una persona herida o fallecida por hecho). Esta parece ser una segunda característica de la ciudad. Si bien en esta jurisdicción el número de accidentes es alto, debemos considerar que en sólo en una pequeña proporción de hechos resulta herida o fallecida más de una persona.

Cuadro 3
Víctimas fatales, víctimas lesionadas y hechos por mes

Mes	Números de Hechos	Número de Víctimas Lesionadas	Número de Víctimas Fatales
Enero	842	1.025	7
Febrero	734	802	14
Marzo	852	973	18
Abril	953	1022	12
Mayo	1.041	1129	11
Junio	985	1057	9
Julio	939	1019	9
Agosto	801	876	6
Septiembre	891	968	6
Octubre	961	1.018	19
Noviembre	1.010	1.075	10
Diciembre	915	1.003	12
No informa	28	27	1
TOTAL	10.952	11.994	134

Durante el año 2008 se han producido en promedio 900 siniestros por mes.

Cuadro 4
Distribución de víctimas fatales y lesionadas según tipo de movilidad

Forma de movilidad	Víctimas fatales	Víctimas Lesionadas	Muertos cada 1.000 lesionados
Peatones	60 (44,8%)	3.134 (26,1%)	19,14
Automovilistas	29 (21,8%)	2.967 (24,7%)	9,77
Motociclistas	31 (23,1%)	3.668 (30,6%)	8,45
Pasajeros de transporte público	-	800 (6,7%)	-
Camioneros	-	49 (0,4%)	-
Ciclistas	5 (3,7%)	769 (6,4%)	6,50
Otros	-	40 (0,3%)	-
Sin notificación	9 (6,7%)	567 (4,7%)	-
TOTAL	134	11.994	11,17

El nivel de riesgo por tipo de movilidad se podría reflejar a través del indicador "muertos cada mil lesionados". Mientras de cada 1.000 lesionados que circulaban en auto o moto han muerto alrededor de 8 personas, de cada 1.000 peatones que han sido atropellados han fallecido 19.

El grupo de víctimas "peatones" se encontró secundado, en términos de riesgo, por los conductores y acompañantes de motos y ciclomotores. Durante el año 2008, murieron 31 motociclistas y fueron víctimas de lesiones 3.668 conductores y/o acompañantes de esta forma de movilidad.

Durante el año 2008 se incrementó en un 60% la cantidad de motociclistas fallecidos y, respecto del año 2006, creció en más de un 40% el número de lesionados. Las causales de este crecimiento pueden estar relacionadas con un aumento del parque de motos y ciclomotores.

En relación al sexo de las víctimas, los varones son el grupo más numeroso. El 66% de las mismas son de sexo masculino. Este porcentaje resalta la existencia de una sobrerrepresentación de los varones en relación a las mujeres, si tenemos en cuenta la distribución poblacional de los sexos en nuestra Ciudad. Mientras en la C.A.B.A. hay 82 varones cada 100 mujeres, en las víctimas de siniestros viales encontramos que hay 210 varones cada 100 mujeres. Esta sobrerrepresentación es tan alta, que no puede ser explicada sólo como resultado de un mayor número de conductores de vehículos de sexo masculino. En este sentido, esta diferencia entre los sexos, podría ser una alerta sobre la posibilidad de la existencia, por parte de los varones, de un accionar más riesgoso en la vía pública.

En lo que hace a la distribución por edad, mientras de cada 1.000 lesionados entre 21 a 25 años mueren alrededor de 9 personas, en el caso de los mayores de 75 años, fallecen casi 39 de ellas. Al respecto debe considerarse que la mayor vulnerabilidad de los adultos mayores esta relacionada a la menor capacidad de su cuerpo de soportar el impacto a consecuencia de accidentes viales.

Frente a esta problemática, las **Medidas adoptadas y/o objetivos propuestos** se plasmaron en un Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual fue aprobado mediante el Decreto N° 271/07.

Este Plan contemplaba y establecía las siguientes cuestiones:

Objetivos:

1. *Reducir al máximo posible los índices de siniestralidad vial que se registra en la vía pública.*
2. *Minimizar las consecuencias tanto humanas como materiales que se generen a raíz de un incidente vial.*

Lineamientos Estratégicos

Los lineamientos estratégicos que guiarán las distintas políticas públicas que serán implementadas e impulsadas son los siguientes:

1. *Incrementar el grado de apego a las normas viales mediante programas continuos y sostenidos de educación vial orientados a generar conciencia al respecto en toda la población e involucrando el compromiso de los distintos sectores de la sociedad.*
2. *Proponer adecuaciones de la infraestructura vial en aquellos aspectos asociados con la siniestralidad, en consonancia con la política de tránsito y transporte y la planificación urbana y ambiental.*
3. *Actualizar los procedimientos de habilitación de conductores de acuerdo a estándares rigurosos que aseguren una correcta evaluación de sus antecedentes, sus aptitudes y su grado de apego a las normas establecidas en la materia.*
4. *Incrementar la cantidad y fortalecer la calidad de los mecanismos de control que se desarrollan en la vía pública en base a diagnósticos permanentemente actualizados, la tecnificación del proceso de control, la capacitación de los agentes de control y la planificación conjunta de actividades inspectivas.*
5. *Promover la actualización de la normativa en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, y regular aquellas cuestiones no contempladas en la actualidad.*
6. *Optimizar el tratamiento de las infracciones de tránsito con el fin de sancionar en tiempo y forma las conductas transgresoras de la ley con sanciones proporcionales al riesgo generado.*

Meta

Con la implementación del presente Plan se pretende alcanzar una reducción del 20% en el número de víctimas fatales en el lapso de cuatro años a partir de la aprobación del mismo.

Acciones:

Lineamiento estratégico N° 1: Concientización

- *Desarrollar contenidos de educación vial e implementar gradualmente en los distintos niveles de la educación formal, incluyendo la capacitación de los docentes a través de la Escuela de Capacitación Continua.*
- *Promover el desarrollo de instituciones de capacitación y avalar los programas de estudio destinados a la capacitación en materia de seguridad vial de conductores, motociclistas, ciclistas, etc.*
- *Diseñar e impartir cursos destinados a los infractores y contraventores de tránsito.*
- *Desarrollar campañas masivas de concientización sobre las normas y conductas relacionadas con el tránsito y la seguridad vial.*
- *Propiciar distinto tipo de actividades de educación vial en conjunto con las organizaciones del ámbito público y privado.*

Lineamiento estratégico N°2: Infraestructura vial y aspectos técnicos

- *Efectuar un relevamiento permanente de las condiciones físicas de la infraestructura vial de la ciudad, promoviendo las medidas correctivas correspondientes.*
- *Contemplar en la planificación urbana y los planes de inversión en obras viales las recomendaciones y requerimientos que surjan del análisis del mapa accidentalológico de la ciudad.*
- *Reglamentar e implementar la Ley de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.*
- *Desarrollar un sistema integrado de monitoreo del tránsito en nuestra ciudad.*
- *Propiciar la inclusión por parte de la industria automotriz de dispositivos de seguridad en los vehículos, tales como limitadores de velocidad, testigos, alarmas, entre otros.*

Lineamiento estratégico N°3: Habilitación de conductores

- *Rediseñar y modernizar tecnológicamente los procedimientos de evaluación y expedición de licencias de conducir, de acuerdo a parámetros de agilidad, transparencia, seguridad e integralidad que contemplan las mejores prácticas nacionales e internacionales en esta materia.*
- *Reformular los sistemas de evaluación teórica, práctica y de condiciones psicofísicas en los procesos de obtención de las licencias de conducir, redefiniendo los parámetros de evaluación y promoviendo la participación en dichas etapas de entidades especializadas en esta temática.*

Lineamiento estratégico N°4: Mecanismos de control

- *Aumentar la capacidad de control sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, mediante la inversión en medios tecnológicos y materiales y el incremento de los recursos humanos empleados en las tareas de control.*
- *Desarrollar un nuevo sistema automático de detección de infracciones orientándolo principalmente al control de faltas graves a la seguridad vial.*
- *Desarrollar un plan anual de fiscalización y control del cumplimiento de las normas viales, integrando los elementos humanos y tecnológicos de control, en donde se determinaran prioridades de control y se planificaran actuaciones coordinadas con las reparticiones que concurren en ese objetivo en el ámbito de la ciudad, así como en los ámbitos provincial y nacional.*
- *Impulsar el proyecto de ley de creación del sistema de registro de incidentes de tránsito, con el fin de disponer de información confiable y actualizada que permita la evaluación de los indicadores de avance de las políticas implementadas, así como la generación del mapa accidentalológico con actualización permanente con el objeto de detectar aquellos puntos críticos donde se registren altos índices de siniestros y trabajar sobre sus causas.*
- *Desarrollar mecanismos de capacitación continua de los agentes de control.*

Lineamiento estratégico N° 5: Actualización normativa

- *Promover una modificación en la Sección 6, Capítulo 1 del Código de Faltas en orden a establecer sanciones proporcionales a los daños y riesgos ocasionados por las conductas infractoras.*
- *Promover la adopción de un mecanismo de puntaje de los conductores habilitados por la ciudad vinculado tanto con la renovación de las licencias habilitantes como con las sanciones correspondientes.*
- *Propiciar la vinculación del sistema de puntajes con beneficios a los conductores que no registren infracciones, mediante el otorgamiento de descuentos en las compañías de seguros del automotor.*
- *Propiciar la discusión sobre la regulación de las velocidades máximas en vías rápidas de nuestra ciudad.*
- *Generar mecanismos de revisión constante de las normas de tránsito, promoviendo su actualización en función de la variación de las condiciones.*
- *Desarrollar un sistema público de consulta sobre las normas de tránsito aplicables.*

Lineamiento estratégico N° 6: Mecanismos de sanción

- *Especializar la Justicia de Tránsito dotándola de una estructura orgánica y funcional propia, que contemple una priorización según su importancia de las infracciones.*
- *Incorporar mediante Concurso Público de Oposición y Antecedentes agentes que se desempeñen en la función de Controlador de Faltas, con el fin de incrementar la capacidad de tratamiento de las infracciones.*
- *Optimizar la implementación del Registro de Antecedentes de Tránsito (RAT), creado por la Ley N° 594 de la C.A.B.A.*
- *Obtener y mantener permanentemente actualizada toda la información inherente al labrado, procesamiento y notificación de las infracciones de tránsito que no sea originada y/o su almacenamiento no se encuentre bajo la órbita del Ministerio de Gobierno de la C.A.B.A., celebrando los acuerdos correspondientes con los organismos nacionales.*

4.2. Estimación del riesgo de auditoría

Debe señalarse que las conclusiones del presente informe se basan en los resultados de muestreos y no de exámenes completos y, aunque se hiciera esto último, no está garantizado que todas las acciones realizadas por la organización estén registrados.

Sin embargo, el proceso de auditoría se planificó de modo de minimizar el riesgo individual de emitir un informe erróneo.

Los *riesgos inherentes* del organismo auditado se podrían potenciar en la medida de que se verificaron las siguientes condiciones durante el ejercicio auditado:

- No hubo ejecución autónoma de su presupuesto.
- La asignación de metas físicas no contaba definiciones precisas y cuyo cumplimiento se visualice como una contribución al alcance de los objetivos de la organización.

Los *riesgos de control o falta de control* de la Dirección Gral. se resumen en la ausencia de las siguientes prácticas:

- Aplicación de manuales de normas y procedimientos (el personal sabe lo que tiene que hacer, hay estándares explícitos que permiten el control y evaluación).
- Se establecen estándares de gestión y se elaboran indicadores que permiten hacer el seguimiento, evaluación e implementar medidas correctivas sobre la gestión.

El *riesgo de falta de detección* por parte del equipo de auditoría se basa en:

- Carácter ex post de las tareas de auditoría (se evalúan hechos acaecidos durante el año 2008).
- Que no puedan aplicarse procedimientos de control entre la base del análisis, que es la documentación respaldatoria generada por la Dirección General de Seguridad Vial, y las entrevistas realizadas, normativa vigente y toda documentación vinculada que haya sido generada por otros organismos relacionados con la gestión. Asimismo hay imposibilidad fáctica de efectuar un minucioso registro, de la actividad del organismo, en razón de la naturaleza de las acciones que lleva adelante en cumplimiento de sus responsabilidades primarias

4.3. Antecedentes del Programa.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, aprobado mediante **Decreto N° 271/GCBA/07** (BOCBA N° 2626), procura como objetivo primordial la disminución de la siniestralidad vial, poniendo en cabeza de la Dirección Gral. de Seguridad Vial su puesta en marcha y ejecución.

En la búsqueda de dar una respuesta más acabada a este propósito, la propia Dirección General eleva, el **Informe N° 2334/DGSV/07**, del 21/09/07, el cual incluye un proyecto de Decreto para modificar la estructura orgánica establecida por el **Decreto N° 350/GCBA/2006**, así como también la readecuación de las responsabilidades primarias y las acciones asignadas a cada una de las unidades organizativas dependientes de la Dirección Gral. de Seguridad Vial.

El **Decreto 2.075/07 (B.O. 2.829** del 11 de diciembre del 2007) aprueba la estructura orgánica funcional dependiente del Poder Ejecutivo del GCBA, deroga el Decreto 350/06 y toda otra norma que se oponga a dicho Decreto.

Allí se menciona que los objetivos (vinculados a Seguridad Vial) de la **Subsecretaría de Seguridad Urbana** son:

"Coordinar estrategias y políticas metropolitanas concernientes a un sistema integral de seguridad de acuerdo a la Constitución y a las leyes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a las establecidas en el ámbito nacional.

Planificar políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito en coordinación con las fuerzas policiales y de seguridad que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Implementar las políticas referidas a la habilitación de conductores y a la educación vial".

El Anexo 2/11 contiene la descripción de **Responsabilidades Primarias** de la Dirección General de Seguridad Vial del GCBA:

- "Ejecutar políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito a través del Cuerpo de Tránsito de la ciudad, en coordinación con las fuerzas policiales y de seguridad que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Intervenir en el ordenamiento del tránsito público, cumpliendo funciones educativas, informativas, preventivas y de control, arbitrando los medios necesarios para el cumplimiento de la normativa vial vigente y/o labrando actas de infracción.
- Dirigir el desarrollo de estudios e investigaciones a fin de establecer los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito.
- Coordinar con las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucradas en la seguridad vial, la elaboración de proyectos en la materia.
- 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.
- Participar activamente en el Consejo Federal de Seguridad Vial a fin de consensuar políticas en común con los estados integrantes.
- Promover proyectos relativos al ordenamiento y desenvolvimiento de la circulación del transporte de carga.
- Entender en el control del transporte escolar y el pacto de movilidad en vía pública.
- Evaluar los estudios 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.

- 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.
- Implementar políticas relacionadas con la educación vial.
- Brindar a la comunidad programas dirigidos a los conductores sobre las normas de tránsito y manejo".

4.4. Creación del organismo

El organismo se presenta por primera vez, como Dirección General, dentro de la estructura de la Subsecretaría de Seguridad Urbana, tal como detallaba el Anexo I/6 del **Decreto 1361/00**.

La Dirección General de Seguridad Vial por **Decreto N° 1988-GCBA-2000** (B.O.C.B.A N° 1066) aparece otorgándosele las misiones y funciones acordes a un gabinete teórico de generación de proyectos sin que estuviese prevista la intervención en la vía pública.

Por **Decreto N° 430-GCBA-2002** (B.O.C.B.A N° 1441), la Dirección General de Seguridad Vial pasa a depender de la Subsecretaria de Tránsito y Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, conservando las misiones y funciones.

Por decisión del entonces Subsecretario de Tránsito y Transporte se agrega en los hechos la gestión del control del Servicio de Policía Adicional, no así su facturación y rendición, conservando dicha potestad la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.

Progresivamente se fueron agregando, por Resolución N° 659-SOySP-2002, las funciones referidas al área de fiscalización en la vía pública y por Resolución N° 359-SSTyT-2002 las funciones de gestión del control Fotográfico de Infracciones.

A raíz del giro producido en cuanto a las misiones y funciones de la Dirección General de Seguridad Vial, se elevó Nota N° 295-DGSV-2003 al Subsecretario de Tránsito y Transporte, solicitando la modificación de la estructura organizativa de la Repartición.

En el **Decreto N° 2696-03** se transfiere la Dirección Gral. de Seguridad Vial desde la Subsecretaría de Tránsito y Transporte a la Subsecretaría de Seguridad Urbana. En dicho Decreto se incluye la definición de la estructura funcional y sus Responsabilidades Primarias.

La Dirección General de Seguridad Vial no ha podido designar desde su creación el personal para cubrir los cargos con que cuenta, toda vez que hasta la fecha no se han habilitado las partidas presupuestarias correspondientes y solamente a instancias de la Unidad Auditoria Interna de la ex Subsecretaria de Justicia y Seguridad, se habilitó la partida presupuestaria para ocupar el cargo de Jefe de Departamento Administrativo, con el objeto de normalizar los circuitos administrativos.

4.5 Organismos que comparten responsabilidades vinculadas a la seguridad vial

En el ejercicio auditado diversas reparticiones, tanto nacionales como locales, 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 en lo referente a ingeniería y legislación del tránsito.
- Coordina y programa temas de capacitación para docentes, policías provinciales y representantes de municipios.

A través del Cuerpo de Policía Comunitaria participa junto a agentes de la Dirección Gral. de Seguridad Vial en operativos desarrollados en la vía pública.

Prefectura Naval Argentina

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

Interviene en los operativos que realiza la Dirección Gral. de Seguridad Vial, en las zonas donde tiene jurisdicción.

Subsecretaría de Transporte

Dependiendo de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, esta Subsecretaría interviene en los siguientes aspectos:

- Intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte automotor, de carga y de pasajeros, interno e internacional.
- Elaborar y proponer políticas sobre permisos y/o concesión de explotación de los servicios de transporte automotor.
- Intervenir en la planificación y estructuración del transporte en el Área Metropolitana de la Ciudad Autónoma De Buenos Aires en el área de su competencia.

Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Es un ente autárquico que en el ámbito de la Secretaría de Transporte controla y fiscaliza el transporte terrestre de jurisdicción nacional.

Tiene competencia en:

- El transporte automotor de pasajeros Urbano de las líneas 1 a la 199 o Interjurisdiccional de media y larga distancia
- Los trenes y subterráneos de la Región Metropolitana
- Los trenes de pasajeros de larga distancia
- El transporte automotor y ferroviario de cargas
- La Estación Terminal de Ómnibus de Retiro

Interviene en nombre del Estado Nacional, en todo lo que sea relativo al transporte automotor y ferroviario, otorgadas o a otorgar en el futuro a las Provincias como al sector privado.

Entiende en la regulación relativa a la seguridad del transporte automotor y ferroviario en todo el territorio de la República Argentina, incluyendo los servicios cuya explotación se transfiere en concesión tanto a las Provincias como al sector privado.

- Fiscalizar las tareas de las empresas operadoras
- Controlar y habilitar los vehículos afectados al servicio de transporte de pasajeros y cargas en cuanto a su seguridad y condiciones técnicas a través del Sistema de Talleres de Inspección Técnica (a través de la Comisión Ejecutiva Nacional del Transporte)
- Otorgar la Licencia Nacional Habilitante de los conductores a través del Sistema descentralizado de Clínicas
- Fiscalizar el cumplimiento de los recorridos, horarios y tarifas establecidas para el transporte automotor de pasajeros.
- Informar acerca de los derechos u obligaciones de usuarios y empresas durante la prestación del servicio
- Controlar el funcionamiento de la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro
- Asesorar a la Secretaría de Transporte

Agencia Nacional de Seguridad Vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial fue creada por la Ley Nº 26.363.

La ANSV es un organismo descentralizado del Ministerio del Interior. Está presidida por el Ministro del Interior y conducida por el Director Ejecutivo, con rango de subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo Nacional.

La ANSV es el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial.

Organismos del GCABA

Dirección Gral. de Licencias

- Supervisa y controla el cumplimiento de toda disposición respecto al otorgamiento de las licencias de conducir, ejerciendo el contralor técnico de las mismas.

Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y el Transporte

- 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.
- Realiza el control y prueba de alcoholemia o toxicológico establecido en el Código de Tránsito y Transporte y su reglamentación, a los conductores de cualquier tipo o clase de vehículos que transiten por la vía pública.
- Instala señales circunstanciales de tránsito en la vía pública, en caso de emergencia y sin autorización previa.
- Requiere el auxilio de la autoridad policial en caso de que lo considere conveniente.

Otros Organismos intervinientes

GCABA – Ministerio de Espacio Público

GCABA – Ministerio de Obras Públicas y Planeamiento

GCABA – Ministerio de Educación

GCABA – Ministerio de Salud

Legislatura de las CABA

Defensoría de la CABA

Consejo Federal de Seguridad Vial

Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito

Defensoría del Pueblo de la Nación

Superintendencia de Seguros de la Nación – Compañías de Seguros

ONGs. dedicadas a la Seguridad Vial

5 ESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO EDILICIO

La Dirección General de Seguridad Vial funciona en el inmueble ubicado en la calle Araoz de la Madrid 1750.

Asimismo posee otras dos locaciones correspondientes a:

El Área de Fiscalización ubicada en Sarmiento 980, planta baja.

Pista de Educación Vial en la Avda. Roca 5252.

En el **Anexo VI SOPORTE FOTOGRÁFICO DE OBSERVACIONES EDILICIAS** se incluye el registro fotográfico que respalda las observaciones incluidas en el correspondiente acápite.

6 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

6.1. Programa General de Acción y Plan de Inversiones.

El Programa General de Acción y Plan de Inversiones del trienio 2008/2010 propone, para el Ministerio de Justicia y Seguridad, en materia de Seguridad Vial, la realización de las siguientes acciones:

"Promover, en coordinación con las Fuerzas Policiales y de Seguridad, las políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito".

En este aspecto, sus objetivos de política presupuestaria, se citan a continuación:

1. *Implementar operativos de prevención y control informando a los ciudadanos el riesgo que conlleva incumplimiento de las normas de tránsito.*
2. *Ejercer una rigurosa política de sanción a los infractores de tránsito.*
3. *Incrementar la realización de controles de alcoholemia a fin de minimizar los riesgos a que se expone la población a causa de los conductores de alto riesgo.*

6.2. Descripción del Servicio Público

La Unidad Ejecutora tiene asignado, en el presupuesto del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires correspondiente al ejercicio 2008, la administración de los siguientes programas:

Jurisdicción 26 – Ministerio de Justicia y Seguridad
Programa N° 24 – Seguridad Vial; Programa N° 25 – Educación Vial
Unidad Responsable Nro. 277: Dirección Gral. de Seguridad Vial

DESCRIPCION DEL PROGRAMA 24

"A través del presente programa se propone incrementar la presencia del Estado en la vía pública en su rol de control con el fin de reducir los índices de siniestralidad vial y las consecuencias tanto humanas como materiales que por ellos se generan. Así, se pretende incrementar en un 30% la cantidad de controles de alcoholemia para llegar a 26.000 controles mensuales de promedio en el ejercicio 2008 como así también se incrementarán los puestos de control en lugares críticos de la Ciudad, a través de la presencia de inspectores de tránsito y personal de Policía Federal".

DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA 25

"A través del presente programa se elaborarán y coordinarán programas y campañas de educación vial orientados a diferentes sectores de la sociedad, con el objeto de concientizar al ciudadano en el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial".

6.3. Responsabilidades Primarias

Ya se mencionó en el punto 4.3 las responsabilidades primarias establecidas para el organismo auditado, por Decreto 2075/07.

En lo que hace a la descripción de acciones de las áreas que operan dentro del organigrama informal, son las que se detallan a continuación:

Esta descripción de acciones está referida a las 8 Áreas organizadas por debajo del nivel de la Dirección General.

Área Fiscalización en la Vía Pública

Planificar los operativos de control del cumplimiento de las normas de tránsito en coordinación con las fuerzas de control que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Satisfacer los pedidos de controles ingresados a través de SUR/SUD.

Planificar, programar y disponer controles al transporte escolar, de taxis y remises, de acuerdo a la normativa vigente y/u ordenadas por la superioridad.

Efectuar los operativos específicos de control de tránsito en la vía pública, tanto con personal propio, como con las otras fuerzas de control que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Implementar los operativos de fiscalización del transporte escolar, de taxis y remises, tanto como personal propio, como con las otras fuerzas de control que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, así como también aquellos operativos dispuestos por los niveles superiores.

A continuación se detalla la cantidad de inspecciones realizadas por el Área discriminadas por mes y fuente de la información de origen.

Mes	Inspecciones	On line	SUD	SUR	DGSV
Enero	242	0	0	0	242
Febrero	348	0	46	0	302
Marzo	328	0	0	0	328
Abril	465	0	0	0	465
Mayo	938	0	0	0	938
Junio	553	0	0	0	553
Julio	489	20	0	0	469
Agosto	401	74	0	0	327
Septiembre	395	242	0	0	153
Octubre	329	116	0	0	213
Noviembre	345	125	0	0	220
Diciembre	226	46	0	0	180
Totales	5.059	623	46	0	4.390

Fuente: Información provista por el Organismo

Área Control de Alcholemla

Programar, organizar y coordinar lo necesario para el efectivo desarrollo de los controles de alcholemla y otras sustancias que impliquen alguna disminución en la capacidad para conducir cualquier vehículo, tanto con personal propio, como con las otras fuerzas de control que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, según Ley 2148.

También es responsable de l traslado y entrega de vehículos remitidos.

Desde diciembre de 2000 se implementan controles de alcholemla cuyo objetivo consiste en organizar puestos de control en la vía pública y concientizar a los conductores acerca del peligro de conducir bajo efectos del alcohol u otras sustancias tóxicas. El objetivo de estas acciones es reducir el riesgo que implica conducir en estado de intoxicación.

Tanto el alcohol como el resto de las sustancias tóxicas disminuyen la capacidad de atención y coordinación. Una conducción adecuada requiere lucidez y capacidad de reacción, especialmente ante las situaciones imprevistas.

La ley vigente establece como límite permitido para conducir:

Vehículo particular: 0,5 g/l (gramos de alcohol por litro de sangre)

Motocicletas: 0,2 g/l (acompañante 0.5 g/l)

Transportes públicos y de carga: 0 g/l

Dentro de esta última categoría se incluyen los conductores de transportes de pasajeros (colectivos, taxis, remises, transportes escolares) y conductores de transporte de cargas.

Los controles de Alcoholemia se organizan en la Dirección General de Seguridad Vial y cuenta con la participación de médicos del SAME y fuerzas de seguridad, Policía Federal Argentina y Prefectura Naval. Estos controles se realizan en horarios diurnos y nocturnos, programándose semanalmente 100 operativos en diferentes intersecciones de la Ciudad.

Objetivos específicos de los controles de Alcoholemia y otras sustancias tóxicas:

- Medir nivel de concentración de alcohol en sangre y detectar alteraciones en la conducta por ingesta de sustancias tóxicas.
- Generar una concientización en los ciudadanos acerca de los riesgos de conducir bajo los efectos de sustancias que alteran el comportamiento, disminuyendo la capacidad de conducción de manera idónea.
- Reducir accidentes de tránsito en un 20%.

	Cantidad de Operativos	Cantidad de Casos Positivos	Porcentaje de Positivos
1er Trimestre	46.698	709	1,51%
2do. Trimestre	38.085	S/D	S/D
3er. Trimestre	27.585	S/D	S/D
4to. Trimestre	44.954	S/D	S/D
Total anual	151.610	1.888	1,25%

Fuente: Informes Trimestrales de Gestión de la DGSV

La cifras disponibles en el organismo, del 2do, 3er y 4to trimestres, incluyen una cantidad no precisada de intervenciones del Área de Fiscalización. Durante el 1er. trimestre este número fue de 900. Para estos períodos tampoco fue posible obtener el desglose de los casos positivos.

En el caso del total anual esta cifras detallan los operativos de alcoholemia sin dichas intervenciones.

Área Vehículos Abandonados en la Vía Pública

Recepcionar las denuncias efectuadas por los distintos actores sociales respecto de vehículos que se hallan abandonados y/o estacionados por tiempo prolongado en la vía pública.

Programar, coordinar y ejecutar lo pertinente al relevamiento, y remoción de vehículos que revistan las características indicadas por la normativa vigente en la Ciudad, de acuerdo a lo señalado en la Ley 342.

Área Gestión Administrativa

Entender en la recepción, clasificación, control, registro y distribución de todas las actuaciones que tramitan en la Dirección General y archivar la documentación correspondiente, llevando a cabo el despacho de las actuaciones administrativas de mero trámite.

Elaborar disposiciones o cualquier otro acto administrativo emanado del Director General. Llevar el registro de las disposiciones legales y reglamentarias que atañen a la administración del personal e intervenir en actuaciones relacionadas con el mismo.

Realizar las tareas de apoyo administrativo en lo concerniente al desarrollo contable, presupuestario y patrimonial.

Evaluar los datos estadísticos y relevamiento realizados con el fin de determinar factores de riesgo potencial y posibles causas de incidentes viales coordinando con las distintas áreas involucradas el análisis de zonas críticas y la búsqueda de soluciones.

Área Legales

Responder oficios e intimaciones cursadas a la Dirección General.

Librar cédulas de intimación destinadas a los titulares dominiales de los vehículos abandonados en la vía pública.

Evaluar los aspectos legales de los proyectos de actos administrativos o convenios que se someten a consideración de la Dirección General.

Actuar de enlace con las fuerzas de seguridad y el Poder Judicial en todo trámite vinculado con vehículos secuestrados. Actuar de enlace con el Poder Judicial para la recepción de procesados con juicio a prueba y su debida acreditación de tareas comunitarias.

Mantener el diálogo permanente con las asociaciones intermedias, civiles y vecinales, con el fin de atender sus reclamos.

Área Relaciones Intersectoriales y Programas Especiales

Desarrollar programas y convenios de cooperación con el sector privado en el marco del Programa de Responsabilidad Social Empresaria en Seguridad Vial de esta Dirección General.

Trabajar en el intercambio de información y el desarrollo de políticas o actividades comunes con otros gobiernos.

Llevar adelante anualmente el Programa Conductor Responsable y el Concurso de Iniciativas en Seguridad Vial.

Articulación de proyectos en materia de seguridad vial en conjunto con los distintos actores sociales interactuando con las asociaciones intermedias, civiles y vecinales consustanciales con la temática de la seguridad vial.

En cumplimiento de estas tareas y en el marco del Proyecto de Responsabilidad Social Empresaria, de relaciones con el sector privado, se desarrollaron Campañas de Difusión Masiva Socialmente Responsables. A continuación se cita la nómina de las mismas:

- Quilmes Rock: Campaña Conductor Responsable
- "Programa Conductor Responsable"
- "Yo tapé una rampa"
- "Móvil Rutas en Rojo"

Asimismo se han gestionado 4 Programas en articulación con otros áreas de la Dirección Gral. de Seguridad Vial. Estos fueron:

- Programa "Operación Salvavidas"
- Programa "Creciendo Seguros"
- Modernización para reapertura de Pista de Educación Vial
- Capacitación a Capacitadores: Jornada de Capacitación a TBA

Área Educación Formal

Elaborar, desarrollar e implementar programas de educación vial dirigidos a alumnos y docentes de distintos niveles de la educación formal.

Elaborar, desarrollar e implementar programas de educación vial dirigidos a la comunidad de menores recursos económicos.

Colaborar con la determinación de contenidos de educación vial en la currícula de educación forma.

El Área de Educación Formal fue creada como tal en el año 2008. Orientado al cumplimiento de sus responsabilidades, se propuso para el trabajo de dicho año una unidad didáctica que comprende la interrelación de 3 (tres) programas distintos:

- Programa Escuela Itinerante: 2 encuentros. Destinatarios: alumnos de nivel inicial, primario y medio de escuelas estatales y privadas.
- Programa Pista de Educación Vial: 1 encuentro. Destinatarios: alumnos de nivel inicial y primario de escuelas estatales y privadas.
- Educación Vial Abierta a la Comunidad: 2 encuentros. Se priorizará el trabajo en comedores comunitarios, centros de atención familiar, juegotecas, hogares de chicos y otras asociaciones en las que confluyen los sectores de menores recursos socio-económicos que, según lo señalado por el informe de la O.M.S⁹. del año 2004, son los más expuestos a sufrir incidentes de tránsito.
- Educación Especial: 2 encuentros. Destinatarios: alumnos que asisten a escuelas estatales y privadas de educación especial o de recuperación.

Las actividades se desarrollaron en el marco del concepto "Aprendemos Jugando", utilizando estrategias lúdicas para la construcción del conocimiento y reflexión sobre la problemática del tránsito. La intención es buscar una mirada más pedagógica en los objetivos.

El Área de Educación Formal se plasmo como objetivo general promover la reflexión crítica sobre la problemática del tránsito. Dentro de los objetivos específicos se busco:

- Promover conductas saludables en relación al auto-cuidado en la vía pública.
- Situar a los alumnos como agentes activos y multiplicadores del conocimiento.
- Reconocer la importancia de las normas en la circulación y de la toma de decisiones en la vía pública
- Conocer los componentes y usuarios del sistema de tránsito.

La elección de los colegios estuvo supeditada al requerimiento de los mismos, aunque siempre se priorizaron las escuelas de menores recursos socio-económicos.

La Dirección General de Seguridad Vial realiza actividades de educación en la temática específica a sectores de la comunidad que lo demanden, así como a instituciones u organismos gubernamentales. Esta propuesta de capacitación tiene la finalidad de impulsar el compromiso de los mismos con el objeto de minimizar los riesgos y consecuencias de incidentes viales.

En el marco del "Programa de Educación Vial para Suspensión de Juicio a Prueba y Penas en Suspense de Contraventores de Tránsito", se desarrollaron talleres que estuvieron pensados para educar al peatón, al pasajero, al usuario de transporte público, y al ciclista. Estos talleres también fueron dictados en las escuelas hospitalarias del Hospital de Pediatría Prof. Dr. Juan P. Garrahan, el Hospital de Niños Dr. Ricardo Gutiérrez y el Hospital Pedro de Elizalde.

⁹ Organización Mundial de la Salud.

El Área de Educación Formal también estableció la interacción con otros organismos, instituciones, y agentes privados. Se concretaron vínculos con el Ministerio de Educación, con la Compañía Sancor Seguros, quienes dictaron cursos de capacitación para los agentes del Área, y con el Automóvil.

Área Educación No Formal

Elaborar, implementar y dictar programas de educación vial destinados a contraventores e infractores a la normativa vigente en materia de tránsito.

Planificar y/o implementar las modalidades y contenidos de los cursos de habilitación de capacitadores en materia de educación y seguridad vial, dirigidos a distintos actores de tránsito y a las fuerzas y organismos de control que lo requieran.

Planificar y/o implementar las modalidades y contenidos de los cursos de capacitación para adultos mayores y sectores vulnerables.

6.4 Recursos Humanos¹⁰

Durante la gestión 2008 la Dirección General de Seguridad Vial, en materia de recursos humanos, conformó su estructura de la siguiente manera: 1 (un) Director General, 18 (dieciocho) agentes de Planta Permanente, 2 (dos) personas bajo la modalidad Planta de Gabinete, 13 (trece) personas bajo la modalidad Decreto N° 948/05 y 58 (cincuenta y ocho) personas bajo la modalidad Resol. N° 1924/07 MHGC.

SITUACIÓN DE REVISTA	CANTIDAD DE AGENTES
Director General	1
Planta Permanente	18
Planta de Gabinete	2
Decreto N° 948/05	13
Resol. N° 1924–MHGC-2007	58
Total de Personal	92

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

En términos porcentuales puede apreciarse que del total del personal que prestó servicios en el organismo, se distribuyó de la siguiente manera: el 19,57% pertenecieron a la modalidad de planta permanente, el 63,04% respondió a la modalidad de Resolución N° 1924/MHGC/2007, el 14,13% bajo la modalidad Decreto N° 948/05, el 2,17% a planta de gabinete, finalmente el 1,09% a personal político.

¹⁰ Elaboración propia en base a datos provistos por el organismo auditado.

Distribución Interna

La distribución interna respondió a una estructura informal diseñada por el propio organismo.

Con la finalidad de reflejar lo especificado en el párrafo anterior, se elaboró un cuadro por situación de revista del personal y su distribución interna por modalidad de trabajo, áreas y sub-áreas.

NIVEL ORGANIZACIONAL	SITUACIÓN DE REVISTA DEL PERSONAL					
	Personal político	Planta Permanente	Planta de gabinete	Decreto N° 948/05	Resol. N° 1924/MH GC/07	Totales
Dirección General	1		2			3
Privada					3	3
Institucionales					2	2
Administración		2		3	5	10
Legales				1	1	2
Choferes		1			3	4
Cortes de Tránsito					1	1
Educación Formal				1	10	11
Educación No Formal					6	6
Fiscalización en la Vía Pública		15		3	10	28
Control Inteligente de Infracciones				1		1
Alcoholemia					15	15
Conductor Responsable				4	2	6
TOTAL	1	18	2	13	58	92

Nota: En base a información proporcionada por el Organismo auditado.

Complementariamente, el equipo de auditoria actuante efectuó un procedimiento de cruce de información en materia de recursos humanos entre lo enviado a requerimiento por el organismo auditado y lo solicitado a la Subsecretaría de Gestión de Recursos Humanos de manera tal de homogeneizar la información y conocer la cantidad exacta de personal con que contó la Dirección General de Seguridad Vial durante la gestión 2008 y su impacto en las metas físicas. Del procedimiento surgió lo siguiente:

1. Dos personas pertenecientes a las modalidades de trabajo Resolución 1924/MHGC-2007 y Dcto. N° 948-2005 respectivamente, figuran en listado de personal aportado por la Dirección General de Seguridad Vial y no figuran en listado aportado por la Subsecretaría de Gestión de Recursos Humanos.
2. Siete personas figuran asignadas a código de repartición N° 2677 Dirección General de Seguridad Vial en listado aportado por la Subsecretaría de Gestión de Recursos Humanos y no figuran en listado aportado por el organismo auditado.

Además, considerando el universo total de la estructura en materia de recursos humanos del organismo integrado por noventa y dos personas, se efectuó un seguimiento de la presencia efectiva de cada agente durante el año calendario en forma mensual, atento al impacto en la gestión y que se puede visualizar en el siguiente cuadro:

Orden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1												X
2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3										X	X	X
4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	X	X	X	X	X	X	X	X				
8												X
9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
16	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
17	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
18	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19										X	X	X
20	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
21	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22												X
23	X										X	X
24			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
26	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
27	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
28				X	X	X	X	X	X	X	X	X
29	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31												X
32	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
33												X
34											X	X
35	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
36	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37				X	X	X	X	X	X	X	X	X
38											X	X
39	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
40												X
41	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
42											X	X
43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

"Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo"

44	X	X	X	X	X	X	X	X				
45	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47											X	X
48												X
49		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
50	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
51	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
52	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
53				X	X	X	X	X	X	X	X	X
54	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
55	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
56	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
57	X	X	X	X	X	X	X					
58	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
59	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
60	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
61	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
62	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
63	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
64	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
65												X
66	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
67	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
68												X
69	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
70											X	X
71											X	X
72	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
73	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
74											X	X
75											X	X
76											X	X
77											X	X
78											X	X
79											X	X
80	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
81	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
82	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
83	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
84	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
85	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
86											X	X
87				X	X	X	X	X	X	X	X	X
88	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
89				X	X	X	X	X	X	X	X	X
90												X
91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
92	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

El número de orden representa a cada agente y las columnas numeradas del 1 al 12, representan cada uno de los meses del año. Una cruz en el respectivo cuadro implica que el agente prestó servicios en ese mes.

Conforme a lo analizado, se pudo constatar que la Dirección General de Seguridad Vial contó con una **plantilla promedio** de 67 (sesenta y siete) personas en las diferentes modalidades de prestación de servicios para cumplimentar los objetivos de la unidad de organización.

Cantidad y distribución

Del análisis de los legajos del personal de la Dirección General de Seguridad Vial surge:

Sexo	Cantidad	Distribución porcentual
Femenino	48	52,17%
Masculino	44	47,83%
Total General	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

La distribución por rango de edad no presenta rasgos llamativos.

Edad por rango	Cantidad	Distribución porcentual
21-30	21	22,83%
31-40	36	39,13%
41-50	1	1,09%
41-50	13	14,13%
51-60	13	14,13%
más de 61	8	8,70%
Total General	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

La distribución por tipo de relación laboral refleja un alto porcentaje (80,43% aprox.) de personal que no posee estabilidad laboral.

Tipo de contrato	Cantidad	Distribución porcentual
Decreto N° 948/2005	5	5,43%
Resolución 1924-MHG-2007	60	65,22%
Director General	1	1,09%
Planta de Gabinete	2	2,17%
Planta Permanente	18	19,57%
Contrato de Locación	6	6,52%
Total General	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

Del análisis del tipo de contrato, según sexo, surge que el 97,91% de los agentes femeninos tienen contratos temporarios, mientras que en el caso de los agentes masculinos este tipo de contrato abarca al 54,55%.

"Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Tipo de contrato	Sexo					
	F	Distribución porcentual	M	Distribución porcentual	total	Distribución porcentual
Director General	0	0,00%	1	2,27%	1	1,09%
Planta de Gabinete	0	0,00%	2	4,55%	2	2,17%
Planta Permanente	1	2,08%	17	38,64%	18	19,57%
Decreto N° 948/2005	3	6,25%	2	4,55%	5	5,43%
Resolución 1924-MHG-2007	40	83,33%	20	45,45%	60	65,22%
Contrato de Locación	4	8,33%	2	4,55%	6	6,52%
Total General	48	100,00%	44	100,00%	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

En la distribución por rango de edad, según tipo de contrato, se reflejan porcentajes mayores de contratos temporales en los rangos de edad más jóvenes.

Tipo de contrato	Edad por rango										Total	%
	21-30	%	31-40	%	41-50	%	51-60	%	más de 61	%		
Decreto N° 948/2005	0	0,00%	2	5,56%	0	0,00%	2	15,38%	1	7,69%	5	5,43%
Resolución 1924-MHG-2007	18	85,71%	30	83,33%	1	100,00%	5	38,46%	1	12,50%	60	65,22%
Contrato de Locación	3	14,29%	0	0,00%	0	0,00%	2	15,38%	1	7,69%	6	6,52%
Director General	0	0,00%	1	2,78%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	1,09%
Planta de Gabinete	0	0,00%	2	5,56%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	2,17%
Planta Permanente	0	0,00%	1	2,78%	0	0,00%	4	30,77%	6	46,15%	18	19,57%
Total General	21	100,00%	36	100,00%	1	100,00%	13	100,00%	8	100,00%	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

El siguiente cuadro conjuga todas las variables mencionadas precedentemente:

Edad por rango	Tipo de contrato	F	Distribución Porcentual	M	Distribución Porcentual	Total	Distribución Porcentual
21-30	Resolución 1924-MHG-2007	13	27,08%	5	11,36%	18	19,57%
	Contrato de Locación	2	4,17%	1	2,27%	3	3,26%
31-40	Decreto N° 948/2005	0	0,00%	2	4,55%	2	2,17%
	Resolución 1924-MHG-2007	22	45,83%	8	18,18%	30	32,61%
	Director General	0	0,00%	1	2,27%	1	1,09%
	Planta de Gabinete	0	0,00%	2	4,55%	2	2,17%
	Planta Permanente	0	0,00%	1	2,27%	1	1,09%
41-30	Resolución 1924-MHG-2007	1	2,08%	0	0,00%	1	1,09%
41-50	Decreto N° 948/2005	2	4,17%	0	0,00%	2	2,17%
	Resolución 1924-MHG-2007	3	6,25%	2	4,55%	5	5,43%
	Contrato de Locación	1	2,08%	1	2,27%	2	2,17%
	Planta Permanente	1	2,08%	3	6,82%	4	4,35%
51-60	Decreto N° 948/2005	1	2,08%	0	0,00%	1	1,09%
	Resolución 1924-MHG-2007	1	2,08%	4	9,09%	5	5,43%
	Contrato de Locación	1	2,08%	0	0,00%	1	1,09%
	Planta Permanente	0	0,00%	6	13,64%	6	6,52%
Más de 61	Resolución 1924-MHG-2007	0	0,00%	1	2,27%	1	1,09%
	Planta Permanente	0	0,00%	7	15,91%	7	7,61%
Total General		48	100,00%	44	100,00%	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

Capacitación del Personal:

En materia de capacitación interna, la Dirección General de Seguridad Vial envió a requerimiento del equipo auditor un listado de Cursos Realizados por sus componentes durante el año 2008.

El detalle es el siguiente:

Cantidad de Personal	Capacitación Realizada	Carga Horaria Total
3	Introducción a la Problemática de las Adicciones en el Ámbito Laboral	72
1	Alerta y Prevención Legal	11
1	Seminario Participación Ciudadana	32
1	Formación Básica en Mediación	100
1	Acces Nivel 1	8
7	Referentes de Comunicación Interna 1	224
3	Lengua de Señas Argentina	126
2	Referentes de Comunicación Interna 2	32
1	Liderazgo y Motivación	15
1	Procedimiento Administrativo	17
Total		637

Fuente: información provista por el organismo auditado

Del cuadro anterior surge que veintiún (21) componentes de la organización se capacitaron sobre una plantilla total de noventa y dos, lo que llevado a términos porcentuales significa un 22,83% del total.

La cantidad de horas invertidas en capacitación es de 637 (seiscientos treinta y siete). Ella se obtiene de la sumatoria de carga horaria por curso realizado.

A título informativo, se confeccionó un índice de capacitación del organismo basado en la fórmula de una medición que se puede comparar. Esta comparación surge de las horas totales capacitadas sobre la cantidad de personal perteneciente a la plantilla de la organización. El resultado es el número de horas capacitadas por cada agente.

$$\frac{\text{Total de horas de Capacitación}}{\text{Total de Personal}} = \text{Horas anuales de capacitación por agente}$$

$$\frac{637}{92} = 6,92 \text{ horas anuales}$$

Cabe destacar que no se analiza el impacto que la capacitación del personal pudo haber tenido en relación al desempeño individual o sobre la gestión global del organismo.

Descripción del sistema de control de horario cumplimentado

El control de presentismo se realiza mediante una Planilla de Asistencia individual donde cada agente firma la entrada y la salida correspondiente al día.

Las solicitudes de licencia médica son requeridas por cada agente al área de Gestión Administrativa, la que a su vez, vía memorando médico, las retransmite al hospital Rawson.

Mediante memorandum, cada área comunica al área de Gestión Administrativa, el ingreso o egreso fuera del horario establecido para el personal cuando se fundamenta en la necesidad de realizar alguna tarea fuera de la dependencia. Dichas autorizaciones luego son avaladas por la Dirección General.

Cuando los ingresos o egresos se fundan en razones de tipo particular y no del servicio, los mismos deben ser avalados por el Director General.

El Área de Fiscalización en la Vía Pública, ubicada en Sarmiento 980, comunica las novedades de asistencia mediante memorandum interno al área de Gestión Administrativa.

Para el cálculo del Índice de Ausentismo se utilizó la siguiente metodología: se multiplica el total de jornadas hábiles del año por el número promedio de agentes que prestaron servicios, luego se establece una proporción con la sumatoria de jornadas no trabajadas de todos los agentes

El índice de ausentismo fue el siguiente:

- El total de jornadas hábiles del año 2008 son 247.
- La cantidad promedio de agentes que prestaron servicios fue de 67.
- El total de jornadas no trabajadas son 1138, de las cuales:

536 (47,10%) corresponden a licencias por enfermedad.

120 (10,54%) corresponden a licencia por familiar enfermo.

184 se utilizaron por examen (16,17%).

2 (0,18%) corresponden a licencia por fallecimiento.

296 jornadas (26,01%) corresponden a licencias por maternidad y paternidad.

La **tasa de ausentismo** calculada es del **6.88%**.

Legajos de Personal

De los 92 agentes que prestaron servicios y que desarrollaron sus tareas en el organismo, se compulsaron la totalidad de los legajos, correspondientes a 44 hombres y 48 mujeres.

La tarea consistió en analizar los legajos y verificar el cumplimiento en su confección con la normativa aplicable (Circular N° 10¹¹ SGCBA B.O. 1592).

Conforme lo manifestado por el personal del Área Gestión Administrativa, las planillas incluidas en los **Legajos** son las siguientes:

- Datos Filiatorios: del agente (número Documento de Identidad, estado civil, domicilio y teléfono), de los padres, cónyuge, hermanos e hijos.
- Fojas de Servicios: contiene anotaciones desde el ingreso del agente a la repartición, cambios de partidas y de función, su situación de revista hasta la actualidad.
- Asuntos varios: contiene las transcripciones de las disposiciones (apercibimiento, suspensión y felicitaciones).
- Licencias, francos y artículos
- Enfermedad y accidente de trabajo
- Sanciones
- Menciones: felicitaciones
- Asistencia: ausente sin aviso, parte de enfermo sin justificar.

Los resultados del correspondiente análisis se volcaron en un cuadro síntesis de resultados.

MODALIDAD CONTRACTUAL		PORCENTAJE
Contratos de locación de servicios	6	6,52%
Decreto N° 948/2005	5	5,43%
Resolución 1924-MHG-2007	60	65,22%
Planta Permanente	18	19,57%
Planta de Gabinete	2	2,17%
Director General	1	1,09%
TOTAL	92	100,00%
FOLIADO		PORCENTAJE
Si	84	91,30%
No	8	8,70%
TOTAL	92	100,00%
Las copias correspondientes a la documentación del legajo personal poseen constancia de visto original.		PORCENTAJE
Si	16	17,39%
No	75	81,52%
TOTAL	92	100,00%

¹¹ La Sindicatura de la Ciudad de Buenos Aires, en uso de las facultades otorgadas por el art. 133 de la Constitución de la Ciudad, y la ley 70 de GCBA, estableció en la Circular N° 10, las pautas a tener en cuenta al fiscalizar legajos de personal, conforme la normativa en vigencia y los principios aplicables al control interno.

Copias de documentación se encuentran firmadas por su titular.		PORCENTAJE
Si	28	30,43%
No	64	69,57%
TOTAL	92	100,00%
FOTOCOPIA DE DNI		PORCENTAJE
Si	75	81,52%
No	17	18,48%
TOTAL	92	100,00%
SANCIONES Y SUMARIOS		PORCENTAJE
Si	1	1,09%
No	91	98,91%
TOTAL	92	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

Sobre los 71 casos que correspondían a personal vinculado bajo las modalidades de contrato de locación de servicios, Decreto N° 948/2005, y Resolución 1924-MHG-2007 se controló la inclusión de la documentación específica en los respectivos legajos, obteniéndose los siguientes guarismos:

COPIA DEL CONTRATO		PORCENTAJE
Si	59	83,10%
No	12	16,90%
TOTAL	71	100,00%
CERTIFICADO DE REINCIDENCIA		PORCENTAJE
Si	64	90,14%
No	7	9,86%
TOTAL	71	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

6.5 Automotores

Los vehículos afectados al organismo están destinados a la tarea de transporte de los agentes.

Cada vehículo tiene asociada una tarjeta que permite cargar combustible en una serie de estaciones de expendio cuya nómina es provista por la Dirección Gral. de Mantenimiento de Flota Automotor.

La nómina de los mismos es la siguiente:

Vehículos Informados por Flota Automotor	Litros Totales Anual	Pesos Totales Anual	Confirmados Por DG. Seguridad Vial	Diferencia en litros	Diferencia en Pesos
BTM634	1.321,27	2.654,45	Sí	Sd	Sd
CCC537	1.474,77	3.145,98	Sí	Sd	Sd
CQL621	280,00	628,30	No	-280,00	-628,30
CVL164	2.445,41	4.824,64	Sí	Sd	Sd
DEK013	1.555,33	3.074,58	No	-1.555,33	-3.074,58
FYQ746	1.307,86	2.387,35	No	-1.307,86	-2.387,35
TPQ102	1.904,50	4.160,88	Sí	Sd	Sd
TPQ103	1.062,00	2.233,07	Sí	Sd	Sd
TOTAL GENERAL	11.351,14	23.109,25		-3.143,19	-6.090,23

Fuente: DG. Mantenimiento de Flota Automotor

Comparativo Vehículos/Choferes

$$\frac{\text{Nro. de Choferes}}{\text{Nro. de Vehículos}} = \frac{24}{8} = 3 \text{ Choferes por Vehículo}$$

Vehículos Informados por Flota Automotor	Litros Totales Anual	Pesos Totales Anual	Confirmados Por DG. Seguridad Vial	Diferencia en litros	Diferencia en Pesos
CHOFER 1	1.993,42	3.669,00	Sí	Sd	Sd
CHOFER 2	1.307,86	2.387,35	No	-1.307,86	-2.387,35
CHOFER 3	1.137,60	2.358,01	Sí	Sd	Sd
CHOFER 4	922,59	2.067,34	Sí	Sd	Sd
CHOFER 5	918,33	2.051,69	Sí	Sd	Sd
CHOFER 6	855,94	1.919,81	Sí	Sd	Sd
CHOFER 7	846,98	1.888,73	Sí	Sd	Sd
CHOFER 8	645,65	1.156,51	Sí	Sd	Sd
CHOFER 9	552,66	1.007,44	Sí	Sd	Sd
CHOFER 10	431,11	983,48	Sí	Sd	Sd
CHOFER 11	425,83	776,30	Sí	Sd	Sd
CHOFER 12	241,81	553,15	Sí	Sd	Sd
CHOFER 13	240,00	519,03	No	-240,00	-519,03
CHOFER 14	163,91	368,63	Sí	Sd	Sd
CHOFER 15	144,95	302,42	Sí	Sd	Sd
CHOFER 16	82,75	200,02	No	-82,75	-200,02
CHOFER 17	77,51	159,99	No	-77,51	-159,99
CHOFER 18	76,96	149,28	No	-76,96	-149,28
CHOFER 19	75,28	144,98	No	-75,28	-144,98
CHOFER 20	62,30	132,68	Sí	Sd	Sd
CHOFER 21	43,19	96,88	No	-43,19	-96,88
CHOFER 22	40,00	81,36	No	-40,00	-81,36
CHOFER 23	37,00	75,15	No	-37,00	-75,15
CHOFER 24	24,51	60,02	Sí	Sd	Sd
TOTAL GENERAL	11.351,14	23.109,25		-1.980,55	3.814,04

Fuente: D.G. Mantenimiento de Flota Automotor

No puede dejar de mencionarse que los consumos promedio e individuales no deben aplicarse como un indicador de rendimiento laboral, ya que varían de acuerdo al vehículo al que está asignado cada chofer.

Se elaboran a los fines de establecer un valor de referencia.

Se verificó la información provista por la Dirección Gral. de Mantenimiento de Flota Automotor, mediante un cruce con la base de datos de la Dirección Gral. de Seguridad Vial, a los fines de detectar diferencias, si las hubiere, y el origen de las mismas.

6.6 Circuito Administrativo

Sistemas de Información utilizados por el Organismo

Los sistemas utilizados para la provisión y recepción de la información en lo que hace a denuncias referidas a la seguridad Vial, a utilizados por el organismo y sus respectivas áreas para sus operaciones, son los siguientes:

- **SUD:** El Sistema Único de Denuncias; es un mecanismo de recepción y centralización de denuncias que promueve el ejercicio de políticas de control y prevención dentro del ámbito de gestión del Ministerio de Justicia y Seguridad. Es un sistema de fácil acceso, que permite a todo interesado el ingreso y seguimiento de su denuncia a través de: On line, en el Portal Web del Gobierno de la Ciudad; La línea telefónica gratuita 147, los Centros de Gestión y Participación Comunal del Gobierno de la Ciudad; Mesa de Entradas del Ministerio de Justicia y Seguridad: Av. Patricios 1142 (9:30 a 17hs).
- **SUR:** Sistema Único de Reclamos; es un mecanismo mediante el cual el vecino puede realizar reclamos sobre diversos aspectos de la gestión del GCABA.
- **Línea Urbana:** conmutador telefónico propio de la Dirección Gral. de Seguridad Vial.

Sistema de Registros

Se compulsaron los Libros de Actas que obran en el Departamento de Gestión Administrativa perteneciente al ente auditado y que contienen el grueso de la información que ingresa para ser procesada por las diferentes áreas.

La información incluida en el procedimiento incluye no solamente las Entradas y Salidas, hacia y desde el organismo, sino también los registros o movimientos internos (Libro Banco, Disposiciones, Caja Chica, etc.).

La compulsa de la documentación se fundamenta en el hecho de que en estos libros se asientan los registros que se utilizan como respaldo documental de las acciones del organismo.

Detalle de los registros relevados:

Se relevaron los ocho tipos de Libros de Registros, para controlar la consistencia de la información remitida por la Dirección General Seguridad Vial en respuesta a un primer requerimiento vía nota y lo aportado por la Subsecretaría de Seguridad Urbana.

Asimismo se efectuaron copias de la documentación, a los fines de obtener documentación respaldatoria.

1. Libro Mesa de Entradas

En la gestión auditada el organismo utilizaron dos libros para registrar los movimientos de documentación referida a entradas y salidas de la Dirección General de Seguridad Vial.

Libro N° 1

Consta de 200 folios útiles. La apertura corresponde a la gestión 2007 con Acta de apertura de fecha 12/04/07 con rúbrica N° 420 firmada por Auditor Interno del Ministerio de Gobierno del G.C.A.B.A.

El Acta de apertura firmada por auditoria interna refiere a un libro del folio N° 1 al N° 100.

El folio N° 184 está cruzado sin firmar.

La gestión 2008 comienza en el folio N° 185 con fecha 02/01/08 con un Acta de habilitación provisoria firmada por el Subsecretario de Seguridad Urbana, el funcionario A/C de la Dirección Administrativa de la Subsecretaría de Seguridad Urbana y el Jefe de Departamento Administrativo de la Dirección General de Seguridad Vial.

El registro N° 000001 corresponde a la fecha 02/01/08 Nota N° sobre Memo N° 73-SSSU-2007 (CO1).

Se encuentran renglones en blanco en folios N° 185, 186, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200. Además, tachaduras y enmiendas en folios 190 y 193.

En folio N° 200 finaliza el libro con registro N° 000251 con fecha 30/01/08 corresponde a Nota sobre cambio de destino de agente.

En total se asentaron en este libro 251 registros de la gestión 2008.

Libro N° 2

Consta de 200 folios útiles. La apertura corresponde a la gestión 2008 en folio N° 1 con Acta de apertura de fecha 15/02/08 con rúbrica N° 87 firmada por Unidad de Auditoria Interna Ministerio de Gobierno del G.C.A.B.A. como "Libro N° 1".

El folio N° 2 se encuentra cruzado sin firmar.

En mismo folio continúa gestión 2008 con asiento de registro N° 000252 de fecha

30/01/08 corresponde a Nota sobre cambio de destino agente.
Se observa renglones en blanco desde folio N° 3 al 112 y del 114 al 161.
En folio N° 41 se observa registro N° 000865 de fecha 14/04/08 sin descripción de concepto o motivo de Nota.
En folio N° 67 se observa registro N° 001282 de fecha 02/06/08 sin descripción de concepto o motivo de Nota.
En folio N° 80 se observa registro N° 1490 de fecha 25/06/08 sin descripción de concepto o motivo de Oficio.
En folio N° 118 se observa registro N° 002095 sin fecha y sin descripción de concepto o motivo de Nota.
En folio N° 162 finaliza el libro con registro N° 002792 con fecha 31/12/08 corresponde a Nota sobre suplemento por tarea nocturna de agente correspondiente al mes de Diciembre.
En total se asentaron en este libro 2541 registros de la gestión 2008.

2. Libro Registro de Disposiciones

Este libro posee Acta de Apertura con fecha 28/11/2000 con firma del entonces Secretario de Justicia y Seguridad del Gobierno de la Ciudad. Fue utilizado para las gestiones 2000/2008 y continúa en la actualidad.
Consta de 200 folios útiles. La apertura correspondiente a la gestión 2008 se efectuó en folio N° 16 mediante Acta de apertura de fecha 15/02/08 con rúbrica N° 89 firmada por Auditor Interno del Ministerio de Gobierno del G.C.A.B.A.
Se observa que el Acta de Apertura del libro se realizó con fecha posterior al acta provisoria de apertura real efectuado en folio N° 17 con fecha 28/01/08 con firmas del Subsecretario de Seguridad Urbana, Funcionario A/C de la Dirección Administrativa de la Subsecretaría de Seguridad Urbana y jefe de departamento administrativo de la DGSV.
En mismo folio comienza gestión 2008 con asiento de registro N° 001 de fecha 28/01/08 corresponde a Actuación N° 221-DGCV.
Folio N° 18 finaliza ejercicio 2008 con asiento de registro N° 013 de fecha 03/12/08 corresponde a Expediente N° 61.182/2008.
En total, se asentaron trece registros durante la gestión.

En el **Anexo IV** puede consultarse la nómina de disposiciones emitidas y los temas a los que alude cada una de ellas.

3. Libro Banco

Consta de 200 folios útiles. La apertura corresponde a la gestión 2006 con Acta de Apertura de fecha 11/01/06, sin número de rúbrica y firmada por Auditor Interno Adjunto de la Secretaría de Seguridad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
Se observa que el Acta de apertura mencionada refiere a un libro N° 1 de 100 folios.
La gestión auditada comienza en folio N° 6 con Acta de Apertura de fecha 15/02/08 con rúbrica N° 90 firmada por Auditor Interno Titular de la Unidad de Auditoria Interna del Ministerio de Gobierno. El Acta refiere al Libro N° 1 entre los folios N° 6 y 200.
Folio N° 7 Acta de habilitación Provisoria de fecha 02/01/08 firmada por

Subsecretario de Seguridad Urbana, Agente A/C de la Dirección Administrativa de la Subsecretaría de Seguridad Urbana y Jefe Departamento Administración de la Dirección General de Seguridad Vial.

Folio N° 8 se observa Primer asiento "Serv. Esp. Terc. (C. Chica)" depósito de \$10.000,00 de fecha 04/03/08.

Folio N° 9 último asiento de la gestión auditada "Cheque N° 30567908 – Paz Paula" \$2702,03 retiro de fecha 29/12/08. A continuación en el mismo folio, Cierre de Libro con fecha 31/12/08 con firmas del Director General de Seguridad Vial y Jefe Departamento Administrativo.

4. Viáticos

Consta de 200 folios útiles. La apertura corresponde a la gestión 2006 con Acta de Apertura de fecha 11/01/06 pegada sobre hoja de encuadernación sin numerar, sin número de rúbrica y firmada por Auditor Interno Adjunto de la Secretaría de Seguridad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Se observa que el Acta de apertura mencionada refiere a un libro N° 1 de 100 folios.

La gestión 2006 comienza en folio N° 1.

La gestión auditada comienza en folio N° 123 con Acta de Apertura de fecha 15/02/08 con rúbrica N° 91 firmada por Auditor Interno Titular de la Unidad de Auditoría Interna del Ministerio de Gobierno. El Acta refiere al Libro N° 1 con 78 folios.

En folio N° 124 figura con fecha 10/03/08 la recepción por parte del organismo de los fondos provenientes de la Dirección General de Contaduría para ser aplicados al concepto "gastos de Movilidad" durante el primer trimestre. Los asientos de gastos en este rubro se extienden en folios N° 124 y 125, con devolución de un saldo reintegrado a Contaduría por importe \$484,70.

En folio N° 126 figura con fecha 13/05/08 la recepción por parte del organismo de los fondos provenientes de la Dirección General de Contaduría para ser aplicados al concepto "gastos de movilidad" durante el segundo trimestre. Los asientos de gastos en este rubro se extienden en folios N° 126, 127 y 128, con devolución de un saldo reintegrado a Contaduría por importe de \$165,00.

En folio N° 129 figura con fecha en blanco la recepción por parte del organismo de los fondos provenientes de la Dirección General de Contaduría para ser aplicados al concepto "gastos de movilidad" en el tercer trimestre. Los asientos de gastos en este rubro se extienden en folios N° 129, 130 y 131, sin devolución de sobrante a Contaduría por saldo cero.

En folios N° 131 no se registra la recepción por parte del organismo del fondo proveniente de la Dirección General de Contaduría para ser aplicado al concepto "gasto de movilidad" en el cuarto trimestre. Los asientos de gastos en este rubro se extienden en folios N° 131, 132, 133 y 134, sin devolución de sobrante a Contaduría por saldo cero.

En folio N° 134 finaliza la gestión 2008 con Acta de Cierre de fecha 31/12/08 con firmas del Director General de Seguridad Vial y Jefe Departamento Administrativo.

5. Caja Chica

Consta de 200 folios útiles. La apertura del libro corresponde a la gestión 2006 con Acta de apertura de fecha 11/01/06 sin número de rúbrica firmada por Auditor Interno Adjunto de la Secretaría de Seguridad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El acta pegada sobre hoja de encuadernación sin numerar, refiere al "Libro N° 1" asignando la cantidad de 100 folios.

El Acta mencionada se encuentra en blanco sin cruzar ni firmar.

El primer asiento correspondiente al año 2006 con comprobante registro N° 1 de fecha 06/02/06 en folio N° 1.

Folio N° 24 se observa primer comprobante registro gestión 2008 de fecha 07/03/08.

En folio N° 33 finaliza la gestión 2008 con Acta de Cierre de fecha 31/12/08 con firmas del Director General de Seguridad Vial y Jefe Departamento Administrativo.

6. Informe y Providencia

El organismo en la gestión auditada utilizó dos libros de Actas que cuentan ambos de 200 folios útiles cada uno.

Libro N° 1.

Consta de 200 folios útiles. La apertura del libro corresponde a la gestión 2007 con Acta de apertura de fecha 22/08/07 con rúbrica N° 493 firmada por Auditor Interno del Ministerio de Gobierno pegada sobre hoja de encuadernación sin numerar. En el acta consta "Libro N° 2" con 100 folios.

El folio N° 1 se encuentra en blanco sin cruzar ni firmar.

El folio N° 2 se encuentra cruzado sin firmar.

Se observó que el Acta de Apertura del libro se realizó con fecha posterior al acta provisoria de apertura real.

Folio N° 92 comienza la gestión con asiento de registro N° 000001 de fecha 02/01/08.

Se observaron tachaduras y enmiendas en folios N° 188 y 194.

Folio N° 199 finaliza los asientos con registro N° 001668 de fecha 20/08/08.

Se observó el folio N° 200 en blanco sin cruzar, con firma de auditor interno del Ministerio de Gobierno.

En total se asentaron en este libro 1668 registros de la gestión 2008.

Libro N° 2

Consta de 200 folios útiles. No posee Acta de Apertura del libro rubricada por Auditoria Interna del Ministerio de Gobierno.

Folio N° 1 Acta de Habilitación Provisoria de fecha 20/08/08 firmada por Director General de Seguridad Vial y Jefe Departamento Administración de la Dirección General de Seguridad Vial¹².

Folio N° 2 continúa la gestión 2008 con asiento de registro N° 001669 de fecha

¹² "Hasta tanto la UAI comunique la normalización de las firmas autorizadas a rubricar el presente libro"

20/08/08.

Se observaron tachaduras y enmiendas en folios N° 38 y 72.

Cierre de gestión 2008 en folios N° 76 y 77 con asientos de registro N° 002802 de fecha 30/12/08.

Acta Provisoria de Cierre con fecha 31/12/08 con firmas de Director General de Seguridad Vial y Jefe Departamento.

En total se asentaron en este libro 1134 registros. La sumatoria de los registros entre los dos libros utilizados asciende a la cantidad de 2802 Informes y Providencias.

A título informativo se observó la falta de Acta de Apertura correspondiente a la gestión 2009 que comienza en folio N° 78 con registro N° 000001 de fecha 05/01/09 y que finaliza en folio N° 199 con registro N° 001830 de fecha 22/09/09. El folio N° 200 se encuentra en blanco sin cruzar ni firmar.

7. Memoráodos

El organismo en la gestión auditada utilizó un único Libro de Actas que consta de 200 folios útiles. El acta de apertura corresponde a la fecha 15/02/08 con orden de rúbrica N° 88 firmada por la Unidad de Auditoria Interna del Ministerio de Gobierno. Figura como Libro N° 1 de 200 folios.

Folio N° 2 en blanco cruzado sin firmar.

Folios N° 9 y 11 se observaron registros numerados pero en blanco sin descripción de acto administrativo.

Folio N° 12 registro N° 000150 anulado y no vuelto a utilizar el número en el siguiente registro.

Folio N° 16 registro N° 000211 anulado y no vuelto a utilizar el número en el siguiente registro.

Folio N° 20 registro N° 000283 anulado y no vuelto a utilizar el número en el siguiente registro.

Folio N° 21 registro N° 000284 anulado y no vuelto a utilizar el número en el siguiente registro.

Folio N° 24 registros N° 000337 y 000338 anulados y no vuelto a utilizar el número en el siguiente registro.

Folio N° 27 Acta provisoria de cierre de fecha 31/12/08 con firma Director General de Seguridad Vial y Jefe Departamento Administrativo con último registro N° 000393 de fecha 31/12/08.

Durante la gestión 2008 se asentaron en este libro 387 registros, y no se utilizaron seis números de registros anulados.

Se ha incluido una observación en el correspondiente acápite que engloba los siguientes aspectos a mejorar:

1. Defectos formales relacionados a confección de Acta de Apertura por parte de Auditoria Interna del Ministerio de Gobierno con fecha posterior a Acta Provisoria en los siguientes Libros de Acta: Registro de Disposiciones, Banco, Libro N° 1 de Informes y Providencia y Memorándum.
2. Defectos formales relacionados con folios en blanco, folios cruzados sin firmar, renglones en blanco, tachaduras y enmiendas y registros numerados

- sin descripción de acto administrativo en Libros de Mesa de Entradas. Tachaduras, folios en blanco en Libro de Informe y Providencia.
3. En Libro de Acta Memorándum se observaron defectos formales como folio en blanco, cruzado y sin firmar, renglones en blanco y registros numerados sin descripción de acto administrativo. Además se observaron números de registros anulados sin ser reasignados a los fines de llevar correlatividad.
 4. En Libro de Acta Viáticos se observó la ausencia de fecha en la recepción de fondo proveniente de Contaduría General para ser aplicado a la rendición de viáticos del tercer trimestre. En igual sentido, no figura registrada la recepción de fondo para ser aplicado a la rendición de viáticos del cuarto trimestre.
 5. Se observó que las Actas de Apertura se encuentran pegadas sobre hoja de encuadernación sin numerar en los libros: Viáticos, Caja Chica y Libro N° 1 de Informe y Providencia.

8. Libro Asientos de Entrega de Talonarios de Infracciones

Entre los días 23 de Marzo y 16 de Abril del año 2010, el equipo de auditoría perteneciente al proyecto concurrió al anexo de la Dirección General de Seguridad Vial situado en la calle Sarmiento N° 980. En el lugar funciona el Área de Fiscalización en la Vía Pública a los fines de entrevistar al funcionario que durante la gestión auditada estaba A/C del área informalmente.

Además, se procedió a compulsar la documentación donde consta las actividades que desarrolló el área en el año 2008, entre ellas el "Libro de Asientos de Entrega de Talonarios de Infracciones", la documentación que certifica la entrega de talonarios a la Prefectura Naval Argentina y la documentación a través de la cual el Director del área envía las Actas de Comprobación de infracciones referidas a remisiones de vehículos a los playones del Gobierno de la Ciudad, en el caso de remisiones hechas por el personal de Fiscalizaciones y a los playones de la Prefectura Naval Argentina, en el caso que las infracciones hayan sido labradas por este organismo.

El área Fiscalizaciones en la Vía Pública de la Dirección General de Seguridad Vial elevó a la Dirección General Administrativa de Infracciones del Gobierno de la Ciudad un total de 2194 (dos mil ciento noventa y cuatro) actas de infracción con remisión de vehículos. Al realizar la apertura de este número, se constató que el personal de Fiscalizaciones labró 124 (ciento veinticuatro) actas de infracción con remisión y el personal de Prefectura Naval Argentina un total de 2070 (dos mil setenta) actas. Estos envíos se realizaban a través de Notas dirigidas a la Dirección General Administración de Infracciones donde se detallaba el organismo que confeccionaba la infracción (Prefectura Naval Argentina "Código V32" o Dirección General de Seguridad Vial "Código N08") adjuntando remito donde constaban el detalle de las actas de infracciones remitidas.

Cabe aclarar que el área, no solamente recibe las infracciones labradas por su personal y de Prefectura relacionadas con remisiones de vehículos, sino que, además recepciona y remite actas de infracción que no están relacionadas con remisiones de vehículos. Es decir, infracciones labradas en la vía pública a los conductores que incumplen con la ley de seguridad vial.

Las actas de comprobación de infracciones labradas en la vía pública son entregadas por el área a la Universidad Tecnológica Nacional (Centro de

Procesamiento Documental) para su procesamiento y posterior envío a la Dirección Administrativa de Infracciones.

El total de actas de comprobación de infracciones que entrega el área a la FRBA-UTN está registrado por triplicado en un formulario de Recepción de Actas de Comprobación identificado como "UTN Formulario 01".

Cuando la FRBA-UTN retira periódicamente el paquete de actas labradas, lo hace por medio de un bolsín conteniendo el duplicado junto a la cantidad de actas, atento que el original lo lleva en mano el correo de la UTN y el triplicado queda en poder del área fiscalizaciones.

El formulario mediante el cual se registra el movimiento de entrega/recepción del bolsín se denomina "Servicio de Bolsín" diseñado por la FRBA-UTN confeccionado por duplicado. Es un formulario de letra "R" como documento "no válido como factura" y prenumerado donde además consta la leyenda "Al servicio del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires". Se lee también, N° de precinto, cantidad de actas en unidades, código de dependencia asignado, domicilio del organismo que entrega, fecha, hora, y observaciones.

La importancia asignada por el equipo de auditoria a la compulsa de esta documentación, radica en el hecho de que éstas se utilizan como respaldo documental de las acciones del área en particular y del cumplimiento de las metas físicas del organismo auditado en general.

Se compulsó la documentación utilizada para controlar la entrega de Talonarios de Actas de Comprobación a la Prefectura Naval Argentina por parte del área de Fiscalización en la Vía Pública. Además, todo el sistema de registro mencionado anteriormente. Dichos documentos fueron puestos a disposición del equipo de auditoria por el Director del área de Fiscalización en la Vía Pública.

Además se efectuaron copias de la documentación compulsada, de manera tal de ser utilizada como documentación respaldatoria del proyecto.

Durante la gestión auditada el organismo utilizó para la entrega de talonarios de Actas de Comprobación a la Prefectura Naval Argentina un recibo en el que se indicaba la cantidad de talonarios que se entrega, la serie y donde consta la numeración de las Actas incluidas en la entrega identificados con la sigla alfanumérica V 32.

En el recibo se adhiere el talón identificador original con que recibe el área de Fiscalización en la Vía Pública los talonarios entregados por la Universidad Tecnológica Nacional.

Surge de la documentación respaldatoria de entrega obrante en el organismo que durante la gestión auditada se entregaron a Prefectura Naval Argentina la cantidad de 3020 (tres mil veinte) talonarios de Actas de Comprobación, cada uno de ellos conteniendo la cantidad de 25 (veinticinco) Actas por triplicado. Esto es así, porque el original se entrega al infractor, el duplicado el área Fiscalización lo remite a la Dirección Administrativa de Infracciones y el triplicado queda a la guarda y conservación en el área dentro del talonario.

De esta exposición surge que en el año 2008 se destinaron a la P.N.A. la cantidad de 50.750 (cincuenta mil setecientos cincuenta) Actas de Comprobación para ser labradas.

A continuación se puede apreciar el detalle y oportunidad de las entregas:

"Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Fecha de Entrega	Cantidad de Talonarios	Paquete N°	Serie	Desde N° Hasta N°
02/01/2008	40	1415	B	9364001-9365000
22/01/2008	40	1414	B	9363001-9364000
30/01/2008	40	1413	B	9362001-9363000
30/01/2008	40	1418	B	9367001-9368000
15/02/2008	40	1416	B	9365001-9366000
15/02/2008	40	1417	B	9366001-9367000
03/03/2008	40	1805	B	9754001-9755000
03/03/2008	40	1807	B	9756001-9757000
12/03/2008	40	1806	B	9755001-9756000
12/03/2008	40	1808	B	9757001-9758000
19/03/2008	40	1708	B	9657001-9658000
19/03/2008	40	1709	B	9658001-9659000
01/04/2008	40	1705	B	9654001-9655000
01/04/2008	40	1706	B	9655001-9656000
09/04/2008	40	1707	B	9656001-9657000
09/04/2008	40	1710	B	9659001-9660000
22/04/2008	40	2387	B	10336001-10337000
29/04/2008	40	2388	B	10337001-10338000
09/05/2008	40	2385	B	10334001-10335000
09/05/2008	40	2389	B	10338001-10339000
22/05/2008	40	2386	B	10335001-10336000
22/05/2008	40	2500	B	10449001-10450000
03/06/2008	40	2501	B	10450001-10451000
03/06/2008	40	2502	B	10451001-10452000
05/06/2008	40	2503	B	10452001-10453000
05/06/2008	40	2669	B	10618001-10619000
26/06/2008	40	2666	B	10615001-10616000
26/06/2008	40	2667	B	10616001-10617000
26/08/2008	40	2668	B	10617001-10618000
19/08/2008	40	208	B	10907001-10908000
25/08/2008	40	221	B	10920001-10921000
08/09/2008	40	241	B	10940001-10941000
08/09/2008	40	260	B	10959001-10960000
29/09/2008	40	371	B	11070001-11071000
23/09/2008	40	352	B	11052001-11053000
03/10/2008	40	280	B	10979001-10980000
14/10/2008	40	390	B	11089001-11090000
17/10/2008	40	415	B	11114001-11115000
27/10/2008	30	422	B	11121251-11122000
29/10/2008	40	469	B	11168001-11169000
03/11/2008	40	501	B	11200001-11201000
10/11/2008	40	521	B	11220001-11221000
17/11/2008	40	546	B	11245001-11246000
24/11/2008	40	572	B	11271001-11272000
24/11/2008	40	573	B	11272001-11273000
02/12/2008	40	598	B	11297001-11298000
02/12/2008	40	599	B	11298001-11299000
15/12/2008	40	624	B	11323001-11324000
15/12/2008	40	625	B	11324001-11325000
30/12/2008	40	658	B	11357001-11358000
30/12/2008	40	659	B	11358001-11359000

Fuente: elaboración propia en base a información provista por el Organismo auditado

7 ANÁLISIS DE LA GESTIÓN

La comprobación del cumplimiento de las Responsabilidades surge exclusivamente de documentación suministrada por el organismo auditado y no pudo ser verificado a través de otra fuente de información a fin de aplicar procedimientos de control cruzado.

A continuación se detallan las acciones efectuadas por las diferentes áreas involucradas para el desarrollo de la tarea efectiva:

8 PRESUPUESTO FINANCIERO

Planificación Presupuestaria:

El organismo no realizó anteproyecto de presupuesto financiero, el mismo fue confeccionado de forma centralizada a nivel ministerial.

Se procedió a comparar el presupuesto vigente contra el presupuesto sancionado, a los fines de mostrar la diferencia entre la planificación presupuestaria original y las modificaciones que pudieran haberse efectuado en razón de las necesidades de la gestión.

$$\frac{\text{Vigente Programa 24}}{\text{Original Programa 24}} = \frac{43.280.991,00}{21.512.833,00} = +101,19\%$$

$$\frac{\text{Vigente Programa 25}}{\text{Original Programa 25}} = \frac{261.731,00}{860.718,00} = -69,59\%$$

$$\frac{\text{Vigente Ambos Programas}}{\text{Original Ambos Programas}} = \frac{43.542.722,00}{22.373.551,00} = +94,62\%$$

Se comparó el presupuesto devengado contra el presupuesto Vigente, para corroborar el grado de ejecución de las partidas.

$$\frac{\text{Devengado ambos Programas}}{\text{Vigente Ambos Programas}} = \frac{30.795.659,00}{43.542.722,00} = +70,73\%$$

Cuadro N° 1

Programa N° 24 - Seguridad Vial

PRESUPUESTO FINANCIERO ORIGINAL	
Inciso	
Principal	IMPORTE
GASTOS EN PERSONAL	1.155.700
PERSONAL PERMANENTE	854.360
ASIGNACIONES FAMILIARES	17.940
ASISTENCIA SOCIAL AL PERSONAL	6.980
GABINETE DE AUTORIDADES SUPERIORES	36.870
CONTRATOS DE EMPLEO PÚBLICO	239.550
BIENES DE CONSUMO	2.153.164
PRODUCTOS ALIMENTICIOS, AGROPEC. Y FORES.	5.358
TEXTILES Y VESTUARIOS	82.532
PRODUCTOS DE PAPEL, CARTON E IMPRESOS	136.300
PRODUCTOS DE CUERO Y CAUCHO	5.076
PROD. QUIMICOS, COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	198.716
PRODUCTOS DE MINERALES NO METALICOS	10.528
PRODUCTOS METALICOS	22.560
OTROS BIENES DE CONSUMO	1.692.049
SERVICIOS NO PERSONALES	17.620.969
SERVICIOS BÁSICOS	17.894
ALQUILERES Y DERECHOS	6.580
MANTENIMIENTO, REPARACION Y LIMPIEZA	54.520
SERVICIOS EMPRESARIALES, COMERCIALES Y FINANCIEROS	17.483.695
PASAJES, VIATICOS Y MOVILIDAD	48.880
OTROS SERVICIOS	9.400
BIENES DE USO	554.800
MAQUINARIA Y EQUIPO	554.800
TRANSFERENCIAS	28.200
TRANS.AL SECTOR PCO.NAC.P/FIN.GTOS.CTES.	28.200
TOTAL	21.512.833

Las metas físicas establecidas en el proyecto original de Presupuesto son las que se detallan a continuación. Las mismas serán modificadas considerablemente, tal como se podrá verificar en los cuadros de cumplimiento que se citan en posteriores acápite del presente informe y que reconocen como fuente de Información la Cuenta de Inversión correspondiente al ejercicio.

VARIABLE	DENOMINACIÓN	UNID. MEDIDA	CANTIDAD
Meta	Seguridad Vial	Control Efectuado	5.100.000

Cuadro N° 2

Programa N° 25 – Educación Vial

PRESUPUESTO FINANCIERO ORIGINAL	
Inciso	
Principal	IMPORTE
GASTOS EN PERSONAL	32.200
ASISTENCIA SOCIAL AL PERSONAL	210
CONTRATOS DE EMPLEO PÚBLICO	31.990
BIENES DE CONSUMO	264.328
PRODUCTOS ALIMENTICIOS, AGROPEC. Y FORES.	2.820
TEXTILES Y VESTUARIO	18.800
PRODUCTOS DE PAPEL, CARTON E IMPRESOS	149.930
PRODUCTOS DE CUERO Y CAUCHO	1.128
PRODUCTOS QUÍMICOS, COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	47.000
PRODUCTOS DE MINERALES NO METÁLICOS	2.820
PRODUCTOS METÁLICOS	10.340
OTROS BIENES DE CONSUMO	31.490
SERVICIOS NO PERSONALES	455.090
SERVICIOS BÁSICOS	205.990
MANTENIMIENTO, REPARACION Y LIMPIEZA	2.820
SERVICIOS EMPRESARIALES, COMERCIALES Y FINANCIEROS	235.000
PASAJES, VIÁTICOS Y MOVILIDAD	5.640
OTROS SERVICIOS	5.640
BIENES DE USO	95.000
MAQUINARIA Y EQUIPO	58.000
LIBROS, REVISTAS Y OTROS ELEMENTOS COLECCIONABLES	25.000
ACTIVOS INTANGIBLES	12.000
TRANSFERENCIAS	14.100
TRANSF. AL SECTOR PRIVADO P/ FINANCIAR GASTOS CORRIENTES	14.100
TOTAL	860.718

Seguidamente se mencionan las metas físicas establecidas para el Programa 25.

VARIABLE	DENOMINACIÓN	UNID. MEDIDA	CANTIDAD
Meta	Capacitación en Educ. Vial	Persona Capacitada	34.300

Al efectuar un análisis comparativo acerca de la evolución bianual de los presupuestos originales entre el año 2008 y el anterior de la Dirección General de Seguridad Vial se obtuvo el siguiente resultado:

Programa	2007	Programa	2008	Evolución Porcentual
30	12.929.499,00	24	21.512.833,00	+166,39%
30038	327.447,00	25	860.718,00	+262,86%

De esta manera se puede visualizar que el programa N° 24 (en el 2007 asignado con el N° 30) ha sufrido un aumento porcentual del 166,39%, mientras que el programa N° 25 (en el 2007 asignado con el N° 30038) se ha incrementado en un 262,86%.

▪ Ejecución Presupuestaria

El presupuesto asignado a la Dirección General de Seguridad Vial como ya se ha mencionado, estaba conformado por los programas N° 24 "Seguridad Vial" y N° 25 "Educación Vial". Sin embargo, el marco normativo establecía que su ejecución, era facultad del Ministerio de Justicia y Seguridad a través de la Dirección Gral. Técnica Administrativa y Legal.

Durante la gestión 2008, el organismo auditado dispuso de una asignación anual de fondos mediante el sistema de caja chica para afrontar gastos menores y urgencias, además de fondos para viáticos. Adicionalmente también contó con una caja chica especial por un monto de \$15.000 otorgada por Resolución N° 2084-MHGC-08.

Por otra parte, la Dirección General del organismo, por medio de Nota N° 1611-DGSV-2008 de fecha 14/07/08, solicitó a la Subsecretaría de Seguridad Urbana el otorgamiento de un fondo con cargo a rendir por un monto de \$32.000 para ser aplicado al financiamiento de un concurso nacional de seguridad vial. Dicha solicitud fue aprobada por Resolución N° 2592-SSGyAF-2008 respetando el importe solicitado.

Respecto a adquisiciones de bienes de uso, reparaciones de inmuebles y otras necesidades que no pudieron ser satisfechas por el sistema de caja chica, se llevaron a cabo a través de la Subsecretaría de Seguridad Urbana afectando preventivamente a los programas mencionados y/o solicitados por Notas.

El presupuesto original para los programas N° 24 y 25, ejecutados por la Dirección General auditada en el año 2008, sufrieron las siguientes modificaciones:

Ejecución Financiera Anual	Original	Vigente	Definitivo	Devengado	Porcentaje de Devengamiento sobre Crédito Vigente
Programa N° 24	21.512.833	43.280.991	42.149.714	30.663.507	70,85%
Programa N° 25	860.718	261.731	132.152	132.152	50,49%

El presupuesto de gastos correspondiente al año en cuestión, arrojó los siguientes resultados con el detalle por inciso (Devengado) y por programa. El análisis se realizó con datos suministrados por la Contaduría General de la Ciudad de Buenos Aires y la Oficina de Gestión Pública y Presupuesto (OGEPU):

Programa N° 24 – Seguridad Vial

En el cuadro siguiente se observa el comportamiento de la ejecución presupuestaria por incisos.

Inc.	Descripción	Sancionado	Modificaciones	Vigente	Devengado	Ejecución Devengado/Vigente
1	Gastos En Personal	1.155.700	1.288.383	2.444.083	2.444.073	100,00%
2	Bienes De Consumo	2.153.164	-1.688.770	464.394	134.171	28,89%
3	Servicios No Personales	17.620.969	22.649.196	40.270.165	28.024.616	69,59%
4	Bienes De Uso	554.800	-480.651	74.149	50.648	68,31%
5	Transferencias	28.200	0	28.200	10.000	35,46%
	Total Programa N° 24	21.512.833	21.768.158	43.280.991	30.663.507	

Fuente. En base a Cuenta de Inversión 2008.

Programa N° 24: Cuadro de saldos no ejecutado por incisos

Inc.	Descripción	Sancionado	Modificaciones	Vigente	Devengado	Saldo No Ejecutado en pesos	No ejecutado. Saldo no ejecutado/vigente
1	Gastos En Personal	1.155.700	1.288.383	2.444.083	2.444.073	10	0,00%
2	Bienes De Consumo	2.153.164	-1.688.770	464.394	134.171	330.223	71,11%
3	Servicios No Personales	17.620.969	22.649.196	40.270.165	28.024.616	12.245.549	30,41%
4	Bienes De Uso	554.800	-480.651	74.149	50.648	23.501	31,6 9%
5	Transferencias	28.200	0	28.200	10.000	18.200	64,54%
	Total Programa N° 24	21.512.833	21.768.158	43.280.991	30.663.507	12.617.484	29,45%

Fuente: En base a Cuenta de Inversión 2008.

Saldo No Ejecutado: El importe del saldo no ejecutado expuesto anteriormente, surge de la diferencia entre el crédito vigente menos el monto devengado. Consecuentemente, se aprecia un saldo total no utilizado en la gestión de \$12.617.484, que representa una subejecución del 29,45% en este programa.

Programa N° 24: Cuadro incidencia porcentual por incisos del monto total no ejecutado

Inc.	Descripción	Saldo no ejecutado en pesos	Saldo no ejecutado por inciso/total no ejecutado
1	Gastos En Personal	10	0,00%
2	Bienes De Consumo	330.223	2,62%
3	Servicios No Personales	12.245.549	97,05%
4	Bienes De Uso	23.501	0,19%
5	Transferencias	18.200	0,14%
	Total Programa N° 24	12.617.484	100,00%

Fuente: En base a Cuenta de Inversión 2008.

Del análisis de lo expuesto en el cuadro anterior, surge que el nivel más significativo del total de la subejecución está dado por el inciso 3 "Servicios No Personales" con el 97,05%, seguido por el inciso 2 "Bienes de Consumo" con el 2,62%, luego el inciso 4 "Bienes de Uso" con el 0,19% y finalmente el inciso 5 "Transferencias" con el 0,14%.

Programa N° 25 – Educación Vial

En el cuadro siguiente se observa el comportamiento de la ejecución presupuestaria por incisos.

Inc.	Descripción	Sancionado	Modificaciones	Vigente	Devengado	Ejecución Devengado/Vigente
1	Gastos En Personal	32.200	4.790	36.990	36.989	100,00%
2	Bienes De Consumo	264.328	-145.760	118.568	1.554	1,31%
3	Servicios No Personales	455.090	-365.141	89.949	81.486	90,59%
4	Bienes De Uso	95.000	-92.876	2.124	2.124	100,00%
5	Transferencias	14.100	0	14.100	10.000	70,92%
	Total Programa N° 25	860.718	-598.987	261.731	132.152	

Fuente: En base a Cuenta de Inversión 2008.

Programa N ° 25: Cuadro de saldos no ejecutado por incisos

Inc.	Descripción	Sancionado	Modificaciones	Vigente	Devengado	Saldo No Ejecutado en pesos	No ejecutado. Saldo no ejecutado/vigente
1	Gastos En Personal	32.200	4.790	36.990	36.989	1	0,00%
2	Bienes De Consumo	264.328	-145.760	118.568	1.554	117.014	98,69%
3	Servicios No Personales	455.090	-365.141	89.949	81.486	8.463	9,41%
4	Bienes De Uso	95.000	-92.876	2.124	2.124	0	0,00%
5	Transferencias	14.100	0	14.100	10.000	4.100	29,08%
	Total Programa N° 24	860.718	-598.987	261.731	132.152	129.579	49,51%

Fuente: En base a Cuenta de Inversión 2008.

Saldo No Ejecutado: El importe del saldo no ejecutado expuesto anteriormente, surge de la diferencia entre el crédito vigente menos el monto devengado. Consecuentemente, se aprecia un saldo total no utilizado en la gestión de \$129.579 que representa una subejecución del 49,51% en este programa.

Programa Nº 25: Cuadro incidencia porcentual por incisos del monto total no ejecutado

Inc.	Descripción	Saldo No Ejecutado en pesos	Saldo no ejecutado por inciso/total no ejecutado
1	Gastos En Personal	1	0,00%
2	Bienes De Consumo	117.014	90,30%
3	Servicios No Personales	8.463	6,53%
4	Bienes De Uso	0	0,00%
5	Transferencias	4.100	3,17 %
	Total Programa Nº 24	129.579	100,00%

Fuente: En base a Cuenta de Inversión 2008.

Del análisis de lo expuesto en el cuadro anterior, surge que el nivel más significativo del total de la subejecución está dado por el inciso 2 "Bienes de Consumo" con el 90,30 %, seguido por el inciso 3 "Servicios No Personales" con el 6,53 % y finalmente el inciso 5 "Transferencias" con el 3,17%.

Cabe aclarar, a los fines del análisis del presupuesto asignado para la Unidad Ejecutora Nº 277 "Dirección General de Seguridad Vial" en el año 2008, que los resultados del análisis realizados por el equipo de auditoría actuante en cuanto a la subejecución del Programa Nº 24 "Seguridad Vial", coincide con las observaciones vertidas en este sentido por la Unidad de Auditoría Interna del Ministerio de Justicia y Seguridad en auditorías realizadas al organismo en el marco del Proyecto Nº 10 Informe Nº 2/UAIMJYS/2008, Informe Nº 5/UAIMJYS/2008 y Proyecto Nº 12 Informe Nº 6/UAIMJYS/2009.

Devengado Total

El Devengado total de ambos programas en el presupuesto de gastos de la Dirección General de Seguridad Vial se distribuyó porcentualmente por incisos de la siguiente manera:

Total Ejecución Financiera Anual por Inciso (Devengada)	Año 2008	Porcentaje del Inciso sobre el Total
1 Gastos en Personal	2.481.062	8,06%
2 Bienes de Consumo	135.725	0,44%
3 Servicios No Personales	28.106.102	91,27%
4 Bienes de Uso	52.771	0,17%
5 Transferencias	20.000	0,06%
Total	30.795.660	100,00%

Fuente: Cuenta de Inversión 2008

Metas Físicas

El cumplimiento de las metas físicas, en cantidad y calidad, por definición y en todos los casos, debe guardar una relación lógica de contribución al alcance de los objetivos propuestos.

No forma parte del alcance este proyecto el análisis de la relación entre las metas físicas planificadas y el cumplimiento de los objetivos propuestos para el programa auditado; como asimismo, si estos objetivos están adecuadamente definidos. Si embargo, sería una condición deseable y necesaria que contribuiría a clarificar el rumbo de la gestión, facilitaría las tareas de control y la adopción de medidas correctivas frente a los desvíos que pudieran detectarse.

Las metas físicas surgen de los Programas N° 24 Seguridad Vial y Programa N° 25 – Educación Vial, que describen conforme a la cuenta de inversión lo siguiente:

Programa N° 24: Presupuesto Físico

- Necesidad real o relevada: Cantidad de Intervenciones = 223.696
- Producto acabado: Cantidad de Intervenciones realizadas = 160.425

Programa N° 25: Presupuesto Físico

- Necesidad real o relevada – Persona Capacitada = 21.030
- Producto acabado: Persona Capacitada = 26.903

Se aclara que las metas físicas presupuestadas en el programa N° 24 son de carácter global, es decir, que no contemplan todas las actividades en que se abren los controles. En cambio en el programa N° 25, la única actividad es de capacitación.

En relación a la ejecución de metas físicas, la unidad ejecutora auditada ha proporcionado a este equipo de auditoría copia de los respectivos Informes Trimestrales de Gestión confeccionados por ella en cumplimiento del Art. N° 23 de la Ley N° 70 y enviados a la Subsecretaría de Seguridad Urbana que sirvió de fuente documental a los fines del cumplimiento de los objetivos organizacionales.

En ellos se visualiza la elevación por parte de la Dirección General a la Subsecretaría sobre lo realizado en cumplimiento de los objetivos del Servicio Público primario en términos cuantitativos. Además, en términos cualitativos, una enumeración de los obstáculos que no permitieron alcanzar las metas previstas y que se tradujeron en desvíos.

Sin embargo, los informes trimestrales suministrados, no especifican la fuente documental utilizada para elaborar la información allí contenida, tampoco

menciona que registros o como se han procesado los datos estadísticos durante el año que respalden los informes.

El equipo de auditoria se propuso realizar un análisis de la ejecución del presupuesto físico llevado a cabo en la Dirección General de Seguridad Vial y sobre la base de la información cruzada proveniente del propio organismo auditado contra información del presupuesto aprobado y resumen de ejecución de programas disponibles en la Cuenta de Inversión correspondiente al año 2008, se confeccionaron los siguientes elementos, como forma de visualizar el comportamiento de los programas N° 24 "Seguridad Vial" y N° 25 "Educación Vial".

Programa N° 24 – Seguridad Vial

Variable	1er. Trimestre	2do. Trimestre	3er. Trimestre	4to. Trimestre	Total de cumplimiento
Meta proyectada	55.924	55.924	55.924	55.924	223.696
Meta alcanzada	47.616	38.085	28.870	45.854	160.425
Desvío	- 8.308	- 17.839	- 27.054	- 10.070	- 63.271
Porcentaje	- 14,90%	- 31,90%	- 48,40%	- 18,00%	- 28,28%

En relación a la meta proyectada a nivel presupuestario para el programa N° 24 Seguridad Vial, se observó una subejecución del orden del 28,28%. Este porcentaje de subejecución del programa surge de un déficit de 63.271 intervenciones realizadas, sobre un total de 223.696 de meta presupuestada.

Programa N° 25 – Educación Vial

Variable	1er. Trimestre	2do. Trimestre	3er. Trimestre	4to. Trimestre	Total de cumplimiento
Meta proyectada	1.950	6.860	6.860	5.360	21.030
Meta alcanzada	2.474	8.839	8.771	6.829	26.913
Desvío	+ 524	+ 1.979	+ 1.911	+ 1.469	+ 5.883
Porcentaje	+ 26,78%	+ 28,85%	+ 27,86%	+ 27,41%	+ 27,97%

En relación a la meta proyectada a nivel presupuestario para el programa N° 25 Educación Vial, se observó una sobreejecución del orden del 27,97%. Dicha sobreejecución del programa está fundamentada en un sobrecumplimiento de 5.883 personas capacitadas sobre 21.030 de meta presupuestada.

Es de destacar que respecto a lo analizado por el equipo de auditoria, existen tres Informes realizados por la Unidad de Auditoria Interna del Ministerio de Justicia y Seguridad en el marco del Proyecto N° 10 (Informes N° 2, N° 5 /UAIMJYS/2008 correspondientes al segundo y tercer trimestre de la gestión 2008), elevados a la Dirección General de Seguridad Vial con fecha 13/02/09 donde:

En Informe Nº 2 la UAIMJYS en Observación Nº 5.3. Expresa la subejecución del programa Nº 24 de la Unidad Ejecutora Nº 277. En observación Nº 5.4. Expresa una sobreejecución del programa Nº 25 de la Unidad Ejecutora Nº 277.

En Informe Nº 5 la UAIMJYS en Observación Nº 5.4. Expresa la subejecución del programa Nº 24 de la Unidad Ejecutora Nº 277. En observación Nº 5.5. Expresa una sobreejecución del programa Nº 25 de la Unidad Ejecutora Nº 277.

En el marco del Proyecto Nº 12 (Informe Nº 6/UAIMJYS/2009 correspondiente al cuarto trimestre de la gestión 2008), elevado a la Dirección General de Seguridad Vial con fecha 13/02/09 donde:

En Informe Nº 6 la UAIMJYS en Observación Nº 5.3. Expresa la subejecución del programa Nº 24 de la Unidad Ejecutora Nº 277. En observación Nº 5.4. Expresa una sobreejecución del programa Nº 25 de la Unidad Ejecutora Nº 277.

Explicación del desvío

La Cuenta de Inversión del ejercicio 2008 señaló que "la menor cantidad de controles de alcoholemia realizados en relación a los previstos originalmente se debe a las siguientes situaciones:

a) Elección de lugares y horarios en los que se atacó a los grupos de riesgo en vez de otros sitios para generar pasividad (ej. Madrugadas en zonas de lugares bailables y no zona céntrica en horario matutino, como sucedió en gestiones anteriores para engrosar número de controles);

b) La facultad otorgada a los agentes de tránsito en relación a la acción de labrar contravenciones por alcoholemia ha demostrado que se requiere una nueva capacitación;

c) La introducción obligatoria de las grúas pudo generar en determinadas ocasiones la suspensión de los controles debido a la saturación de casos positivos a ser trasladados a las playas de estacionamiento vehicular del GCBA."

Cajas Chicas

La Dirección General Seguridad Vial tuvo asignado para cumplimentar las actividades en la gestión 2008, una caja chica común para gastos menores y urgentes de manera tal de adquirir bienes y servicios encuadrados como tales.

Dicha caja chica común estuvo compuesta por un fondo de \$10.000,00 con seis rendiciones y cinco reposiciones durante el año por un monto total de \$35.466,04.

Se verificó la designación de los titulares responsables del manejo de los mismos, en la persona del Director General y el Jefe del Área Gestión Administrativa.

Además, se constató mediante la vista de la documentación que las rendiciones fueron elevadas por el organismo a la Dirección General Técnica

Administrativa y Legal del Ministerio de Justicia y Seguridad de acuerdo al siguiente detalle:

Rend. N°	Nota N°	Fecha	Cantidad de Comprobantes	Importe Rendido	Saldo no invertido
1	682 DGSV-2008	25/03/2008	23	\$5.630,89	\$4.369,11
2	1166 DGSV-2008	20/05/2008	53	\$5.509,76	\$4.490,24
3	1685 DGSV-2008	24/07/2008	61	\$5.525,40	\$4.474,60
4	2098 DGSV-2008	24/09/2008	42	\$5.010,23	\$4.989,77
5	2516 DGSV-2008	19/11/2008	45	\$5.602,03	\$4.397,97
6	2789 DGSV-2008	07/01/2009	54	\$8.187,73	\$1.812,27
Total				\$35.466,04	\$24.533,96

Los procedimientos desarrollados se enmarcaron de acuerdo a la normativa vigente entre las cuales se destacan:

- ✓ Verificación de la aplicación Ley 70 Decreto N° 1.000/99.
- ✓ Decreto N° 5.254/81 (BM 16629) Régimen de Caja Chicas.
- ✓ Decreto N° 524/96 (BO 74) Modificatorio Régimen de Caja Chicas.
- ✓ (BM N° 16.668) Sello "Pagado Por"¹³.
- ✓ Resolución N° 2.857-SHYF-96 (BO N° 78) Montos asignados y topes por comprobante.
- ✓ Resolución N° 387-SHYF-03. Deja sin efecto Resolución 231 DHYF/02 (BO N° 1.376) y modifica los valores topes a \$800.- para gastos menores y \$1.600.- para urgencias respectivamente.
- ✓ Disposición N° 152 de la Dirección General de Contaduría Procedimiento General para Cajas Chicas Comunes.

Procedimiento de cruce información con Contaduría General de la Ciudad:

Con el fin de realizar el procedimiento de control cruzado, el equipo de auditoría actuante se constituyó en la sede de la Contaduría General del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, de manera tal de compulsar la documentación original de las rendiciones, con las obtenidas oportunamente en la Dirección General de Seguridad Vial.

Análisis:

Del examen de la conformidad de las facturas que integran las rendiciones, importes y bienes adquiridos surgen las siguientes consideraciones.

Rendición N° 1: Sin diferencias.

¹³ Es el sello que se coloca en el dorso de los comprobantes de pago que luego se adjuntan a las rendiciones de Cajas Chicas, en él firma y consigna su nombre el agente que efectúa el pago de dicho comprobante.

Rendición Nº 2: Sin diferencias.

Rendición Nº 3: Con diferencias

- ✓ Comprobante Nº 38, la factura "B" Nº 0001-00000701 por \$74,50 no fue emitida a nombre de la DGSV ni a su domicilio legal.
- ✓ Se asentó como Comprobante Nº 57 la sumatoria de importes de tres facturas diferentes (Nº 0001-00004141 \$363,70, Nº 0001-00004142 \$300,80 y Nº 0001-00004143 \$58,10).
- ✓ Las copias de los comprobantes Nº 58 y 59 no obran en la rendición presentada por la DGSV.
- ✓ Se constató en las copias de rendición en la DGSV que el último comprobante numerado es el Nº 63, difiriendo con el total de comprobantes originales obrantes en Contaduría General de la Ciudad que finaliza en el Nº 61. Esto último coincide con el Anexo I de la rendición Nº 3 de caja chica.

Rendición Nº 4: Sin diferencias.

Rendición Nº 5: Sin diferencias.

Conforme lo compulsado en las copias presentada por la DGSV. Sin embargo, no se pudo hacer vista de los originales en Contaduría General de la Ciudad, atento lo informado por ésta a través de Nota Nº 46/Mesa-C/10 que se está en la localización de la rendición Nº 5.

Rendición Nº 6: Sin diferencias.

Totales de Gastos por Inciso rendidos por Caja Chica

En el Cuadro siguiente se exponen los totales de gastos rendidos en las cajas chicas desagregados por monto e incidencia porcentual de cada inciso sobre el total:

Incisos	Importe	Porcentaje
Inciso 2 Bienes de Consumo	24.979,69	70,43%
Inciso 3 Servicios no Personales	7.993,90	22,54%
Inciso 4 Bienes de Uso	2.492,45	7,03%
Totales	35.466,04	100,00%

Viáticos o Gastos por Movilidad

La Dirección General de Contaduría asignó en el año 2008 a la Unidad Ejecutora auditada la cantidad de \$700 para gastos del primer trimestre, \$700 para el segundo trimestre, \$1.500 para el tercero, al igual que para el cuarto trimestre para ser aplicado a gastos en concepto de viáticos por movilidad de su personal.

En el período bajo análisis se realizaron 4 (cuatro) rendiciones a través de registros en libro de acta "Viático N° 1" oportunamente compulsado. En el registro mencionado se puede apreciar los asientos que registran los datos de los agentes, cantidad de viajes realizados e importe abonado semanalmente.

Caja Chica Especial

A los fines de solventar gastos de pinturas, materiales y otros que pudieran surgir del cuidado y mantenimiento de las 2 (dos) grúas entregadas por el Automóvil Club Argentino, conforme el contrato de comodato oportunamente suscripto con dicha institución, y que serían utilizadas en los "Operativos de Control de Alcholemia", la Dirección General de Seguridad Vial, solicitó por medio de Nota N° 1201/DGSV/2008 y con la conformidad del Ministerio de Justicia y Seguridad la asignación de fondos al Ministerio de Hacienda en concepto de Caja Chica Especial por la suma de \$15.000.

Dicha solicitud fue aprobada mediante Resolución N° 2084-MHGC-2008 con fecha 21/07/2008 para lo cual se abrió la cuenta N° 20065/3 en la Sucursal N° 52 del Banco Ciudad de Buenos Aires, designando como responsables de la administración y rendición de los fondos al Sr. Director General de Seguridad Vial y a un miembro de planta de gabinete del mismo.

Además, autoriza a los responsables a contratar y pagar sin límite de importe por comprobante y por única vez.

Aclara en particular, que deberá cumplirse lo estipulado en Resolución N° 200 AGIP/2008 y Resolución N° 251 AGIP/2008 (Sobre retención del impuesto sobre los ingresos brutos).

Del examen de la documentación que integra la rendición, importes y gastos realizados surgen las siguientes observaciones:

- ✓ Rendición final de caja chica especial en forma extemporánea.
- ✓ Ticket factura "B" N° 0004-00005284 por importe \$3.000 Comprobante N° 11 fue emitida con fecha posterior al ejercicio 2008 (23/03/09) y el recibo "X" N° 0001-00002222 que referencia el servicio pagado tiene fecha 17/10/08. Asimismo, el sello "pagado por" tiene fecha 17/10/08.
- ✓ Incumplimiento de art. 2° de Resolución 2084 que da origen a caja chica especial al no efectuar retenciones por ingresos brutos en los comprobantes N° 10 y 11 (Tickets factura "B" N° 0004-00002148 por \$6.050 y N° 0004-00005284 por \$ 3.000).

Fondo con Cargo a Rendir

Con fecha 14 de Julio del año 2008 a través de Nota N° 1611-DGSV-2008 el Sr. Director General de Seguridad Vial solicita a la Subsecretaría de Seguridad Urbana un fondo con cargo a rendir cuenta para ser aplicado a un concurso de seguridad vial.

La iniciativa tuvo por objeto reconocer mediante premios monetarios a organizaciones o personas individuales, cuyas acciones o actividades hayan contribuido de manera sobresaliente a la seguridad vial en la Ciudad de Buenos Aires. El concurso procuraba promover y valorar las innovaciones de seguridad vial llevadas adelante en la Ciudad.

Se entregarían tres tipos de premios de \$10.000 cada uno según las categorías previstas para el concurso.

Con fecha 25 de Agosto de 2008, el Sr. Subsecretario de Gestión y Administración Financiera emite Resolución N° 2592-SSGyAF-08 aprobando lo solicitado en Nota 1611-DGSV-08 y otorgando el fondo con cargo a rendir por el importe de \$32.000. Designa como responsable de la administración y rendición al Sr. Director General de Seguridad Vial.

Análisis:

Del examen de la conformidad de los 11 (once) comprobantes de gastos correspondientes al fondo con cargo a rendir se observó:

Comprobantes N° 1 y 2 corresponden a sendos premios por importe \$10.000 cada uno. Sin observación.

Comprobantes N° 3 al N° 11 corresponden a gastos varios devengados para la implementación del concurso. Sin observación.

En total se utilizó la cantidad de \$21.637,49 para el desarrollo del concurso.

Finalmente, se constató la devolución de los fondos no utilizados por \$10.362,51 a través de recibos de Tesorería de la Ciudad N° 0000002964 por \$362,51 y N° 0000002963 por \$10.000.

Cabe aclarar que, de la lectura del objeto de la solicitud de fondo con cargo a rendir cuenta por parte de la Dirección General de Seguridad Vial en Nota N° 1611-DGSV-2008 a la Subsecretaría de Seguridad Urbana, y teniendo en cuenta la autorización y asignación por parte del Subsecretario de Gestión y Administración Financiera, se aprecia una ampliación del objeto original del concurso solicitado, toda vez que excede el ámbito del Distrito único de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esta acción originalmente no estaba contemplada en la solicitud. A tal punto de que las organizaciones premiadas pertenecen a la Provincia de Mendoza.

8.1 Inventario

En relación a los bienes adquiridos por la Dirección General de Seguridad Vial durante la gestión 2008, se han registrado las siguientes novedades:

Bienes De Dominio Privado Bienes Muebles de Uso Permanente (Resumen) Ministerio de Justicia y Seguridad – Subsecretaría de Seguridad Urbana				
Repartición: D.G. Seguridad Vial				
Estado Patrimonial por rubro: 31/12/2008		Movimientos		
Rubros	Saldo al Día 31/12/2007	Altas	Bajas	Saldo al Día 30/12/2008
Aparatos e instrumentos científicos, artísticos, etc.	695.508,67	9.594,64		705.103,31
Bibliotecas, colecciones artísticas, científicas, etc.	74,85	195,00		269,85
Elementos para fiestas y conmemoraciones.	32,00	18,00		50,00
Herramientas aparatos y útiles de trabajo.	11.713,62	24,80		11.738,42
Instalaciones.	0,00			0,00
Maquinarias.	0,00			0,00
Máquinas de oficinas.	467,04			467,04
Medio de transporte y limpieza e implementos.	0,00			0,00
Moblaje.	14.630,26	1.678,65		16.308,91
Obras de arte.	0,00			0,00
Semovientes.	0,00			0,00
Varios.	18.958,55			18.958,55
TOTALES	741.384,99	11.511,09	0,00	752.896,08

En base a la información brindada por el personal a cargo del Departamento de Administración de la DG, durante la gestión 2008 se dio el alta de bienes por un total de \$11.511,09.

Inventario y Descripción de los Sistemas Existentes

A continuación se muestra el total de equipos informáticos con que cuenta el organismo, agrupados por las características de tres de sus componentes:

Tipo de Procesador	Cantidad	Memoria RAM	Cantidad	Disco Rígido	Cantidad
Celeron 2,26 Ghz	1	224 Ghz	9	12 GB	1
Celeron 3,2 Ghz	6	248 Ghz	7	18,9 GB	1
Pentium 4 1,8 Ghz	1	256 Ghz	1	37/38 GB	8
Pentium 4 2,26 Ghz	1	1,95 Ghz	1	74,5 GB	4
Pentium 4 2,86 Ghz	8	2 Ghz	1	148 GB	1
Corel duo 2,4 Ghz	1			S/D	3
Corel duo 2,5	1				
Total	19		19		19

El detalle de los equipos de impresión es el siguiente:

Modelo de Impresora	Cantidad
HP Desk Jet 840c	1
HP Desk Jet 5650	2
HP Laser Jet 1160	3
Total	6

8.2 Compras y Contrataciones

Con fecha 24/02/2010, mediante Nota AGCBA N° 415/10, se solicitó a la Subsecretaría de Seguridad Urbana el listado de expedientes de compras y contrataciones correspondiente al ejercicio auditado con afectación a la Unidad Ejecutora N° 277 "Dirección General de Seguridad Vial" y que involucraran a los programas N° 24 y 25, ambos bajo examen.

Luego de una solicitud de prórroga para cumplimentar el requerimiento, la Subsecretaría de Seguridad Urbana remite a la AGCBA el 11/03/2010 el detalle de los expedientes de compras y contrataciones correspondientes al ejercicio auditado.

En primer lugar, con la Nota N° 595-DGSV-08 de fecha 10/04/08 aporta el listado de bienes a adquirir durante el ejercicio 2008 enviado por el organismo auditado a la Subsecretaría de Seguridad Urbana, a modo de planificación anual de compras, con la descripción del bien o servicio a adquirir, cantidad, especificación técnica y partida presupuestaria a afectar en la etapa del compromiso.

El listado enviado es el siguiente:

Actuación de Inicio	Fecha	Descripción	Cantidad	Fecha Afectación preventiva	Importe de afectación Preventiva
Nota N° 2348-DGSV-08	27/10/08	Casco de Motociclista	150	27/10/08	\$27.000
Nota N° 2594-DGSV-08	28/11/08	Adquisición de Mobiliario	2- Escritorios 10- Sillas 5-Estanterías 1-Armario	27/11/08	\$7.750
Nota N° 365-DGSV-08	14/02/08	Adquisición Artículos de Librería	44- renglones varios	14/02/08	\$29.995
Nota N° 720-DGSV-08	28/03/08	Adquisición de Mobiliario	3- Escritorios 15- Sillas 12-Estanterías 3-Armarios	14/03/08	\$23.500
Nota N° 721-DGSV-08	28/03/08	Adquisición de Balizas	15-Estroboscópicas 5-Con led.	14/03/08	\$7.750
Nota N° 722-DGSV-08	28/03/08	Adquisición de Equipamiento	1-Notebook 1-Proyector Multimedia	14/03/08	\$10.000
Nota N° 761-DGSV-08	03/04/08	Compra de PC	9- PC de escritorio	14/03/08	\$7.750
Nota N° 853-DGSV-08	11/04/08	Adquisición de Equipos de Control de Velocidad	Equipos varios	No hay afectación preventiva por falta de cupo suficiente.	La SSSU comunica por informe N° 5329 -SSSU-08 de fecha 09/12/08 que no existe cupo suficiente para la compra.
Nota N° 178-DGSV-08	22/01/08	Adquisición de boquillas	47.500 boquillas descartables	22/01/08	\$29.925
Nota N° 1019-DGSV-08	30/04/08	Adquisición Indumentaria para Personal	20-Remeras 20-Buzos 20-Camperas 20-Pantalones	18/04/08	\$3.600
Nota N° 2090-DGSV-08 ⁽¹⁴⁾	23/09/2008	Solicita Provisión de 4 grúas "tipo percha"	4 grúas	23/10/08	\$1.019.280
Nota N° 2645-DGSV-08	04/12/2008	Solicita Provisión de boquillas	50.000 boquillas p/control de alcoholemia	10/12/08	\$24.000

¹⁴ Reiteración de Nota N° 1484-DGSV-2008 de fecha 24/06/08 donde solicita a la Subsecretaría la provisión de 5 (cinco) grúas.

Con el propósito de examinar el cumplimiento normativo en materia de compras y contrataciones, el equipo auditor analizó la base transaccional de la Cuenta de Inversión correspondiente al ejercicio 2008, fuente documental desde donde se partió para extraer la muestra del universo total devengado con relación a los incisos 2, 3, 4 y 5.

En función de los incisos afectados a las compras y contrataciones y los montos involucrados, el equipo de auditoría solicitó a la Dirección General de Contaduría de la Ciudad de Buenos Aires por Nota AGCBA N° 557/10 de fecha 15/03/2010 un listado de 13 (trece) Carpetas de manera tal de efectuar el examen del cumplimiento normativo en materia de liquidación y pago. Cabe aclarar, que se analizó únicamente la afectación a los programas N° 24 y N° 25 que surgieron del listado de transacciones correspondiente a la cuenta de inversión 2008.

Fue necesario además, enviar Nota reiteratoria AGCBA N° 1166/10 de fecha 13 de Mayo de 2010, atento que no fueron puestas a disposición del equipo de auditoría en primera instancia todas las carpetas.

A continuación se expone lo solicitado y el resultado del examen:

Documento Generador	Formulario Tipo	N° Proveedor	Objeto	Monto	D.G. Contaduría
Carpeta N° 2050/08	C 41 N° 42.160	45.228 - Telefónica de Argentina	Pago de Servicios	\$63.760,57	Examen sin observaciones.
Nota N° 2098/08	C 55 N° 7.126	2.537 – DGSV	Rend. Caja chica N° 4	\$5.010,23	Examen sin observaciones
-----	PRD N° 261.997	26.601 - Siemens Itron CFW Meco UTE	Servicio de carga de datos	\$1.664.448,60	Examen sin observaciones
-----	PRD N° 252.002	86.496 - Casa Pesquera S.A	Servicio de reparación de vehículos	\$99.925,32	Examen sin observaciones
-----	PRD N° 155.899	26.602 – Meller Petrosid Cotesa UTE	Servicio de captación y procesamiento de actas de infracciones	\$470.911,80	Examen sin observaciones.
Expediente N° 8167/08	PRD N° 11.091	26.602 – Meller Petrosid Cotesa UTE	Servicio de captación y procesamiento de actas de infracciones	\$3.472.906,18	Examen sin observaciones.
Expediente N° 8167/08	PRD N° 11.185	26.601 - Siemens Itron CFW Meco UTE	Servicio de captación y procesamiento de actas de infracciones	\$4.375.663,14	Examen sin observaciones
-----	PRD N° 137.996	33.181 - La Grutta Julio Juan	Adquisición de balizas	\$8.773,70	Examen sin observaciones

"Año 2010 Bicentenario de la Revolución de Mayo"

-----	PRD N° 76.468	77.983 - Impex Argentina S.R.L.	Adquisición de alcoholímetros digitales	\$41.284,80	Examen sin observaciones
Nota Nro. 2645/DGSV/2008	PRD N° 252.157	59.273 - Test Service S.A.	Provisión de boquillas para alcoholímetros	\$24.000,00	Examen sin observaciones.
-----	PRD N° 67.381	63.517 - Valian S.R.L.	Provisión de boquillas para alcoholímetros	\$26.600,00	Examen sin observaciones
-----	PRD N° 78.569	63.517 - Valian S.R.L.	Provisión de boquillas para alcoholímetros	\$23.275,00	Examen sin observaciones
-----	PRD N° 167.442	33.230 - Papelera Pergamino S.A.I.C.A.	Adquisición de papel obra	\$9.999,70	Examen sin observaciones
Nota N° 2774/08	C 55 N° 11.197	2.537 - DGSV	Transferencia	\$10.000,00	Examen sin observaciones

Considerado el total devengado por importe de \$28.219.434,04 la muestra examinada representó el 36,49% del universo. Es decir \$10.296.559,04 sobre el total.

9. MARCO NORMATIVO

En el **ANEXO II** se detalla el marco normativo aplicable a la gestión de la unidad auditada.

10. OBSERVACIONES

AL MINISTERIO DE JUSTICIA Y SEGURIDAD URBANA

1. La coordinación con las áreas de educación formal del GCABA, con el objetivo de implementar actividades de capacitación en materia de Seguridad Vial, fue escasa¹⁵.
2. Visto el Decreto 94/08 y conforme a lo establecido en su Anexo I se advierte superposición de acciones entre el Área de Fiscalización de la Dirección General de Seguridad Vial y el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte¹⁶.

¹⁵ Con el nivel medio de educación de gestión estatal no se implementó ninguna actividad. No así con el ámbito privado donde en este nivel se desarrollaron 20 actividades.

¹⁶ El **Decreto 2.075/07 (B.O. 2.829** del 11 de diciembre del 2007) aprueba la estructura orgánica funcional dependiente del Poder Ejecutivo del GCBA, deroga el Decreto 350/06 y toda otra norma que se oponga a dicho Decreto.

El Anexo 2/11 contiene la descripción de **Responsabilidades Primarias** de la Dirección General de Seguridad Vial del GCBA, la que en particular correspondería al Área de Fiscalización es la siguiente:

A LA DIRECCIÓN GRAL. TÉCNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL

3. Se verificó una subejecución presupuestaria del 29,27% para el conjunto de ambos programas.

A LA DIRECCIÓN GRAL. DE MANTENIMIENTO DE LA FLOTA AUTOMOTOR

4. Se informan consumos de combustible por parte de choferes y vehículos que no estaban asignados a la Dirección Gral. de Seguridad Vial durante el ejercicio 2008.

A LA DIRECCIÓN GRAL. DE SEGURIDAD VIAL

RESPONSABILIDADES PRIMARIAS y OBJETIVOS DEL SERVICIO PÚBLICO

5. No se realizaron acciones para el desarrollo de estudios e investigaciones a fin de establecer los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito.
6. La coordinación con las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucradas en la seguridad vial, para la elaboración de proyectos en la materia fue escasa¹⁷.
7. No se estableció 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.
8. No se promovieron proyectos relativos al ordenamiento y desenvolvimiento de la circulación del transporte de carga.
9. No hay antecedentes que reflejen la efectiva intervención en el control del transporte escolar.
10. No hay registro de que, para efectuar la coordinación con las distintas áreas involucradas en el análisis de zonas críticas y la búsqueda de soluciones, se

- *"Intervenir en el ordenamiento del tránsito público, cumpliendo funciones educativas, informativas, preventivas y de control, arbitrando los medios necesarios para el cumplimiento de la normativa vial vigente y/o labrando actas de infracción".*

Estas se superponen con las establecidas por el Anexo I del **Decreto 94/08** que señalan, entre otras, como Responsabilidades Primarias del Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte las siguientes:

- *"Colaborar 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".*

¹⁷ No así en el nivel operativo donde para realizar las tareas de fiscalización debe contarse con una coordinación previa.

hayan determinado previamente los factores de riesgo potencial y posibles causales de accidentes en base a estudios estadísticos y relevamientos.

DE CONTROL Y EVALUACIÓN

11. El sistema de control y evaluación es insuficiente. No hay procedimientos establecidos tendientes a evaluar las actividades del Organismo, el cumplimiento de los objetivos institucionales, metas y uso de los recursos.
12. Se incumplen requisitos de la normativa establecida respecto a la habilitación de Libros de Actas y sobre aspectos formales que hace a su confección en materia de documentación y registro¹⁸.

ESTRUCTURA

13. Las áreas que se conforman en el Organismo carecen de una estructura orgánico funcional aprobada con su respectivo organigrama, definición de todas las unidades de organización, asignación de responsabilidades primarias, acciones y dotación de personal.
14. No se han realizado designaciones formales para los agentes a cargo de las áreas en que se han dividido las tareas¹⁹.
15. El mobiliario y sistemas informáticos asignados al Área de Fiscalización son insuficientes para el adecuado cumplimiento de sus responsabilidades.

METAS FISICAS

16. Se observó un subejecución de las metas físicas programadas del 28,28% en el Programa Nro. 24 "Seguridad Vial"²⁰.

CAJAS CHICAS

17. Se efectuó la rendición final de la Caja Chica Especial en forma extemporánea.

SISTEMAS

18. El hardware disponible no permite la realización habitual de copias de respaldo de los archivos informáticos²¹.

¹⁸ Esta situación se verifica solo en los "Sistemas de Registro", no así en los Legajos del Personal cuya confección es correcta y razonablemente completa, sobre la primer cuestión ver detalle en el cuerpo del presente informe en el correspondiente apartado.

¹⁹ Solo fue designado formalmente el agente a cargo de l Área de Gestión Administrativa, lo que señala una situación de desigualdad para el resto de los agentes a cargo de las otras áreas, esto es independiente del hecho de que la estructura no haya sido formalizada

²⁰ Representa 63.271 intervenciones menos que lo planificado.

²¹ Frente a la sustracción de equipos informáticos en la sede del Área de Fiscalización, se perdieron la mayor parte de las estadísticas referidas a la actividad del área del año auditado.

RECURSOS HUMANOS

19. Las actividades de capacitación de los agentes, en cantidad y tipo, no son acordes a las responsabilidades primarias que debe desarrollar el organismo.

ESTRUCTURA EDILICIA²²

Las siguientes observaciones están referidas a dos de las tres sedes físicas en las que desarrolla sus tareas esta Dirección General:

Dirección Gral. de Seguridad Vial – Araoz de Lamadrid 1750

20. Se verificaron las siguientes novedades:

- o Faltan lugares para depósito, pues se usan baños, oficinas y lugares públicos para este fin.
- o Hay cables de electricidad expuestos, tubos fluorescentes anulados o reemplazados por portalámparas eléctricos colgados de los cables conductores.
- o Hay vidrios rajados en el frente y contrafrente del edificio de este Organismo.

21. No hay estudios de impacto ambiental, ni procedimientos de extracción de fluidos o preservado, sobre los vehículos acumulados como resultado de la remoción por abandono o acarreo por infracciones.

Área de Fiscalización – Sarmiento 980

22. Se verificaron los siguientes hechos que afectan a la seguridad e higiene del personal y al mismo tiempo ponen en riesgo la integridad patrimonial del área²³.

La instalación eléctrica presenta los siguientes problemas que afectan a la seguridad:

- o La presencia de cables expuestos en muchos sectores de este edificio (CE 8.10.1.14) y tomacorriente colocados en forma precaria sobre madera y/o pared alfombrada.
- o La falta de disyuntores de corte automático en todos los tableros eléctricos (CE 4.10.1.21.)

Por otra parte se verificó la existencia de:

²² Las fotos de respaldo correspondientes a estas observaciones pueden verse en el **Anexo VI**.

²³ Como consecuencia se verificaron hechos de intrusión y robos de equipamiento con fechas 29/12/08 y 08/11/09.

- o Vidrios rotos de un frente que dan a la calle, reemplazados en un caso por maderas colocadas por la Guardia de Auxilio como cerramiento provisorio y en otros dos lugares tapados con cartones para que la gente no se lastime y también para que no tengan una visual de los mismos y del desorden del pasillo interior.
- o Filtraciones de agua por rotura de cañerías del baño, es de notar que en varios lugares que se rompieron las paredes y los revestimientos para efectuar arreglos luego no se arreglaron los deterioros efectuados por estos arreglos.
- o El solado de madera, tipo piso flotante alfombrado, ubicado en el salón a la entrada del organismo presenta varias tablas rotas las que al pasar la gente por este sector pierde el equilibrio al hundirse el suelo.

11. RECOMENDACIONES

AL MINISTERIO DE JUSTICIA Y SEGURIDAD URBANA

- 1 Implementar mecanismos de coordinación con las áreas de educación formal del GCABA, con el objetivo de implementar actividades de capacitación en materia de Seguridad Vial.
- 2 Emitir normas y directivas que establezcan y delimiten las funciones del área de fiscalización de la Dirección Gral. de Seguridad Vial y el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte.

A LA DIRECCIÓN GRAL. TÉCNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL

- 3 Efectuar una adecuada planificación presupuestaria que evite caer en desvíos e inmovilización de partidas innecesarios.

A LA DIRECCIÓN GRAL. DE MANTENIMIENTO DE LA FLOTA AUTOMOTOR

- 4 Establecer mecanismos de control y seguimiento para la actualización de las bases de datos sobre el destino de choferes y vehículos.

A LA DIRECCIÓN GRAL. DE SEGURIDAD VIAL

RESPONSABILIDADES PRIMARIAS y OBJETIVOS DEL SERVICIO PÚBLICO

- 5 Realizar acciones que permitan el desarrollo de estudios e investigaciones a fin de establecer los factores de riesgo potencial en accidentes de tránsito.
- 6 Generar instancias y ámbitos de coordinación, con las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucradas en la seguridad vial, para la elaboración de proyectos.

- 7 Establecer mecanismos 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.
- 8 Promover proyectos relativos al ordenamiento y desenvolvimiento de la circulación del transporte de carga.
- 9 Documentar y preservar los antecedentes que reflejan la efectiva intervención en el control del transporte escolar.
- 10 Determinar previamente los factores de riesgo potencial y posibles causales de accidentes en base a estudios estadísticos y relevamientos para efectuar la coordinación con las distintas áreas involucradas en el análisis de zonas críticas y la búsqueda de soluciones en materia de seguridad vial.

DE CONTROL Y EVALUACIÓN

- 11 Establecer un adecuado sistema de control y evaluación. El mismo debe incluir procedimientos tendientes a evaluar las actividades del Organismo, el cumplimiento de los objetivos institucionales, metas y uso de los recursos.
- 12 Verificar que se cumplan todos los requisitos de la normativa establecida respecto a la habilitación de Libros de Actas y sobre aspectos formales que hace a su confección en materia de documentación y registro.

ESTRUCTURA

- 13 Proponer y requerir la aprobación de una estructura orgánico funcional, donde las áreas que conforman el Organismo cuenten con su respectivo organigrama, definición de todas las unidades de organización, asignación de responsabilidades primarias, acciones y dotación de personal.
- 14 Realizar las designaciones formales para los agentes a cargo de las áreas en que se han dividido las tareas.
- 15 Actualizar y modificar el mobiliario y sistemas informáticos asignados al Área de Fiscalización a fin de que sean adecuados para el cumplimiento de sus responsabilidades.

METAS FISICAS

- 16 Efectuar una correcta planificación de las metas físicas de los programas involucrados.

CAJAS CHICAS

- 17 Efectuar las rendiciones de fondos dentro de plazos razonables.

SISTEMAS

- 18 Incorporar hardware apropiado que permita la realización habitual de copias de respaldo de los archivos informáticos.

RECURSOS HUMANOS

- 19 Planificar y desarrollar las actividades de capacitación de los agentes, en cantidad y tipo, de manera que sean acordes a las responsabilidades primarias que debe desarrollar el organismo.

ESTRUCTURA EDILICIA²⁴

Las siguientes recomendaciones están referidas a dos de las tres sedes físicas en las que desarrolla sus tareas esta Dirección General:

Dirección Gral. de Seguridad Vial – Araoz de Lamadrid 1750

- 20 Desarrollar acciones a fin de incrementar las área de depósito, subsanar las deficiencias de la instalación eléctrica y proceder al reemplazo de los vidrios rajados.
- 21 Efectuar estudios de impacto ambiental, que determinen si hay necesidad de realizar procedimientos de extracción de fluidos o preservado, sobre los vehículos acumulados como resultado de la remoción por abandono o acarreo por infracciones.

Área de Fiscalización – Sarmiento 980

- 22 Acondicionar la instalación eléctrica, reemplazar los vidrios rotos, reparar las filtraciones de agua y recomponer el piso flotante.

²⁴ Las fotos de respaldo correspondientes a estas observaciones pueden verse en el **Anexo VI.**

12. CONCLUSIÓN

La evaluación de la gestión de la Dirección General de Seguridad Vial durante el ejercicio 2008, utilizando criterios objetivos, es una tarea de difícil realización.

Del análisis de la planificación no surge la utilización de estadísticas o sistemas de información, como elementos de sustento de los objetivos y cursos de acción propuestos.

Esta situación conlleva que las decisiones en la materia suelen ser tomadas con las mejores intenciones de resolver los problemas y desafíos que presenta el actual escenario de la Seguridad Vial en la Ciudad de Buenos Aires; sin embargo, debemos destacar, que las mismas no se sustentan en el análisis técnico de las alternativas a fin de seleccionar la más eficaz para el logro de los objetivos planteados y el uso más eficiente de los recursos involucrados en el Programa.

Un adecuado diagnóstico permitiría establecer una relación lógica entre las medidas propuestas y él o los problemas a resolver.

La utilización de bases de datos estadísticos facilitaría la realización de estudios comparativos entre diferentes ejercicios de la misma jurisdicción, o la evolución comparada con otras provincias y/o grandes urbes del país.

De estas comparaciones se podría inferir si las variaciones en los valores de los indicadores son el resultado de las acciones implementadas o responden a una tendencia general. Por otra parte, contribuirían al desarrollo de acciones que excedan lo meramente coyuntural, conformando un verdadero plan estratégico.

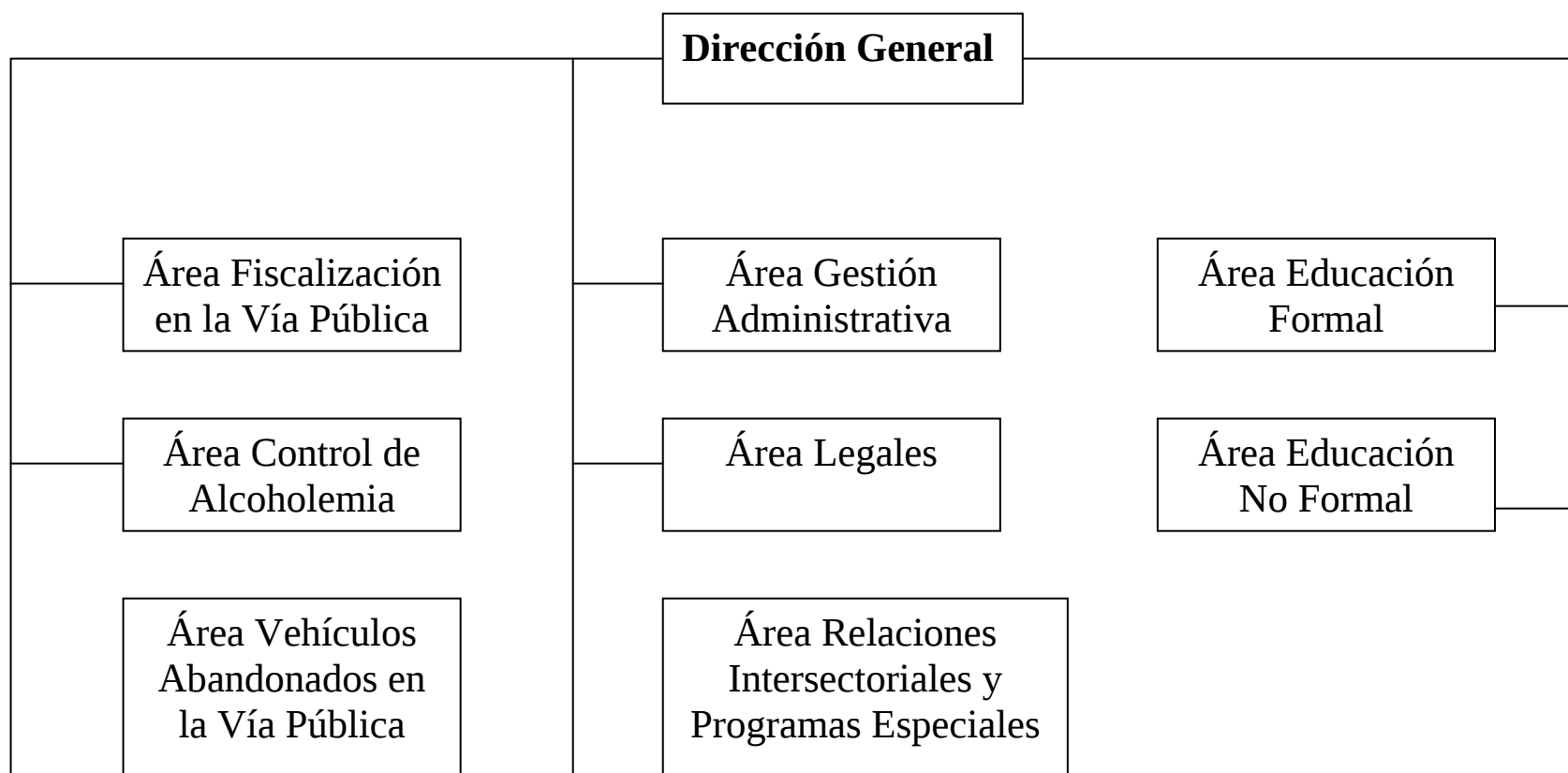
Establecer las razones y fundamentos de las acciones desarrolladas también redunda en un mayor compromiso por parte de los recursos humanos involucrados en el proceso.

En razón de estas carencias nos abstenemos de emitir una evaluación definitiva sobre el accionar de la Dirección General de Seguridad Vial.

No obstante, queremos resaltar que los errores e ineficiencias en materia de Seguridad Vial tienen consecuencias graves. Por ello que consideramos la urgente necesidad de establecer mecanismos de evaluación *ex post* que permita aprovechar la experiencia acumulada facilitando el diseño más adecuado de nuevos proyectos.

Asimismo, la evaluación *ex ante*, asegurará que se tengan en cuenta las diferentes alternativas y cursos de acción para el logro más eficiente de los objetivos propuestos.

ANEXO I – ORGANIGRAMA



ANEXO II – SÍNTESIS NORMATIVA

Norma	Boletín Oficial	Tema
Ley nacional 24.449	03/05/1973	Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
Decreto Nacional 779/95	29/11/1995	Reglamenta Ley 24.449
Ley 216	760	Aprueba Red de Tránsito Pesado
Ley 342	915	Régimen aplicable a los vehículos abandonados en la vía pública
Decreto 1988/2000	1000	Modifica Estructura del Poder Ejecutivo de la CABA
Ley 451	1043	Régimen de Faltas de la CABA
Ley 594	1215	Crea Registro de Antecedentes de Tránsito.
Decreto 430/02	1441	Modifica estructura del Poder Ejecutivo de la CABA
Resolución 659-SOySP-2002	1536	Se agregan las funciones referidas a la fiscalización en la vía Pública a la Dirección Gral. de Seguridad Vial
Resolución 359-SSYyT-2002	No publicada	Se incorpora la función de Control Fotográfico de Infracciones
Ley 1472/04	2055	Código Contravencional de la CABA
Ley 1665	2187	Pautas para el Transporte Escolar
Ley 1919	2366	Complementa Ley 1665
Decreto 350/06	2416	Modifica estructura del Poder Ejecutivo de la CABA
Ley 2148	2615	Código de Tránsito y Transporte de la CABA
Decreto 271/07	2629	Plan estratégico de Seguridad Vial de la CABA
Disposición 02/07 DGSV	No publicada	Establece Manual de Procedimientos de Seguridad Vial
Resolución 1924 MHGC	2715	Sobre contratos de locación de servicios establecidos por Decreto 948
Decreto 2075/07	2829	Modifica estructura del Poder Ejecutivo de la CABA
Decreto 94/08	2865	Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito

ANEXO III – REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN

- **Nota AGCBA 3168/09** de fecha 26 de noviembre de 2009. Dirección General de Contaduría General, Información de los programas 24 y 25 de la Dirección de Seguridad Vial.
- **Nota AGCBA 3203/09** de fecha 02 de diciembre de 2009. Dirección General de Seguridad Vial. Requerimiento.
- **Nota AGCBA 3310/09** de fecha 21 de diciembre de 2009. Dirección General de Mantenimiento de la Flota Automotor. Requerimiento.
- **Nota AGCBA 034/10** de fecha 5 de enero de 2010. Oficina de Gestión Pública y Presupuesto. Requerimiento
- **Nota 313/10 AGCBA** de fecha 11 de febrero de 2010. Subsecretaría de Recursos Humanos. Requerimiento.
- **Nota 415/10 AGCBA** de fecha 24 de febrero de 2010. Subsecretaría de Seguridad Urbana. Requerimiento.
- **Nota 526/10 AGCBA** de fecha 8 de marzo de 2010. Subsecretaría de Seguridad Urbana. Prórroga.
- **Nota 557/10 AGCBA** de fecha 15 de marzo de 2010. Dirección General de Contaduría General, solicitud de expedientes.
- **Nota 668/10 AGCBA** de fecha 22 de marzo de 2010. Ministerio de Hacienda, solicitud de Resolución Nro. 2.084 MHGC-2008.
- **Nota 783/10 AGCBA** de fecha 06 de abril de 2010. Dirección Gral. de Contaduría Gral., solicitando carpetas de pago.
- **Nota 826/10 AGCBA** de fecha 13 de abril de 2010. Subsecretaría de Recursos Humanos, solicitud de de datos sobre situación de revista del personal.
- **Nota 1.166/10 AGCBA** de fecha 13 de mayo de 2010. Dirección Gral.de Contaduría Gral. solicita vista de carpetas.

ANEXO IV – NÓMINA DE LAS DISPOSICIONES EMITIDAS POR EL ORGANISMO

Nº Disposición	Fecha	Motivo	Actuación
1	28/01/2008	Ratificación Auxiliaturas F.24 y F.26 para dos agentes.	Nota Nº 221-DGSV
2	02/06/2008	Inicio de revisión de equipos de obras y confección de inventario en los términos del Art. 70 del P.B.C.	-----
3	24/06/2008	Sobre Sanción a un agente con 5 (cinco) días de suspensión.	Expediente16086/08
4	17/06/2008	Sobre Sanción a un agente con 1 (uno) día de suspensión.	Nota Nº 1458-DGSV-08
5	23/07/2008	Sobre designación de dos agentes como responsables de la flota vehicular de la DGSV	-----
6	25/08/2008	Sobre nómina de personal a percibir suplemento por tareas nocturnas.	-----
7	03/09/2008	Sobre sanción de agente con 2 (dos) días de suspensión.	Nota Nº 1829-DGSV-08
8	04/09/2008	Sobre sanción de agente con 3 (tres) días de suspensión.	Nota Nº 1845-DGSV-08
9	17/09/08	Sobre nómina de personal a percibir suplemento por tareas nocturnas.	-----
10	06/10/2008	Sobre aprobación de ajuste presupuestario	Nota Nº 2004-DGSV-08
11	24/10/2008	Sobre aprobación de ajuste presupuestario	Nota Nº 2332-DGSV-08
12	17/11/2008	Sobre suspensión de agente.	Nota Nº 2485-DGSV-08
13	03/12/2008	Sobre suspensión de agente.	ExpedienteNº 61182/08

ANEXO V – Otros aspectos estadísticos de la seguridad vial

Definiciones conceptuales

Víctimas fatales: las víctimas de hechos de tránsito que han perdido su vida como efecto del mismo. Es necesario tener en cuenta que los datos mencionados, representarán una fracción de los muertos: las víctimas fatales in situ. *Los datos de la Policía respecto a este tipo de víctimas no deben ser tomados como la totalidad de muertos en la ciudad por dicha problemática, aunque, en tanto grupo significativo pueden aproximarnos al análisis de ciertas características del fenómeno.*

Víctimas lesionadas: las víctimas de hechos de tránsito que han obtenido algún tipo de lesión como consecuencia del hecho. Debemos considerar que dentro de este grupo de lesionados *pueden encontrarse víctimas que han perdido su vida en el traslado a hospitales o en las guardias y la internación.* También debemos tener en cuenta que en la categoría de lesionados se incluyen víctimas con lesiones de distinta gravedad. Estas situaciones planteadas no pueden ser vislumbradas por la información policial ya que en la misma no se discrimina este tipo de cuestiones

Hechos de tránsito: hace referencia al número de siniestros de tránsito, y no a la cantidad de víctimas.

Tipo de movilidad: caracteriza a las víctimas fatales y lesionadas según el medio de movilidad – tipo de vehículo o forma de desplazamiento- utilizado al momento del siniestro. En el caso de las víctimas de rodados motorizados, se ha diferenciado a las mismas según el tipo de vehículo. Se consideraran como tipos de movilidad: 1) **Automovilistas** (sin discriminar si el uso del vehículo es particular o como transporte de pasajeros), 2) **Camioneros**, 3) **Motociclistas**, 4) **Ciclistas**, 5) **Peatones** y 7) **Pasajeros de transporte público** (ocupantes de micros y colectivos)

Lugar ocupado en el vehículo: se refiere, en el caso de los vehículos motorizados (excepto pasajeros de transporte público) a si la víctima es conductor o acompañante al momento de ocurrencia del siniestro.

A continuación se muestra un comparativo interanual, período 2007-2008, elaborado por el Ministerio del Interior, donde se señala la variación porcentual dentro de dicho lapso.

COMPARATIVO DE ACCIDENTOLOGÍA			
PERÍODO 2007-2008			
CONCEPTO	AÑO 2007	AÑO 2008	VARIACIÓN PORCENTUAL
Siniestros de Tránsito con Víctimas	73.445	97.474	32,72%
Muertos en el lugar del Siniestro	4.175	4.222	1,13%
Muertos Totales	7.439	7.552	1,52%
Heridos Leves	80.753	83.250	3,09%
Heridos Graves	9.888	11.954	20,89%
Población total - Fuente INDEC	39.356.383	39.745.613	0,99%
Muertos en el Lugar del Siniestro por Millón de Habitantes	106,08	106,23	0,14%
Muertos Totales por Millón de Habitantes	189,02	190,00	0,52%
Muertos en el Lugar del Siniestro por cada 100 Hechos con Víctimas	5,68	4,33	-23,74%
Muertos Totales por cada 100 Siniestros con Víctimas	10,13	7,75	-23,52%
Promedio Diario de Muertos en el Lugar del Siniestro	11,44	11,54	0,87%
Promedio Diario de Muertos Totales	20,38	20,63	1,23%
Parque Automotor Circulante Fuente DNRPA	7995043	8957930	12,04%
Muertos en el Lugar del Siniestro por			
Parque Automotor Circulante Fuente DNRPA	7995043	8957930	12,04%
Muertos en el Lugar del Siniestro por Cien mil Vehículos de Parque automotor	52,22	47,13	-9,75%
Muertos Totales por Cien mil de Vehículos de Parque Automotor	93,04	84,30	-9,39%

Fuente: <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/observatorio/estadistica/2008/2008.pdf>

RANKING POR TIPO DE INFRACCIÓN

COD.	Infracción	Total
6490	Conducir utilizando teléfono celular	33.848
6270	Falta de uso de cint. de seguridad (P)	32.534
6900	Estacionamiento en lugar prohibido	32.044
7050	Violar Luz Roja (PARTICULAR)	17.273
6740	Prioridad de paso de los peatones	15.844
6930	Estacionamiento sobre acera (motos)	11.979
6970	Senda peatonal (Particular)	8.290
7060	Violar Luz Roja (Transporte Público)	7.601
7000	No Utilizar Cascos	7.495
6890	Carga y Descarga fuera de hora	6.105
6780	Prohibición de Circular (particular)	4.984
6200	Patente ilegible (Transp. Público)	4.778
6600	Giro Prohibido	4.124
6902	Est. Sobre parada de Transporte Público	3.565
6200	Patente ilegible (Particulares)	3.537
6270	Falta de uso de Cint de Seguridad (TP)	2.274
6770	Circular por carriles exclusivos (taxis)	2.230
6760	Circular por carriles exclusivos (taxis)	2.166
6430	Vidrios polarizados	2.031
6540	Circular contramano	1.228
6901	Est. En lugar prohibido (Transp Público)	1.151
6590	Conducción peligrosa (Transp. Público)	1.117
6580	Conducción peligrosa (Particulares)	1.025
6500	Menores en asiento delantero	808
6970	Senda peatonal (T.P.)	431
	Otras infracciones (T.P.)	352
6790	Prohibición de circular (T.P. y Carga)	283
6850	Requisitos (T.P.)	258
	Otras infracciones (Particular)	249
6250	Condiciones de seguridad (Particular)	203
6920	Estacionamiento medido	135
6750	Prioridad de paso de los peatones (C.O.P.)	107
6860	Requisitos transporte escolar	78
6550	Circular en contramano (Carga o Pasajeros)	73
6620	Cruce Bocacalle (Particulares)	59
6840	Obligaciones del conductor	44
6903	Est. Sobre parada de trans. Público (T.P.)	35
6690	Obstrucción de vía (Trans. Público)	16
6260	Condiciones de Seguridad (Trans. Público)	14
6630	Cruce Bocacalle (Transporte Público)	14
6640	Circulación Marcha Atrás	7
6680	Obstrucción de vía (Particular)	3
6570	Invasión de vías (Carga o pasajeros)	0
	P.D.A.	0
Total		210.392

RESUMEN MENSUAL POR TIPO DE INFRACCIÓN

COD.	INFRACCIÓN	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.	TOTAL
6200	Patente ilegible (Particulares)	460	443	142	261	310	254	180	205	263	373	308	338	3.537
6200	Patente ilegible (Transp. Público)	598	381	385	564	557	345	397	389	335	253	195	379	4.778
6250	Condiciones de Seguridad (Particulares)	0	0	0	2	10	21	3	0	4	0	163	0	203
6260	Condiciones de Seguridad (Transp. Púb.)	7	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	14
6270	Falta de uso de Cint. de Seguridad (P.)	6.325	4.992	2.093	3.573	3.960	2.959	2.343	2.402	1.445	609	836	997	32.534
6270	Falta de uso de Cint. de Seguridad (TP.)	193	204	209	199	191	348	173	208	163	188	70	128	2.274
6430	Vidrios Polarizados	370	179	34	157	185	107	64	147	110	235	210	233	2.031
6490	Conducir utilizando Teléfono Celular	4.484	3.413	1.937	3.800	4.649	3.721	3.354	2.820	1.916	1.254	1.306	1.194	33.848
6500	Menores en Asiento Delantero	173	63	99	59	50	118	42	69	59	28	21	27	808
6540	Circular en Contramano	107	66	56	139	151	104	44	261	49	43	111	97	1.228
6550	Circular en Contramano (Carga o Pasaj.)	6	0	1	0	0	52	1	5	0	0	6	2	73
6570	Invasión de Vías (Carga o Pasaj.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6580	Conducción Peligrosa (Particulares)	129	71	33	95	99	78	64	85	120	85	86	80	1.025
6590	Conducción Peligrosa (Transp. Público)	208	98	52	116	166	99	43	53	42	129	33	78	1.117
6600	Giro Prohibido	783	410	191	408	423	224	261	249	128	393	308	346	4.124
6620	Cruce Bocacalle Particulares	19	1	3	3	4	0	22	3	1	0	1	2	59
6630	Cruce Bocacalle Transporte Público	1	1	0	2	3	1	4	1	1	0	0	0	14
6640	Circulación Marcha Atrás	0	0	0	1	1	0	1	1	2	0	0	1	7
6680	Obstrucción de Vía (Particular)	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
6690	Obstrucción de Vía (Transp. Público)	1	1	0	1	5	7	1	0	0	0	0	0	16
6740	Prioridad de paso de los Peatones	3.573	2.533	1.139	1.939	2.646	1.503	399	377	357	542	417	419	15.844
6750	Prioridad de paso de los Peatones (COP)	42	8	8	15	4	3	10	4	1	6	1	5	107
6760	Circular por Carriles Exclusivos (Part.)	293	146	95	343	270	182	68	92	302	90	137	148	2.166
6770	Circular por Carriles Exclusivos (Taxis)	610	151	102	307	277	235	57	56	97	154	75	109	2.230
6780	Prohibición de Circular (Particulares)	1.392	581	359	624	556	195	160	161	124	291	199	342	4.984
6790	Prohibición de Circular (T.P. y Carga)	2	2	40	89	0	1	25	0	0	0	3	121	0
6840	Obligaciones del Conductor	0	4	9	5	9	3	13	0	0	0	1	0	44
6850	Requisitos (Transporte Público)	2	0	169	52	0	1	0	0	18	8	2	6	258
6860	Requisitos Transporte Escolar	15	0	6	10	24	1	3	1	0	10	8	0	78
6890	Carga y Descarga Fuera de Hora	1.277	465	403	572	615	376	268	228	452	523	358	568	6.105
6900	Estacionamiento en Lugar Prohibido	3.463	2.830	2.244	3.506	3.083	2.855	2.704	2.105	2.415	2.496	3.136	1.207	32.044
6901	Est. en Lugar Prohibido (Transp. Púb.)	42	62	248	200	16	71	61	17	84	41	50	259	1.151
6902	Est. sobre Parada de Transp. Público	483	185	217	299	321	274	188	188	202	424	290	494	3.565
6903	Est. sobre Parada de Transp. Púb. (TP)	0	0	17	8	0	7	1	0	0	1	0	1	35
6920	Estacionamiento Medido	0	0	3	29	34	14	0	0	47	6	2	0	135
6930	Estacionamiento sobre Acera (Motos)	2.036	910	572	1.836	1.353	972	872	841	775	554	684	574	11.979
6970	Senda Peatonal (Particulares)	2.880	1.182	404	433	622	466	307	367	453	301	335	540	8.290
6970	Senda Peatonal (Transporte Público)	9	22	6	134	116	25	14	23	13	56	6	7	431
7000	No utilizar Cascos	1.655	713	327	918	819	403	412	406	470	456	461	455	7.495
7050	Violar Luz Roja (Particulares)	2.346	1.577	1.188	1.283	1.668	1.645	1.164	1.433	1.656	1.478	1.019	816	17.273
7060	Violar Luz Roja (Transporte Público)	1.084	730	398	770	794	512	403	473	577	683	473	704	7.601
	Otras Infracciones (Transp. Público)	10	13	7	41	25	21	20	27	139	21	15	13	352
	Otras Infracciones (Particulares)	24	12	46	17	20	36	34	19	0	11	29	1	279
	P.D.A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO		2.786	1.666	1.454	2.433	2.180	1.718	1.202	1.253	1.451	1.538	1.052	1.679	20.412
TOTAL MENSUALES		35.103	22.450	13.242	22.810	24.042	18.240	14.180	13.716	12.820	11.745	11.474	10.570	210.392

ANEXO VI – SOPORTE FOTOGRÁFICO DE OBSERVACIONES EDILICIAS



Foto N° 1 – Frente del edificio sede del Organismo de seguridad Vial por la calle Sarmiento 980, donde se puede observar detrás del enrejado y a la izquierda el acceso al mismo y *sobre el techo de esta entrada un espacio de aproximadamente 1 mt. de altura por el que han entrado desconocidos para robar usando la reja como medio*, a la derecha se encuentra otro acceso a una dependencia del Gobierno de la Ciudad donde se observan tanto en la planta baja como en el entrepiso mejores terminaciones vidrios polarizados y equipos de AA que funcionan.



Foto N° 2 – Frente del edificio sede del Organismo de seguridad Vial por la calle Sarmiento 980, donde se puede observar el acceso al mismo a la izquierda detrás del enrejado y *sobre esta entrada un espacio de 1 metro de altura por el que entraron desconocidos para robar, penetrando al entrepiso donde esta la oficina del Director Operativo*. Se puede observar en la carpintería metálica del frente de la esquina una empalizada que reemplaza un vidrio que rompieron desde la calle y el que no se reemplazó pese a los constantes reclamos efectuados desde este Organismo a la Dirección de Mantenimiento del edificio y a otras dependencias.



Foto N° 3 – Frente del mismo edificio donde se encuentra la sede del Organismo de seguridad Vial, en el otro extremo de la calle Sarmiento al llegar a la calle Carlos Pellegrini, se pueden observar en este caso un frente con puertas de vidrios polarizados templados que de esta forma sí le dan seguridad al acceso.



Foto N° 4 – Frente de las puertas del acceso al Organismo de Seguridad Vial por la calle Sarmiento, en la presente vista se puede observar *la reja que da a la calle por la que han accedido delincuentes a la parte superior de esta entrada y desde allí a las oficinas del Director.*



Foto N° 5 – Paño del frente de este Organismo que da a la calle Sarmiento donde podemos observar que el mismo tiene un cerramiento “provisorio” de madera colocado por la Guardia de Auxilio en reemplazo de un vidrio que fue roto desde la calle por desconocidos.



Foto N° 6 – Dentro del Organismo podemos observar un pasillo en planta baja determinado por un cerramiento cuyo lateral izquierdo forma frente con la calle Carabelas (donde dos de estos vidrios están rotos) y el otro da al interior de la oficina de la entrada, el ancho es de 0,75 metros y conectaría el hall de la entrada con la oficina del personal, aunque en la práctica está anulado y las visuales al exterior tapadas con cartones, lo mismo se puede ver desde el interior. Es de notar la suciedad que hay en el mismo donde además se depositan elementos en desuso.



Foto N° 7 – Vista del tabique vidriado que da al pasillo de la foto N° 6, desde el interior del Organismo se puede observar que para disimular la vista que ofrece el citado corredor colocaron un mueble, un cuadro y pilas de talonarios de infracciones usados tapándolo. Asimismo la pared de fondo presenta una grieta y manchas de humedad que continúan en el cielorraso el que sirve de tapa al ducto de AA el mismo tiene la parte inferior desprendida por efectos de la humedad.



Foto N° 8 – Detalle del piso alfombrado sobre madera flotante el que presenta algunas tablas hundidas y rotas con el consiguiente peligro para las personas que pasan por este lugar.



Foto N° 9 – Vista del interior de la oficina del personal de este Organismo donde podemos observar en el cielorraso junto a la pared que el recubrimiento del ducto del AA presenta huellas de humedad de una filtración de agua y más abajo un cable de electricidad expuesto y encintado que alimenta un tomacorriente exterior colocado sobre el lateral de un mueble de madera.



Foto N° 10 – Vista de un vidrio roto del cerramiento que da al pasaje Carabelas con fajas colocadas por la D.G. de Custodia y Seguridad de Bienes del G.C.B.A. y tapado desde el interior con cartones.



Foto N° 11 – En la presente vista podemos observar en el interior de la oficina de este Organismo, a la derecha un armario metálico que sirve de cierre-tapón al pasillo que corre paralelo al frente vidriado que da a la calle Carabelas, a la izquierda un boquete realizado por operarios que buscaban el origen de la humedad que presenta esta pared y que si bien no encontraron el origen de la misma tampoco arreglaron lo destruido y en el piso un escalón sin revestimiento en el frente y donde se observamos manchas de humedad en el material a la vista y también podemos ver el piso de madera flotante roto en la esquina y con la alfombra que lo recubre también deteriorada.



Foto N° 12 – Vista en el cielorraso de la oficina del personal un artefacto de iluminación sin los tubos fluorescentes cosa que se repite en varios lugares en que presentan faltantes de los mismos o están quemados y en todos los casos no tienen los elementos que den seguridad ante la posible caída de los mismos.



Foto N° 13 – Vista del interior de la oficina de este Organismo donde observamos *en una columna varios tomacorrientes eléctricos adheridos con cinta engomada a la misma, como así también los cables expuestos que los alimentan y que en parte bajan colgados desde el cielorraso. Al fondo en el techo se observan toda una franja junto a la pared con huellas de humedad de una filtración de agua desde el piso superior.*



Foto N° 14 – Vista en el cielorraso de la oficina del personal *dos artefactos de iluminación con los tubos fluorescentes quemados cosa que se repite en varios lugares en que presentan faltantes de los mismos o están quemados y en todos los casos no tienen elementos que den seguridad ante la posible caída de estos.*



Foto N° 15 – Vista en el cielorraso de la oficina del personal *dos artefactos de iluminación uno con los dos tubos fluorescentes quemados y el otro con un tubo quemado cosa que se repite en varios lugares en que presentan faltantes de los mismos o están quemados y en todos los casos no tienen elementos que den seguridad ante la posible caída de estos. En la pared del fondo se puede ver el tablero de electricidad sin tapa y sin la llave de corte diferencial.*



Foto N° 16 – En la, presente vista se puede observar en la pared bajo la escalera que conduce al entrepiso que *falta parte del revestimiento de madera que fue retirado por gente de mantenimiento para investigar una filtración de agua, la pérdida no se arreglo pues es un caño del baño que está del otro lado y tampoco arreglaron las maderas retiradas de la pared.*



Foto N° 17 – Vista en el interior del único baño para damas y caballeros, observamos que el depósito de agua a cadena del inodoro sostenido desde la pared por alambres (reemplaza al depósito embutido de origen) y a la derecha del depósito la entrada de agua con un caño flexible que se conecta al caño de alimentación dentro de la pared. Para realizar esta conexión se rompieron los azulejos y se abrió un boquete en la pared, nunca se efectuó la reparación de la mampostería y la colocación de los azulejos.



Foto N° 18 – Vista en el interior del único baño para damas y caballeros, la alimentación de agua baja desde el depósito mediante un caño exterior y en la pared quedó la salida del anterior caño embutido sin arreglar.



Foto N° 19 – Vista en el interior del único baño para damas y caballeros en un rincón podemos ver arreglos efectuados en el piso y la pared sin colocar los revestimientos correspondientes y un cable de electricidad expuesto que atraviesa este lugar.



Foto N° 20 – Vista del tablero de electricidad seccional sin la tapa correspondiente, mostrando las conexiones (que son cables de electricidad expuestos y encintados).



Foto N° 21 – Vista en una oficina la forma que tienen para evitar que puedan abrir las ventanas colocando una madera asegurada con alambres.



Foto N° 22 – Vista en la oficina del entresuelo la forma que tienen para evitar que puedan abrir las ventanas colocando una madera asegurada con alambres. Es de notar el desorden y la suciedad que se puede ver en el exterior de esta oficina que da a un espacio muerto en el nivel sobre la planta baja, a este espacio los ladrones acceden desde la reja de la entrada al Organismo.



Foto N° 23 – Vista en la oficina del Director *dos tomacorrientes fuera del lugar apoyados en el piso y alimentados por cables expuestos.*



Foto N° 24 – Vista en la oficina del Director *una ventana con un vidrio rajado asegurada por medio de una madera atravesada colocada con alambres. La vista exterior muestra basura y suciedad en el piso.*



Foto N° 25 – Vista en la oficina del director sobre la pared, *dos fichas de un tomacorriente embutido descolgados de la base mostrando los cables de alimentación eléctrica expuestos.*



Foto N° 26 – Vista en la oficina del Director *una ventana con un vidrio rajado asegurada por medio de una madera atravesada colocada con alambres. La vista exterior muestra basura y suciedad en el piso.*



Foto N° 27 – En la oficina del entrepiso se puede observar un tomacorriente eléctrico exterior alimentado por un cable expuesto.



Foto N° 28 – En la escalera se puede observar un cable canal con los cables de alimentación a los tubos fluorescentes descolgados.



Foto N° 29 – En la oficina del Director se observa en el cielorraso junto a la pared marcas de humedad de una filtración de agua desde el nivel superior.



Foto N° 30 – Vista de un depósito ubicado en el entresuelo frente a la oficina del Director.



Foto N° 31 – Vista en planta baja, un vidrio rajado de la vidriera que da al pasaje Carabelas tapado con cartones.



Foto N° 32 – Vista en la oficina de planta baja un tomacorriente alimentado eléctricamente desde una llave de corte por cables expuestos exteriores apoyados en el revestimiento de alfombra de la pared.