

Nov - 2023



ISPREVI

Instituto Superior de Prevención Vial

EL AUMENTO DE PENAS PARA LOS DELITOS VIALES EN ARGENTINA

La búsqueda de los familiares de víctimas del tránsito

Investigación dirigida a conocer mediante entrevistas los motivos que impulsan a las más importantes ONG de la Argentina a volver a discutir aumentos de penas que finalmente encarcelen a los responsables de siniestros viales



Lic. Ab. Federico González

info@isprevi.org



ÍNDICE

Índice	1
Prólogo	3
Resumen	4
Palabras clave	4
I. Introducción	5
<i>Problema de investigación</i>	5
II. Objeto de estudio	10
<i>Objetos de investigación</i>	10
<i>Objetivos generales</i>	10
<i>Objetivos específicos</i>	11
III. Antecedentes de investigación	12
IV. Hipótesis de investigación	16
V. Estrategia metodológica	18
VI. Marco normativo	20
<i>Leyes nacionales de tránsito y transporte</i>	20
<i>Leyes penales para delitos viales</i>	21
<i>Proyectos de ley 2020-2021-2022</i>	24
<i>Teoría agnóstica de la pena</i>	27
<i>Flamante proyecto 2023</i>	27
VII. Teoría sobre el dolo y la culpa	29
<i>Delitos de resultado y de pura actividad</i>	29
<i>Delitos de peligro</i>	29
<i>Imprudencia</i>	30
<i>Culpa temeraria</i>	30
<i>Dolo eventual</i>	31
<i>Delgada línea entre dolo e imprudencia</i>	32
<i>Conclusión del apartado VII</i>	33
VIII. Las Organizaciones No Gubernamentales (ONG)	34
<i>Las ONG según sus abordajes específicos</i>	34
IX. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)	36
<i>Creación, funciones y competencias</i>	36
<i>Abordaje de la problemática vial</i>	36
<i>Palabra oficial y pública</i>	38
X. Leyes viales internacionales	40



<i>Paraguay</i>	40
<i>Uruguay</i>	41
<i>Chile</i>	42
<i>Suecia</i>	43
<i>España</i>	44
XI. Introducción a las entrevistas	46
<i>Universo de análisis</i>	46
<i>Muestra</i>	46
<i>ONG de familiares de víctimas del tránsito</i>	46
<i>Conduciendo a Conciencia</i>	46
<i>Fundación Estrellas Amarillas</i>	47
<i>Asociación Civil Madres del Dolor</i>	47
<i>FVDyT</i>	47
<i>ONG técnicas, especializadas en Seguridad Vial</i>	48
<i>A.C.T.I.V.V.A.S.</i>	48
<i>ISPREVI</i>	48
<i>Creando Conciencia</i>	48
<i>Gabriel Kassis</i>	48
<i>Aclaración sobre la ANSV</i>	49
<i>Criterios de selección de entrevistados</i>	49
<i>Instrumento de recolección de datos</i>	50
XII. Resultados	51
<i>Temática 1: Ley 27.347 del año 2017</i>	51
<i>Temática 2: Punitividad o Contemplación en casos de siniestralidad vial</i>	58
<i>Temática 3: Los nuevos proyectos de Homicidio Vial</i>	65
XIII. Conclusiones finales	72
<i>Sobre políticas preventivas de la ANSV vs. la punitividad</i>	72
<i>Sobre los estudios previos y experiencias exitosas</i>	73
<i>Sobre resultados en la implementación de políticas de prevención vial</i>	74
<i>Sobre investigaciones de otros autores</i>	75
<i>Sobre los victimarios y las soluciones alternativas</i>	76
XIV. Referencias bibliográficas	78
XV. Abreviaturas	83
XVI. Del Autor	84



PRÓLOGO

Desde hace años me desempeño como perito especializado en accidentología y seguridad vial en causas civiles y penales en todo el país. Mi profesión me llevó a tener contacto directo con colegas representantes de diferentes asociaciones técnicas especializadas en prevención vial y con familiares de víctimas de siniestros viales que hacen de su organización y participación, una cada vez más marcada influencia en las decisiones normativas a nivel local y nacional que tiene al pedido de justicia como punto más alto.

Ese pedido es sólo un resumen conceptual de un abanico de requerimientos que, si bien existen señales que avizoran gestos de atención de parte de las autoridades, en la práctica actual no resultan direccionados hacia un rumbo común y sostenido que calme esos reclamos y, en definitiva, ayude a revertir la actual situación vial en Argentina. La proliferación en los últimos años de las ONG que nuclean equipos técnicos especializados por un lado y familiares de víctimas del tránsito por otro (aunque muchas veces se entrecruzan), ejerce presión al legislador para que se promuevan nuevas sanciones penales a la altura del hecho ya consumado; y además para que esa sanción obture plenamente el profundo pozo de desazón que implica la muerte a causa de un nunca esperado siniestro vial de un ser querido.

En lo estrictamente personal, esta investigación logró, más allá de sus objetivos formales, correr momentáneamente a un costado la técnica investigativa que permite conocer los cómo y los porqué de la ocurrencia de los siniestros viales, para conocer en profundidad y de primera mano la trastienda del recurrente pedido de justicia de las víctimas a través de las modificaciones de las sanciones penales e intentar aunar sus motivaciones como aporte a la, seguramente próxima, nueva discusión parlamentaria.

Dejo mi sincero agradecimiento al Lic. Carlos Díaz Filgueira por su leal acompañamiento, al Instituto Superior de Prevención Vial por su apoyo, al Dr. Javier Ortega por su revisión y a la Universidad Nacional de Avellaneda por su exigencia. Extiendo las gracias a las/os entrevistados por su amabilidad y predisposición.

A Karina y Selene.



RESUMEN

La siniestralidad vial en Argentina presenta números críticos en cuanto a tasas de fallecidos, problemática que propició el surgimiento de diferentes Organizaciones No Gubernamentales de víctimas del tránsito e impulsoras de políticas referidas a la seguridad vial. Estas asociaciones y el máximo organismo oficial en la materia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pugnaron por la aprobación de la vigente ley 27.347 del 2017 que introdujo modificaciones al Código Penal dirigidas a dejar de considerar excarcelable los delitos viales. Esta investigación se propone conocer los motivos que llevaron a estos organismos a dar impulso a normativa punitivista que apunta a la responsabilidad del conductor como causal productora del accidente y que va en contra de políticas de abordaje más integral a las que estos organismos también adhieren y conocen más efectiva a largo plazo. Para esto, se realizó una investigación de enfoque cualitativo, mediante la realización de entrevistas en profundidad semi estructuradas y recopilación y análisis documental.

PALABRAS CLAVE

Seguridad vial - Delitos viales - Organizaciones No Gubernamentales



I. INTRODUCCIÓN

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En el ámbito del derecho penal suelen contraponerse dos líneas ideológicas bien marcadas. La comúnmente llamada punitivista, que cree que el aumento en los números de años en prisión disminuirá la ocurrencia de una conducta delictiva; y su antítesis, la anti-punitivista, que aboga por penas alternativas y un Estado presente como políticas a implementar para obtener efectividad a la hora de modificar conductas delictuales. Pero ambas líneas ideológicas podrían variar si la conducta a castigar está dada en el marco de un accidente de tránsito ya que, en principio, quien lo protagoniza, no tiene voluntad de causar lesiones. La discusión jurídico-penal dentro del temario “Accidentes de Tránsito” se vuelve más interesante de abordar cuando los impulsores de los aumentos de penas para delitos viales son un organismo oficial como la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), cuya función es prevenir accidentes de tránsito, junto a varios organismos no oficiales (ONG) que trabajan con familiares de víctimas de esos accidentes de tránsito no prevenidos.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el número de personas fallecidas a causa de siniestros viales en el mundo ha mostrado un incremento continuo, registrándose un promedio anual de 1,35 millones de muertes (OMS, 2018). Argentina no es la excepción a este fenómeno. Si bien los ocupantes de automóviles son los que explican a la mayoría de las muertes por lesiones en el país, la tasa de mortalidad en motociclistas viene incrementándose en los últimos años, acentuando el problema en el sector de usuarios vulnerables del tránsito conformado también por peatones y ciclistas (ANSV, 2018). El máximo organismo público nacional en materia de tránsito, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), reconstruyó recién en el año 2020 la primera serie estadística oficial sobre los datos de mortalidad a causa de siniestros viales en el país durante el período 2008-2015. Si bien se observó una tendencia estable (entre 5.000 y 5.300 fallecidos al año), la tasa de mortalidad se ubicó en 12 víctimas fatales cada 100 mil habitantes, colocando a la problemática, según la OMS, en la consideración de epidemia dado que supera las 10 víctimas fatales cada 100 mil habitantes al año (OMS, 2018). Las muertes prematuras por lesiones de tránsito en Argentina han pasado del 6° lugar en 2005 al 4° en 2015 según el ranking de mortalidad del Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME), reconociendo a los siniestros viales como un problema de salud pública de relevancia dada la pérdida de vida joven y



la carga de secuelas físicas y psicológicas que genera (Secretaría de Transporte GCBA y ANSV, 2018).

Los números de fallecidos siguieron al alza durante 2016 y 2017, registrando 5.582 y 5.611 decesos respectivamente (ANSV, 2017 y 2018). Según datos de la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS), estas cifras colocan a las lesiones de tránsito como la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 34 años. Además, existe en nuestro país una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial con víctimas no fatales. Como consecuencia de ello, se produce un incremento en la población de la morbilidad por lesiones de tránsito, es decir, un aumento de personas que a partir de sufrir un siniestro vial deberán convivir con la presencia de enfermedad por trauma vial (ANSV, 2021). Pero estos marcados incrementos en las tasas de víctimas de siniestros viales deben analizarse sin escindirse de factores que lo alimentan, dentro de los que se destaca la exposición de los usuarios al riesgo vial.

Según un informe de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC, 2021), la flota circulante en 2017 de todo vehículo patentado (excepto motocicletas) alcanzó un récord superior a 13,3 millones de unidades, significando una suba del 30% en relación con los 9,3 millones de vehículos circulando por las calles de todo el país en 2010. Pese al período de estancamiento del 2020 dada la pandemia a causa del virus Covid-19, al cierre de 2021, la Dirección Nacional de Registro de Propiedad Automotor (DNRPA, 2021) registró poco más de 17 millones de vehículos de cuatro o más ruedas en condiciones de circular en el país. En cuanto al parque de motocicletas, su crecimiento es aún más radical. CAFAM, la Cámara de Fabricantes de Motovehículos que nuclea a las terminales nacionales, registró incrementos interanuales del 40,7% entre 2021 y 2022; e informes no oficiales de la Cámara Argentina de Concesionarios de Motos (CADECOM, 2017), calcularon en más de 7 millones de motocicletas las circulantes en Argentina en 2017 y cerca de 9 millones en 2021.

El crecimiento del parque vehicular argentino constituye un elemento de gran relevancia a los efectos de analizar la exposición a la siniestralidad vial. Esto supone más riesgos asociados a la ocurrencia de siniestros y a sus consecuencias en términos de pérdida potencial de salud (ANSV, 2018). Tales incrementos en los índices más la expansión de parques vehiculares durante las últimas dos décadas promovió la creación, en el año 2008, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante la sanción de la ley 26.363. En dicha normativa se explica a la ANSV como un organismo descentralizado, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación y que tiene entre sus misiones



reducir la tasa de siniestralidad en el territorio nacional mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

Los mencionados aumentos de la siniestralidad vial y la proliferación vehicular promovieron nuevos y numerosos actores de la sociedad civil y del mundo de la academia, los cuales llevan adelante acciones de política pública, nuclean familiares de víctimas del tránsito y se enfocan en analizar y mejorar la seguridad vial en el país. Son las llamadas ONG: Organizaciones No Gubernamentales. Éstas fueron expandiéndose en diversos ámbitos durante las décadas del '80 y '90 en Argentina, y con diferentes objetivos y estructuras, siempre acompañadas de las normativas nacionales (Manzi, 2012). Son organizaciones que cuentan con personería jurídica, muchas inscriptas legalmente en los respectivos organismos como Asociaciones Civiles, Cooperativas, Fundaciones o Entidades de Derecho sin fines de lucro, y reguladas por la Ley Nacional de Asociaciones Civiles 24.057 de 1991. Entre las más reconocidas ONG argentinas abocadas en la temática vial pueden nombrarse dos grandes grupos, divididos en relación a las principales actividades por las que se destacan, pero sin dejar de trabajar en forma directa con familiares de víctimas de siniestros viales. Por un lado, las ONG que principian su temática respecto a requerimientos directos de familiares de víctimas viales como la **Asociación Civil Madres del Dolor**, la **Fundación Estrellas Amarillas**, la **Asociación de Familiares y Víctimas del Delito y Tránsito** y la **Asociación Conduciendo a Conciencia**, entre las más importantes. En cuanto a las ONG que además de asesorar y acompañar a familiares de víctimas centralizan su actividad en la promoción de políticas viales seguras, se destacan la **Asociación Civil Creando Conciencia**, la **Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables (ACTIVVAS)**, el **Instituto Superior de Prevención Vial** y el especialista en seguridad vial **Gabriel Kassis**, entre otros actores.

Tanto la ANSV como algunas ONG han comenzado durante el último período a dar impulso a proyectos de ley tendientes a modificar el CP en lo atinente a artículos sobre conductas en ocasión de circulación vehicular. Es desde el año 1995 que las ONG abocadas en temáticas viales vienen presentando proyectos de ley que contemplan aumentos en las penas por delitos viales, -el que a posteriori fue la ley 25.189 de 1999 o los proyectos 4090-S-2015, 508-S-2016 y 4274-S-2016 entre otros-. Pero fue en 2017 que se sancionó la ley 27.347 que introdujo modificaciones al Código Penal dirigidas a



dejar de considerar excarcelable a los delitos viales, siempre y cuando se presenten ciertos elementos atribuibles al presunto responsable (Figari, 2017).

Dicha aparición terminó atacando lo que era un problema social y complejo como una cuestión de responsabilidad individual en una temática que, según Trejos (2020), incluye a todas las personas expuestas a sufrir o producir un siniestro vial desde que salen a la calle. Criminalizar la conducción temeraria dice el jurista, debería ser sólo una faceta de una política pública integral, que aborde políticas preventivas en diferentes aristas y no sólo en el derecho penal. La mencionada ley 27.347 elevó las penas de prisión a un mínimo de 3 y un máximo de 6 años para aquellos casos en los que el conductor de un vehículo cometa un homicidio imprudente y se diere a la fuga, no intentase socorrer a la víctima o se encontrase bajo efectos de estupefacientes o alcohol. También agravó las penas para casos donde se circule 30 km/h por encima de la velocidad máxima permitida en el lugar del siniestro; si no contaba al momento del hecho con licencia de conducir; o en caso de violar la indicación del semáforo u otra señal de tránsito. Además, la sancionada ley 27.347 consideró como casos agravados aquellos en los que el homicidio o lesiones se produzca en el ámbito de una prueba de velocidad o destreza realizada sin autorización de la autoridad competente, con culpa temeraria o resultando en más de una las víctimas del hecho.

Tan sólo tres años después de la sanción de la ley 27.347 y por nueva iniciativa de la ANSV, se presentó en octubre de 2020 un proyecto de ley que crea las figuras penales de Homicidio Vial y Lesiones Viales. Presentado por el presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, el ministro de Transporte, el titular de la ANSV y familiares de víctimas, el proyecto busca sancionar con **penas de 8 a 25 años de prisión** a quien cause la muerte durante la realización de carreras ilegales, quedando detenido de inmediato y fijando pena de inhabilitación especial perpetua para volver a conducir. Si bien el proyecto original perdió estado parlamentario, en 2022 volvió a presentarse con otras firmas en diputados bajo el expediente 5060-D-2021.

Con estos agravamientos dispuestos por la vigente ley 27.347 de 2017 y visto el proyecto de 2020 que incluso redoblaría las sanciones actuales, surge el interrogante sobre si sus promotores, la ANSV y las ONG especializadas en la temática, se enfocan a priori en soluciones a corto plazo y dentro de la línea sancionatoria jurídica que, por otro lado, es discutida por autores y actores reconocidos del derecho penal nacional e internacional como Bottoms (1995), Ferrajoli (1995), y Zaffaroni (2012a), entre otros. En un marco general y por fuera de lo estrictamente referido a conductas que pueden



tildarse de peligro abstracto como los accidentes de tránsito, el propio Dr. Raúl Zaffaroni (2012*b*) advierte sobre la necesaria prudencia con la que debe usarse el poder represivo, el cual debe insistir en una criminología cautelar como respuesta a los problemas sociales y dentro de un poder judicial útil en la contención y control del ejercicio del poder punitivo negativo.

Un factor importante que incide en la eficiente atención de la seguridad vial es el marco legal de un Estado, pero con la idea de priorizar el cumplimiento de las normas existentes antes que crear normativa más estricta (AEC y BID, 2016). En tal sentido, Buompadre (2020) dice que el derecho penal está atravesando una verdadera expansión punitiva que intenta abordar soluciones a conflictos sociales como los siniestros viales; no siendo un derecho penal entendido como de mínima intervención, sino un avance penalizador indiscriminado de conductas.

En conclusión, la situación de la seguridad vial en Argentina parece no mostrar signos de mejoras en cuanto a números, ya sea en materia de fallecidos y lesionados a causa de accidentes viales, como en la evidente expansión del parque automotor nacional; situación que eleva el riesgo de participar en esos accidentes a cualquier ciudadano. Por otro lado, el máximo organismo público a cargo de la seguridad vial a nivel nacional, la ANSV, impulsa y acompaña a las diferentes ONG de familiares de víctimas y asociaciones expertas en materia vial en la promoción de cambios normativos apuntados a aumentos de penas para los responsables de siniestros viales (Proyecto de Ley 4986-D-2020), cuestión discutida como se dijo, por doctrinas jurídicas anti-punitivistas, no sólo en materia vial sino, y con mayor fuerza, en materia social.



II. OBJETO DE ESTUDIO

Esta investigación se propone indagar en los motivos que llevaron a las diferentes ONG abocadas a la temática vial y a la ANSV a impulsar la ley 27.347 de 2017 de modificación del Código Penal y a presentar un proyecto de ley en 2020 que crea las figuras jurídicas penales de Homicidio Vial y Lesiones Viales. Esto, en razón que la propia ANSV parece oponerse a los impulsos normativos punitivistas, máxime porque promueve las recomendaciones de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) en línea con un enfoque denominado Sistema Seguro. Esta visión internacional apunta a que usuarios, vehículos y red vial deben ser tenidos en cuenta de forma integrada, con amplia gama de intervenciones las cuales debieran prestar mayor atención al control de la velocidad, al diseño de vehículos más seguros y a la estructura vial pública, por sobre los enfoques tradicionales de la seguridad vial que apuntan exclusivamente a la responsabilidad del factor humano como única causal productora del accidente (ANSV, 2022).

Será interesante conocer los propósitos a los que apuntan esos organismos al promover, en un corto período de tiempo, normativa gravosa penal; también los modelos internacionales usados como guía; los eventuales estudios que pudieron reflejar las políticas públicas que han decidido impulsar y apoyar; y las soluciones alternativas que pudieron evaluar para dar respuestas a los requerimientos de las familias de victimarios que también participan del reclamo de justicia para sus seres queridos acusados/responsables.

Modificar sanciones penales que pueden materializarse en años de encierro efectivo para sus responsables es una tarea que requiere un alto compromiso técnico jurídico; y los organismos que las impulsan parecen ganarle terreno a tareas que antes recaían en el ámbito meramente legislativo.

OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

Objetivos generales

Indagar en los motivos que llevaron a las ONG abocadas a la temática vial y a la ANSV a impulsar la ley 27.347 de 2017 -que modificó el Código Penal tipificando nuevas conductas agravantes que aumentan las penas para los delitos viales



imprudentes- y a presentar un proyecto de ley en 2020 que crea la figura penal de Homicidio Vial.

Analizar las acciones desarrolladas por las ONG de víctimas del tránsito y la ANSV referidas a la búsqueda de soluciones alternativas al agravamiento de penas para dar respuesta a los requerimientos de los familiares de victimarios acusados/responsables de siniestros viales.

Objetivos específicos

Analizar si la implementación de políticas viales preventivas que pregona la ANSV -en el marco de sus funciones ejecutivas y de acuerdo a la planificación en materia vial nacional- se halla en contradicción con el enfoque punitivista al que apunta la ley 27.347 de 2017 y el proyecto de ley de 2020.

Indagar los estudios previos y los de normativa internacional efectuados por las ONG abocadas a la temática vial y la ANSV que llevaron a ambos actores a impulsar políticas penales gravosas por sobre métodos preventivos de amplia gama de intervenciones.

Indagar en los resultados de la implementación de políticas de prevención vial impulsadas por la ANSV y las ONG de víctimas del tránsito para responder a los requerimientos de familiares de víctimas y victimarios de siniestros viales.

Analizar si la interacción entre la ANSV, las ONG de víctimas del tránsito y los familiares de victimarios incidió en la búsqueda de las soluciones alternativas mencionadas, y en un cuestionamiento al enfoque centrado en el aumento de las penas.



III. ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

El abordaje de la problemática vial podría dividirse entre una opción tendiente a buscar soluciones por vía del punitivismo (cada vez más severidad ante incumplimientos de la normativa) versus la opción que aboga por la disuasión y la prevención como acciones que logren evitar esos incumplimientos. Pero a su vez, los diferentes estudios encontrados sobre la temática introducen, inevitablemente, un análisis de las causas que llevan a la producción de siniestros viales y que también muestran una marcada división. Por un lado, el factor humano como causal principal; es decir, recaer la mirada en los individuos y su conducta en la vía pública; y por el otro las causales emparentadas con factores más amplios como los sistemas de otorgamiento de las licencias de conducir, la educación vial, la incidencia de campañas publicitarias, el control de las normas de tránsito vigentes, etc.

Las conclusiones del estudio de Trejos (2019) sobre el abordaje de la problemática vial, van dirigidas a encontrar soluciones por fuera de la faz puramente sancionatoria. El autor concluyó su investigación sobre políticas públicas en seguridad vial en Costa Rica y Colombia admitiendo que la criminalización de la conducción temeraria a partir de la creación de diferentes penas de sanción a determinadas acciones graves tras el volante, hizo disminuir, en principio en forma significativa, el número de víctimas mortales en accidentes de tránsito en esos países durante el período 2008-2011. El problema es que, transcurrido el tiempo, se volvió a elevar el número de víctimas hasta lograr récords históricos en el rango temporal 2015-2017. Otro resultado de su estudio señala que, si bien la cantidad de personas condenadas por conducción temeraria se fue incrementando constantemente a partir de 2008, finalmente no significó una reducción de los fallecimientos, fortaleciendo la idea que el tratamiento de altos índices de siniestralidad vial debe combatirse desde una mirada de fenómeno multicausal, donde la arista punitivista sancionatoria tendría resultados inconsistentes.

En contraposición a Trejos vale destacar un estudio que arroja resultados que miran al comportamiento personal de los conductores (factor humano) como prioridad para la reducción de siniestros viales. Es el análisis de Iglesias & Fraguela (2010), quienes estudiaron los cambios a partir de la modificación en materia de seguridad vial del Código Penal español en el año 2006; cuando se comenzó a considerar delitos a ciertos comportamientos del conductor y por los que la sanción pasó a ser pena de prisión (conducir sin permiso, a velocidad excesiva, temerariamente, etc.). Si bien su



estudio se centra en conocer los perfiles infractores característicos de los condenados por delitos viales, de él se desprende lo importante de las variables emocionales y las características de la personalidad del conductor en la explicación de su conducta infractora al volante y que lo llevará, eventualmente, a ser sancionado con penas más rígidas. La investigación encara como causa de los accidentes al conductor, e indica soluciones posibles a aquellas que aborden el problema con planteos punitivistas a ciertas conductas atribuibles a perfiles de usuarios difíciles de disuadir por otros medios.

En la senda de esta última visión, otro trabajo que se enfoca en el comportamiento individual como método para atacar a la problemática de los siniestros viales, y destacando a la sanción como una pata importante en la mesa de trabajo, es el estudio realizado por Garrido, Stangeland y Redondo (1999). Aunque investigaron el tema en delitos en general, los autores destacan un apartado sobre una serie de medidas en Inglaterra en el año 1967, donde se modificaron leyes respecto a la conducción de vehículos bajo los efectos del consumo de alcohol. Esas leyes fueron acompañadas por avisos sobre fuertes controles, campañas publicitarias y elevadas multas en caso de incumplimiento. Durante los primeros tres meses de la medida, los resultados arrojaron marcadas reducciones en las tasas de accidentes viales, pero ese efecto positivo de la nueva norma fue transitorio, ya que dos años después los números volvieron a su nivel anterior (similar al éxito momentáneo registrado por Trejos). Los autores concluían que, una vez que los conductores notaban que el número de controles policiales no era elevado, volvían a los viejos hábitos de conducir sin importar haber tomado alcohol antes. Al parecer, la propaganda para conseguir un mejor cumplimiento de la ley tiene efectos disuasorios sólo si es acompañada de un aumento real en el riesgo de ser encontrados alcoholizados y conduciendo, es decir, al aumentar la certeza del castigo.

Peláez (2020) realiza un análisis más estricto abocado a encontrar posibles soluciones para la disminución de siniestros viales trabajando la punitividad o la prevención en materia de legislación vial. La autora derriba el argumento que asegura que la creación de tipos penales y el aumento de penas van a reducir el número de siniestros o corregir la lamentable conducta vial por la que atraviesa Argentina. Porque lo que se termina haciendo es, dice la autora, cambiar derecho administrativo sancionador por derecho penal; siendo que serias y profundas políticas de prevención, educación vial e infraestructura mejorada alcanzarán mejores resultados que un derecho penal inflacionario que ya dio acabadas pruebas de su ineficiencia.



Por el mismo camino jurídico analítico de Peláez e incluso con resultados similares, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Asociación Española de Carreteras (AEC) (2016), presentaron un estudio que analiza las causas que contribuyeron más exitosamente a la reducción de la siniestralidad vial en países de Latinoamérica. El estudio evidencia, al analizar los marcos de la legislación vial en los países de la región, la necesidad que los códigos sean priorizados en el cumplimiento de las medidas que ya existen. No obstante, las conclusiones del trabajo instan a la creación de normas más estrictas ya que en varios países de la región, si bien existe un amplio marco legal, los medios para su control y seguimiento son escasos.

Claro que también es de considerar aquellos estudios enfocados en la gestión e implementación de políticas públicas a los fines de dar solución desde el punto de vista social al fenómeno vial negativo. En este sentido, un trabajo en España de los autores Ortuño & Maciá (2016) sobre la influencia de diferentes variables en la transgresión de cuatro normas viales que más siniestros provoca en ese país, concluyó que es necesaria una revisión de los planteamientos en los que se basan las políticas públicas en materia de prevención de comportamientos peligrosos al volante. Entre sus resultados se destaca que las personas que creen que las normas legales vigentes se desvían significativamente de sus propias normas morales, sienten una preocupación menor respecto del cumplimiento de la ley. Con esto, se está poniendo en duda los efectos disuasorios del castigo formal, dicen los autores.

También desde la problemática pública y su intento por comprenderla, Gusfield (2014) se concentra en el fenómeno de los conductores alcoholizados para mostrar que, si bien la conducta es por demás riesgosa, es más importante el modo sesgado en que se la construye como tal. Cuando analizó en el Condado de San Diego, EE. UU, la eficacia de las prácticas condenatorias de aquellos tribunales en casos de reincidencia de arrestos por conducir tras haber consumido alcohol, concluyó que todas las partes involucradas (policía, infractores, jueces, abogados, funcionarios, etc.), respondían a la idea de que conducir alcoholizado excluía terminantemente cualquier otra solución alternativa posible. Situación que lo llevó a desmontar la inconsistencia del discurso de generalización a partir de algunos casos que atribuyen al consumo de alcohol la exclusiva responsabilidad por los siniestros viales, y que posan la mirada culposa en la acción del conductor, soslayando la idea de multicausalidad de factores incidentes como el factor climático, la venta de alcohol al costado de las rutas, el diseño de automóviles cada vez más veloces, etc.



Visto los estudios enunciados, la mirada respecto a qué camino seguir para lograr una efectiva solución contra la inseguridad vial parece no ser unívoca ni independiente de factores socio-culturales. Incluso en los trabajos de Iglesias & Fraguera y Garrido, Stangeland y Redondo, se destacan enfoques sobre los factores psicológicos de los actores por sobre los sociales. Por eso que quedarse sólo en la discusión entre punitivismo o prevención, puede tapar el análisis psicosocial de la problemática dado que una cuestión refiere a la búsqueda de soluciones y otra al análisis de las causas. Por ejemplo, en la investigación de los ya citados Ortuño & Maciá, se desprende que, en países exitosos en la disminución de tasas de siniestralidad, tras dar solución progresiva a la estructura vial segura y a los elementos de seguridad de los vehículos (tomado esto como políticas de tinte “prevencionista”), nuevamente se terminó apuntando al factor humano como la principal causa de la accidentalidad cuando surgen esporádicos aumentos en las víctimas de accidentes de tránsito.

Se observa que las diferentes miradas presentan matices si se considera que los períodos de aplicación, la situación geográfica, los factores de riesgo vial elegidos para atacar y los elementos psicosociales de una comunidad, son variables atendibles para que esas líneas de abordaje prosperen y resulten efectivas en el tiempo. A lo complejo de la elección de un método efectivo se suma la mirada de las ONG y la ANSV. Los primeros, conformados por personas que han vivido de cerca la pérdida de familiares y que, a priori, no parecerían volcarse por políticas “suaves” de disuasión. Y los segundos, un organismo técnico que tendría en la gestión pública responsable y profesional a la política pública como herramienta transformadora de cambios para todos los ciudadanos, tanto víctimas como potenciales victimarios.



IV. HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

La hipótesis principal de esta investigación es que, dentro de las motivaciones de la ANSV y las diferentes ONG relacionadas a la temática vial, prevalece un enfoque punitivista en la promulgación de nueva normativa referida a la seguridad vial que va en desmedro de políticas enfocadas en trabajar factores sociales, disuasivos y preventivos; siendo estas últimas, políticas viales que la ANSV -paradójicamente- se compromete internacionalmente a llevar adelante.

Del lado de las ONG de carácter técnico vial, es decir, las dedicadas a la reeducación, asesoramiento jurídico y capacitaciones en la temática, en muchos casos apoyan y acompañan leyes que agravan las penas para delitos del tránsito. Esto es motivado por la crítica situación vial que las empuja a dar soluciones rápidas y de impacto popular; aunque también reconocen abordables (pero en segundo plano) las políticas enfocadas en trabajar factores sociales, disuasivos y preventivos.

Por el lado de las ONG conformadas por familiares de víctimas del tránsito, ya encontraron en la organización y la lucha colectiva, respuestas inmediatas que han sabido sustanciar en leyes de impacto como la 27.347 del año 2017 y que creen seguir encontrando en proyectos aún más duros como la ley de Homicidio Vial que impulsaron sin éxito -por el momento- en 2020. Acciones como no socorrer a los heridos y darse a la fuga tras protagonizar un siniestro vial, superar en más de 30 km/h el tope de velocidad máxima permitida o provocar lesiones graves o la muerte a causa de conducir bajo los efectos del alcohol, son conductas reprochables por toda la sociedad que pueden modificarse -creen-, si están fuertemente penadas o, mínimamente, exigen prisión de cumplimiento efectivo para sus autores.

En tanto la ANSV, organismo encargado de implementar políticas que hagan seguro al tránsito nacional, se ve en la obligación de integrar y apoyar planes internacionales desprendidos de la ONU y que han sido exitosos en otros países. Estos planes van en línea con intervenciones de resultado largoplacistas, entre las que se destacan el control de la velocidad, el diseño de vehículos y la diagramación segura de la vía pública. Todo un enfoque contrapuesto al punitivismo, propio de un organismo pensante y técnico que busca replicar políticas que ya dieron resultado en otros países. Aunque está claro también, la ANSV es consciente que el efecto de esas políticas no alcanza para aminorar la presión ejercida por las ONG de familiares de víctimas que



toman cada vez más protagonismo y buscan soluciones inmediatas para sus asociados, como la fuerte reprimenda jurídica sobre quien causó un daño al circular.

Como fin a este apartado, un punto a destacar son los familiares de los presuntos responsables de un siniestro vial. Las ONG no poseen líneas de trabajo para con ellos ya que sus estructuras se especializan en asesoramiento jurídico y pericial accidentológico y psicológico dirigido a quienes resultaron damnificados; muchas veces con lesiones graves o con fallecidos tras protagonizar un siniestro vial. En el mismo sentido, si bien la ANSV ofrece actualmente un servicio directo de asistencia y asesoramiento para víctimas del tránsito (línea 149 opción 2), en los pocos años de vida del organismo no se abordaron aun, líneas de trabajo respecto al tema familiares de victimarios. Una posible hipótesis sobre la “desatención” a estos familiares, tanto de las ONG como de la ANSV, es la aceptación de una implícita responsabilidad de parte del Estado en la ausencia de inversión pública y capacitación vial, que lleve a que la sociedad se piense víctima de la inseguridad vial, aun si tuvieron responsabilidad en la producción de un accidente de tránsito.



V. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Dado que los objetivos del presente trabajo están orientados a indagar y analizar en los motivos y acciones que tomaron diferentes ONG y la ANSV para impulsar leyes que agravan las penas para los responsables de siniestros viales o para buscar soluciones alternativas a éstas, la investigación fue abordada a través de un enfoque cualitativo, mediante la realización de entrevistas en profundidad semi-estructuradas de tipo de contacto personal y virtual, y con un grado medio de espontaneidad de interacción verbal (Marradi et al, 2007). Fue necesario para esto un rol del entrevistador focalizado en el no direccionamiento de las respuestas buscando un alto grado de sinceridad de parte de los entrevistados, sobre todo cuando se indagó sobre el tratamiento y respuesta hacia los requerimientos de los familiares de los presuntos acusados responsables de siniestros viales. Además, se hizo notar a los diferentes entrevistados su rol de verdaderos expertos en la temática objeto de la entrevista y la capacidad de explicitar sus vivencias del tema, impulsándolos a que verbalicen y alimenten la conversación.

En virtud de poder recolectar información que ayudó a comprender los fundamentos en que se basan las ONG y la ANSV para promulgar leyes que suben penas a delitos viales, se utilizó la técnica de recopilación y análisis documental, cuya finalidad es obtener datos e información a partir de distintas fuentes como escritos, investigaciones y estudios estadísticos. Por el lado de la ANSV, el organismo cuenta con estudios e investigaciones previas que dieron indicios sobre los fundamentos en que se basaron para la promoción de leyes penales y sobre las ideas que, en principio, parecen entrar en contradicción con esa línea pragmática. En este sentido se analizó el Estudio Socio-Cultural sobre Percepciones, Creencias y Actitudes de la Población Argentina en torno a la Seguridad Vial (2017), el Estudio sobre la Situación de la Seguridad Vial en Argentina (2018), y la Guía de Políticas Públicas en Seguridad Vial en base a la Evidencia (2019 y 2022), entre otros documentos. Por el lado de las ONG, si bien el análisis documental es menor en cantidad y calidad en comparación con la ANSV, su resultado contribuyó a conocer los basamentos respecto a la implementación de modelos legislativos extranjeros. Aquí se destaca el Estudio sobre Cero Alcohol en el Tránsito en base a la Experiencia de Uruguay de la ONG **“Fundación Gonzalo Rodríguez”**, la Guía para Víctimas de la ONG **“Madres del Dolor”** y los resultados del Coloquio Virtual **“Los Jóvenes y los Siniestros de Tránsito”** organizado por la ONG **“Luchemos por la Vida”** y **“Madres del Dolor”** (2020).



Como los estudios del tipo cualitativo se enfocan en alcanzar representatividad conceptual y no estadística, la elección de las diferentes ONG para ser entrevistadas se basó en diversos criterios como los niveles de representatividad en cuanto al número de miembros adherentes a las mismas, la fuerte presencia en términos de prósperos reclamos ciudadanos ante tribunales en provincias como Neuquén, La Pampa y Córdoba, el reconocimiento público según medios de comunicación y la actuación, desde el año 2008, en las sucesivas reuniones consultivas que la ANSV lleva a cabo en pos de reunir colaboración y asesoramiento de parte de estas asociaciones en materia de seguridad vial. Para esto se llevó a cabo un total de siete entrevistas a miembros titulares actuales de diferentes ONG abocadas a las temáticas viales y que nuclean a familiares de víctimas de siniestros viales. Además, se realizó una entrevista al **Sr. Gabriel Kassis**, experto en implementación de políticas de seguridad vial, quien asesoró desde principios de la década de 1990 en la redacción y reglamentación de la actual Ley Nacional de Tránsito 24.449, impulsó la Ley 26.363 de 2008, contribuyó en la creación de la ANSV durante el mismo año, y actualmente preside la Cámara que nuclea a las plantas de verificación técnica vehicular del país: CATRAI.

Los miembros de las ONG entrevistados y que principian su temática en los requerimientos de familiares de víctimas viales serán la Asociación Civil Madres del Dolor, la Fundación Estrellas Amarillas, la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito y la Asociación Conduciendo a Conciencia. En cuanto a las ONG que también asesoran y acompañan a familiares de víctimas pero que centralizan su actividad en la promoción de políticas viales seguras, se entrevistará a los titulares de la Asociación Civil Creando Conciencia, el Instituto Superior de Prevención Vial (ISPREVI), la Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables (ACTIVVAS) y el especialista en seguridad vial Gabriel Kassis

Algunas de las citadas ONG participan activamente en las reuniones consultivas organizadas por la ANSV e incluso acompañan a esta en otros proyectos de ley que buscan impulsar nuevas modificaciones en materia vial. Por otro lado, en las publicaciones, trabajos y documentos que dan a conocer en sus respectivos sitios web, han hecho explícito el apoyo a presentaciones en diferentes legislaturas provinciales de proyectos de ley que van en línea con los estudiados en la presente investigación.



VI. MARCO NORMATIVO

La Constitución Nacional traza los caminos para que los sucesivos gobiernos administrantes se basen en la libertad como regla, y la prohibición y el mandato como excepciones a ciertas acciones. Por lo que delito sin ley antes escrita, no es delito; y sólo se llamarán legítimas aquellas condenas con proceso debidamente sustanciado; por lo menos así lo establece el artículo 18 de nuestra carta constitucional. Podría pensarse entonces, que toda ley nueva que expanda el poder punitivo del Estado creando nuevos tipos penales o aumentando las sanciones ya previstas, o peor aún, que ponga en crisis los principios de culpabilidad, puede no ser bienvenida y por ende revisada con lupa por aquellos que sostienen que la función del derecho penal no es legitimar el poder punitivo, sino que es contenerlo y reducirlo (Zaffaroni, 2005a).

Como ya se dijo, esta investigación tiene como principal eje normativo la sanción en el año 2017 de la ley 27.347 y la presentación del proyecto de Homicidio Vial en 2020. Para esto será necesario conocer, en primer lugar, las sucesivas leyes de tránsito nacionales que regulaban la circulación de vehículos y personas y, en segundo lugar, las modificaciones que fue sufriendo el Código Penal (CP) para acompañar esas nuevas leyes reguladoras nacionales.

LEYES NACIONALES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

La ley que regula el tránsito nacional en la actualidad es la 24.449 (1), promulgada en enero de 1995 y de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública. Su ámbito de aplicación es la jurisdicción federal y es potestad de las provincias adherirse o no a ella. Antes de la actual ley, la materia vial nacional era regulada por la ley 13.893 de 1949, aplicable en territorio nacional y la Capital Federal, conservando las provincias sus facultades no delegadas al gobierno federal. Pero durante 1983 el gobierno militar dio inicio a una serie de modificaciones de la normativa vial dictando una interesante ley de tránsito (decreto ley 22.943) que se propuso cubrir algunas lagunas de las incontables ordenanzas, reglamentaciones y leyes locales que se contraponían entre sí según las diferentes provincias y municipios que legislaban, y que resultaban en confusión y caos administrativo para los usuarios de la vía pública (Rocamora, 1989). Poco tiempo estuvo vigente dicha ley de facto ya que fue derogada por la ley 23.181 que reimpuso la normativa 13.893 pero con leves cambios. Otro dato destacable es que aquel decreto ley del 1983 que incursionó en el ámbito



penal con penas de arresto no redimibles y equiparando meras faltas administrativas con penas de acciones más graves. Por último y no menos importante, es la aprobación en el año 2008 de la ley 26.363, la cual crea y da funciones a la ANSV y realiza modificaciones a la Ley Nacional de Tránsito 24.449 (*Ver cuadro 1*).

LEY NACIONAL DE TRÁNSITO VIGENTE (por año)				
Año 1949	Año 1983	Año 1983	Año 1995	Año 2008
Ley 13.893	Decreto-Ley 22.943	Ley 23.181 (restablece la Ley 13.893)	Ley 24.449 (actual Ley Nacional de Tránsito)	Ley 26.363 (crea la ANSV)

Cuadro 1 - Fuente: Elaboración propia

En la actualidad, sólo la Provincia de Mendoza y la Ciudad Autónoma de Buenos no adhieren a la Ley Nacional de Tránsito 24.449. Mientras que la adhesión a la ley 26.363 no es acompañada por las provincias de Santa Fe y Buenos Aires.

LEYES PENALES PARA DELITOS VIALES

La legislación penal aplicable a la problemática vial -en referencia a homicidios y lesiones- está en el Código Penal argentino (2) en su Libro Segundo, Título I llamado: “Delitos contra las Personas”; en sus capítulos I y II: “Delitos contra la vida” y “Lesiones”, respectivamente. Y también en el Título VII, capítulo II: “Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación”. Pero la regulación de penas viales va más allá del Código de fondo emanado del Congreso Nacional, ya que las distintas autoridades locales, administrativas o legislativas dictan sus códigos contravencionales o de faltas. Así es entonces que podemos diferenciar tres tipos de sanciones en materia vial:

- 1- La infracción municipal o mera falta administrativa: Afecta un interés administrativo en el ordenamiento del tránsito. Su fin es doble: a) Reparar; por el perjuicio que sufre la circulación. b) Prevenir; que en el futuro el infractor respete las normas viales.
- 2- La Contravención: Cuando la infracción pone en peligro la seguridad de las personas y bienes. Su fin es coercitivo; busca la reeducación vial y que no se repita la conducta.
- 3- El Delito: Cuando la conducta realizada en ocasión del tránsito conforma una figura descrita en algunos de los tipos penales. Su fin es la prevención de futuras conductas delictivas, privando a su autor de determinados bienes (Zaffaroni, 2005b).

Un caso llamativo atrás en el tiempo y que rompía con principios básicos constitucionales era la ley 5.800 de la Provincia de Buenos Aires, promulgada en el año 1954 y derogada en 1993. La normativa mezclaba las contravenciones con las penas



administrativas; era aplicada por la policía que también juzgaba y penaba; y sancionaba con arresto a quienes atentaban contra la seguridad de las personas al igual que contra la seguridad del tránsito. En su artículo 115 por ejemplo, advierte que las infracciones contra la seguridad de las personas serán penadas con multas o arresto subsidiario de hasta 30 días.

Mucho más cerca en el tiempo, la ley 25.189 del año 1999 introdujo modificaciones a los artículos 84, 94, 189 y 196 del CP en relación con el monto de las penas a cumplir y los tiempos de inhabilitación especial. Posteriormente, se sancionó la ley 26.362 que incorpora al código el artículo 193 bis que especifica y detalla las carreras de velocidad organizadas en la vía pública sin autorización; las famosas “picadas clandestinas”. Por último, hizo su aparición en 2017 la ley 27.347 que agrava las penas ya previstas y suma factores que, de aparecer y comprobarse, se le aplican a su autor por su conducta. Para hacer sencillos los sucesivos y cuantiosos cambios de los artículos que hacen referencia a las acciones viales en el Código Penal, se volcará en los cuadros a continuación la cronología de las modificaciones y se resaltará en color rojo toda suba de pena respecto a la anterior inmediata normativa. Si bien el art. 84 del CP sanciona cualquier delito culposo contra la vida de las personas, a partir del año 1999 se especificó los cometidos en contexto de la utilización de un vehículo a motor. Recién en 2017 con el art. 84 bis, se detalló y agravó la pena según las circunstancias post accidente (Ver cuadro 2).

CÓDIGO PENAL (CP)			
Cronología de los cambios en el articulado que sanciona delitos viales			
Art.	Año 1921 CP Ley 11.179	Año 1999 Modificación al CP Ley 25.189	Año 2017 Modificación al CP Ley 27.347
Art. 84 Delitos contra la VIDA de las personas	Prisión: 6 meses a 5 años e Inhabilitación: 5 a 10 años El que, por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión causare a otro la muerte.	<u>Se agrega:</u> El mínimo de la pena se eleva a 2 años si fueren más de 1 las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta de un vehículo automotor.	<u>Se agrega:</u> Prisión: 1 año a 5 años e Inhabilitación: 5 a 10 años <u>Se agrega el 84 bis:</u>
Art. 84 bis	<p>Prisión: 2 a 5 años e Inhabilitación: 5 a 10 años El que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo causare a otro la muerte. Prisión: 3 a 6 años si el conductor, además:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se fuga o no socorre a la víctima. - Si está bajo los efectos de estupefacientes o alcoholemia igual o superior a 0.5 gramos por litro de sangre (g/l) para conductores de transporte público o 1 g/l en los demás casos. - Si incurre en exceso de velocidad en más de 30 km/h de la máxima permitida en el lugar. - Si conduce estando inhabilitado para hacerlo. - Si viola el semáforo o las señales de tránsito. - Si se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis (carrera de velocidad). - Si existe culpa temeraria. - Si cuando fueren más de 1 las víctimas fatales. 		

Cuadro 2 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.



También se modifican y agravan las sanciones para los autores de lesiones culposas del art. 94. Nuevamente, tras la sanción de la ley 27.347 se especifican las acciones en el nuevo art. 94 bis referido a las lesiones producidas por la conducción de vehículos automotores (*Ver cuadro 3*).

CÓDIGO PENAL (CP)			
Cronología de los cambios en el articulado que sanciona delitos viales			
Art.	Año 1921	Año 1999	Año 2017
	CP Ley 11.179	Modificación al CP Ley 25.189	Modificación al CP Ley 27.347
Art. 94 Delitos contra la SALUD de las personas LESIONES	Multa e Inhabilitación: 1 a 4 años El que, por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión causare a otro un daño en el cuerpo o la salud.	Prisión: 1 mes a 3 años o Multa e inhabilitación: 1 a 4 años Se agrega: Prisión: 6 meses o Multa e Inhabilitación: 18 meses Si las lesiones son las del art. 90 o 91 y circunstancias previstas en el art 84.	Se agrega el 94 bis:
Art. 94 bis	<p>Prisión: 1 año a 3 años e Inhabilitación: 2 a 4 años Si las lesiones de los artículos 90 y 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo automotor.</p> <p>Prisión: 2 a 4 años si el conductor, además:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Se fuga o no socorre a la víctima. -Está bajo los efectos de estupefacientes o alcoholemia \geq a 0.5 gramos por litro de sangre (g/l) para conductores de transporte público o 1 g/l en los demás casos. -Incorre en exceso de velocidad en más de 30 km/h de la máxima permitida en el lugar. -Conduce estando inhabilitado para hacerlo. -Viola el semáforo o las señales de tránsito. -Si se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis (carrera de velocidad). -Si existe con culpa temeraria. -Cuando fueren más de 1 las víctimas lesionadas. 		

Cuadro 3 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.

Muy leve fue la modificación del art. 189 en el año 1999. Los delitos de incendio y otros estragos pasaron a pensarse con un máximo de 5 años si causan peligro de muerte o muerte. Torres y Castelnovo (2013) definen a la figura de estrago, desde el punto de vista jurídico, como el resultado dañoso que afecta colectivamente -con efectos extraordinariamente graves o complejos- cosas y personas amparadas por la ley produciendo conmoción pública. Difícilmente un siniestro vial en la actualidad pueda entrar en dicha figura, pero es dable reflejar el cambio a los fines de explicar en forma completa la normativa vial y sus sucesivas modificaciones. Muy importante es el agregado de la ley 26.362 del 2008, del artículo 193 bis. Este artículo está contemplado como agravante en el 84 y 94 bis modificados por la ley 27.347 y queda en el actual Código Penal en el capítulo II denominado: Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación (*Ver cuadro 4*).



CÓDIGO PENAL (CP)			
Cronología de los cambios en el articulado que sanciona delitos viales			
Art.	Año 1921	Año 1999	Año 2008
	CP Ley 11.179	Modificación al CP Ley 25.189	Modificación al CP Ley 26.362
Art. 189 Delitos contra la seguridad pública. Incendios y otros estragos	Prisión: 1 mes a 1 año. Máximo hasta 4 años en caso de peligro de muerte o muerte. El que, por imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión, causare un incendio u otros estragos.	Máximo hasta 5 años en caso de peligro de muerte o muerte. El que, por imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión, causare un incendio u otros estragos.	Se agrega el 193 bis
Art. 193 bis Delitos contra la seguridad del tránsito y medios de transporte	Prisión: 6 meses a 3 años e Inhabilitación: Doble de tiempo El que creare una situación de peligro para la vida o la integridad de las personas mediante la participación en una prueba de velocidad sin autorización. Misma pena se aplica a quien organizare o promociene y posibilite su realización		

Cuadro 4 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.

Otra leve modificación se produjo en 1999 respecto al artículo 196 que subió los máximos de pena de prisión en 1 año (Ver cuadro 5).

CÓDIGO PENAL (CP)			
Cronología de los cambios en el articulado que sanciona delitos viales			
Art.	Año 1921	Año 1999	Año 2017
	CP Ley 11.179	Modificación al CP Ley 25.189	Modificación al CP Ley 27.347
Art. 196 Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación.	Prisión: 6 meses a 2 años 1 a 4 años si existe lesión o muerte	Prisión: 6 mes a 3 años 1 a 5 años si existe lesión o muerte	Sin modificaciones
	El que, por imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión, causare un accidente previsto en este capítulo.	El que, por imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión, causare un accidente previsto en este capítulo.	Sin modificaciones

Cuadro 5 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.

Hasta acá las modificaciones del articulado referente a las figuras penales punibles por acciones en la vía pública tras un volante. La vigente ley 27.347 agregó nuevas conductas en los bis de los artículos 84 y 94 y detalló los agravantes que, de comprobarse, podrían encarcelar de forma efectiva a los autores de delitos culposos.

PROYECTOS DE LEY DE LOS AÑOS 2020 – 2021 - 2022

Este estudio se propone conocer y analizar también los proyectos de ley presentados por distintas ONG y la ANSV en cuyas intenciones se hace explícita la creación de una nueva figura penal: **Homicidio Vial y Lesiones Viales**. De allí se destacan dos proyectos actuales: El más resonante es del año 2020, acompañado por familiares de víctimas y ONG, presentado por el Diputado Ramiro Gutiérrez (del partido **Frente de Todos**) y conocido con el nombre de “Ley Taniel” (niño de 6 años fallecido tras ser atropellado por un automóvil en la Provincia de Buenos Aires). Fue presentado en la Cámara de Diputados de la Nación con expediente N° 4986-D-2020 y pide la modificación de los artículos 84 bis y 94 bis del CP (Ver cuadros 6 y 7).



CÓDIGO PENAL (CP)		
Cambios en el Art. 84 bis respecto a la legislación penal actual		
Año 2017	Año 2020	Año 2022
CP actual con las modificaciones de la 27.347	Proyecto “Ley Tahiél” (FdT) N° 4986-D-2020	Proyecto N° 1272-D-2022 (JxC)
Delitos contra la VIDA de las personas	Delitos contra la VIDA de las personas	Delitos contra la VIDA de las personas
<p>Prisión: 2 a 5 años e Inhabilitación: 5 a 10 años</p> <p>El que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo causare a otro la muerte.</p> <p>Prisión: 3 a 6 años Si el conductor, además:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Se fuga o no socorre. -Está bajo los efectos de drogas o alcoholemia \geq a 0.5 g/l para conductores de transporte público o 1 g/l en otros. - Excede la velocidad en +30 km/h de la máx. permitida. -Conduce inhabilitado. -Viola el semáforo o señales. -Si se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis (carrera de velocidad). -Si existe con culpa temeraria. -Si fueren más de 1 las víctimas fatales. 	<p>Se agrega:</p> <p>Prisión: 8 a 25 años Inhabilitación: Perpetua</p> <p>-Si la muerte se produjere en circunstancias previstas en el art. 193 bis (“picadas”) y la conducta del autor manifieste desprecio por la vida y/o la integridad de las personas.</p>	<p>Se agrega:</p> <p>Prisión: 3 a 6 años Si el conductor, además:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Si se fuga o no socorre. -Si está bajo los efectos de drogas o alcoholemia > a 0 g/l para conductores de transporte público o \geq 0.25 en vehículos de 2 ruedas y \geq a 0.5 g/l en otros. -Si conduce en exceso de velocidad por sobre la máx. permitida en el lugar. -Si conduce inhabilitado. -Si viola el semáforo o señales. <p>Se agrega:</p> <p>Prisión: 8 a 25 años e Inhabilitación: Perpetua</p> <p>-Si la muerte se produjere en circunstancias previstas en el art. 193 bis (“picadas”) y la conducta del autor manifieste desprecio por la vida y/o la integridad de las personas.</p>

Cuadro 6 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.

CÓDIGO PENAL (CP)	
Cambios en el Art. 94 bis respecto a la legislación penal actual	
Año 2017	Año 2020
CP actual + modificaciones de la 27.347	Proyecto “Ley Tahiél” N° 4986-D-2020
Delitos contra la SALUD de las personas (Lesiones)	Delitos contra la SALUD de las personas (Lesiones)
<p>Prisión: 1 año a 3 años e Inhabilitación: 2 a 4 años</p> <p>Si las lesiones de los artículos 90 y 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo automotor.</p> <p>Prisión: 2 a 4 años Si el conductor, además:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Se fuga o no socorre. -Está bajo los efectos de drogas o alcoholemia \geq a 0.5 g/l para conductores de transporte público o 1 g/l en otros. - Excede la velocidad en +30 km/h de la máx. permitida. -Conduce inhabilitado. -Viola el semáforo o señales. -Si se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis (carrera de velocidad). -Si existe con culpa temeraria. -Si fueren más de 1 las víctimas fatales. 	<p>Se agrega:</p> <p>Prisión: 1 a 6 años o de 3 a 10 años según la gravedad de la lesión sufrida (art. 90 o 91) e Inhabilitación: Doble de tiempo.</p> <p>Cuando las lesiones se produjeren en las circunstancias previstas en el artículo 193 bis (carrera de velocidad) y la conducta del autor manifieste desprecio por la vida y/o la integridad de las personas.</p>

Cuadro 7 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.

Otro proyecto de ley destacable es del 2022 y busca la modificación de los artículos 193 bis y 84 bis. Presentado en la Cámara de Diputados, pero en este caso por miembros del partido **Juntos por el Cambio** (Diputada María Luján Rey y otros) y bajo expediente N° 1272-D-2022, pretende subas de penas en el art. 193 bis (prueba de velocidad sin autorización de la autoridad competente). Lo novedoso del proyecto es el agravante para el caso que la carrera de velocidad fuera llevada a cabo en una zona urbana y la disminución de los topes de las dosis de alcohol para el 84 bis. Además, este



proyecto también pide una pena de 8 a 25 años de prisión e inhabilitación perpetua para conducir. (Ver cuadro 6 y 8).

CÓDIGO PENAL (CP)	
Cambios en el Art. 193 bis respecto a la legislación penal actual	
AÑO 2017	AÑO 2022
CP actual + modificaciones de la 27.347	Proyecto N° 1272-D-2022 (JxC)
Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación	Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación
<p>Prisión: 6 meses a 3 años e Inhabilitación: Doble de tiempo</p> <p>El que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad con un vehículo sin la debida autorización. Misma pena para quien organice o promociione y posibilite su realización.</p>	<p>Prisión: 9 meses a 4 años e Inhabilitación: Triple de tiempo</p> <p>El que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad con un vehículo sin la debida autorización. Misma pena para quien organice o promociione y posibilite su realización.</p> <p>Prisión: 2 a 5 años e Inhabilitación: Triple de tiempo</p> <p>Si la conducta fuera realizada en zona urbana.</p>

Cuadro 8 - Fuente: Elaboración propia. En color rojo los aumentos.

Queda clara la tendencia en alza de las sanciones para quienes incurran en acciones que generen lesiones o fallecimientos a terceros. Se observa un punto de inflexión con la ley 25.189 del '99 que acomoda lo laxo, hasta entonces, del sistema penal en materia de siniestralidad vial y comienza a penar con prisión a los autores responsables. Más aun rigurosa es la modificación que trajo la ley 27.347 que, además de subir penas, incorpora los bises del 84 y 94 que ahora recortan, supuestamente, la mirada interpretativa de los jueces cuando introduce factores de contexto del accidente que ya por sí solos son sancionables: Correr “**picadas**”, violar semáforos o exceder la velocidad. La 27.347 puso en discusión, por ejemplo, la superposición del agravante de abandono de persona en el lugar del accidente con el delito previsto ya en el artículo 106 del CP (abandono de personas). Vale recordar que, si bien antes del 2017 los jueces podían imponer penas más severas, las penas vigentes en ese entonces no llevaba necesariamente a la aplicación de condenas de efectivo cumplimiento, dado que el Código Penal argentino faculta a los magistrados a dejar el cumplimiento de la pena en suspenso en aquellos casos en los que se trate de una primera condena y la pena de prisión no exceda de 3 años (art. 26 y siguientes del CP). Incluso podían permitir la concesión de la suspensión del juicio a prueba (también conocido como “**probation**”).

Y en cuanto a los dos proyectos de ley presentados en Diputados, se destaca la equiparación de la conducta dolosa (de 8 a 25 años) para los casos en que resulte el fallecimiento de personas a causa de la realización de carreras de velocidad. A partir de los fundamentos de los proyectos, se puede analizar que, si se acredita a la conducta del autor el desprecio por la vida de las personas, el reproche sube y debe castigarse por encima de las conductas imprudentes.



TEORÍA AGNÓSTICA DE LA PENA

Vale y corresponde citar en el contexto de este trabajo al Dr. Zaffaroni, quien afirma que, en rigor a la verdad, la pena y el sistema penal no tienen capacidad para solucionar los conflictos (2005c). Apenas tienen como función suspenderlos temporariamente, dice el renombrado jurista. Menciona que el sistema penal, a través del Estado soberano, le expropia a la víctima su conflicto ya que le confisca su legitimidad de activar procesalmente el mismo, siendo esto lo contrario a los modelos sancionatorios de la reparación o restitución. Así Zaffaroni propone un concepto negativo y agnóstico de la pena, donde concluye que: - La pena es una coerción, - La pena impone una privación de derechos o un dolor, - La pena no repara ni restituye, - La pena tampoco detiene lesiones en curso o neutraliza peligros inminentes.

Es claramente un concepto negativo por dos razones: No atribuye a la pena ninguna función positiva y es obtenido por exclusión. Así entonces lo llama "Teoría Agnóstica de la Pena", es decir, una teoría que asume desconocer la función de la pena, ya que niega su capacidad de solucionar conflictos o de prevenirlos. En síntesis, y como contrapunto frentista a todo el material investigado a continuación, que la pena no disuade, repare ni rehabilite, puede pensarse que no irá a disminuir la tasa de siniestros.

FLAMANTE PROYECTO 2023

Un párrafo aparte merece el proyecto que será explicado a continuación a modo de resumen y que fue cedido el 18/7/2023, como adelanto para esta investigación. Se trata de la presentación que realizarán en conjunto ante el parlamento nacional la Asociación Civil Madres del Dolor y la Fundación Estrellas Amarillas. El proyecto plantea nuevas escalas punitivas para el homicidio culposo (art. 84 bis) y para las lesiones culposas (art. 94 bis):

Homicidio culposo (art. 84 bis): Prisión de 2 a 5 años e inhabilitación especial por 5 a 10 años el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte. La figura se agrava por la presencia de uno o más de estos 13 agravantes:

Presencia de estupefacientes - Alcoholemia superior a cero - Exceder en 30 km/h la velocidad máxima permitida – Conducir sin encontrarse habilitado – Conducir con una licencia no acorde a la categoría del vehículo con el que se cometiera el hecho – Conducir estando inhabilitado para hacerlo por la autoridad judicial o administrativa –



Quien violare la señalización del semáforo, señales de tránsito que marquen el sentido de circulación vehicular – Por las circunstancias previstas en el art. 193 bis (prueba de velocidad) - Manipulando equipos móviles de comunicación - Cuando fueren más de una las víctimas fatales – Por fuga del lugar del hecho – Quien no intentase socorrer a la víctima.

Si concurren tres o más agravantes de los mencionados, la prisión será de 5 a 12 años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena.

Lesiones culposas (art. 94 bis): Prisión de 1 a 3 años e inhabilitación especial por 2 a 4 años, al que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro las lesiones previstas por los artículos 90 o 91 del CP. Pero la pena será de 2 a 4 años de prisión e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se verificasen los 13 agravantes antes mencionados.

Por último, la pena será de prisión de 3 a 6 años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el listado de 13.



VII. TEORÍA SOBRE EL DOLO Y LA CULPA

Este breve apartado cita algunas definiciones jurídicas que tendrán su razón de ser a la hora de evaluar las diferentes conclusiones y respuestas que viertan los entrevistados de esta investigación. Los accidentes de tránsito suelen ser un ejemplo común en manuales de derecho penal utilizado por distintos autores, aun cuando éstos presenten evidentes discrepancias teóricas. De allí la razón para verter a continuación y de la manera más genérica posible, conceptos sobre clasificación de acciones punibles y delitos de imprudencia.

DELITOS DE RESULTADO Y DE PURA ACTIVIDAD

En dogmática penal suele existir distinciones entre delitos de resultados y delitos de pura actividad. Según explicaciones de Zaffaroni (2005*d*), los de resultado implica a aquellas conductas descritas en el tipo penal cuyo resultado consiste en un daño preciso producto de la conducta del autor. Por ejemplo, homicidio; dar muerte a otra persona donde además de la acción de matar, se exige la muerte de la víctima. Los delitos de pura actividad, sin embargo, engloban a todas aquellas conductas que la realización misma corresponde a un tipo penal, es decir, el resultado coincide con la acción de sujeto. No se requiere de un resultado posterior como consecuencia de un acto, sino que la propia conducta es la conducta punible. Por ejemplo: la usurpación de un inmueble no requiere que se realice alguna consecuencia de esa conducta más que la propia violación del derecho del propietario.

Sin embargo Roxín (1994), menciona que no todos los tipos penales se pueden encuadrar de manera clara en delitos de resultado o de mera actividad, sino que se debieran distinguir según cada caso. Así las lesiones son un delito de mera actividad si consisten en una bofetada dice el jurista, pero son un delito de resultado si se producen lanzando una piedra.

DELITOS DE PELIGRO

Dicho lo anterior, nos adentramos ahora sí en el análisis de acciones que pueden ser punibles a todo aquel conductor de vehículos en la vía pública. He aquí los delitos de peligro que abarcan a aquellas conductas que crean un riesgo; quizás menos importante en forma aislada, aunque esto depende de la gravedad con que la sociedad lo considere. En los de peligro concreto la conducta descripta y realizada por el autor



supone que existe un peligro real y presente de que el objeto protegido sea lesionado. Implica que, en verdad, exista un alto grado de probabilidad que se haya podido causar un daño, y si no ocurrió, fue por el factor suerte. El ejemplo más importante, volviendo a citar a Roxín (1994), es el de peligro en el tránsito vehicular. Se discute mucho en la doctrina sobre la colisión de estos tipos penales con las tentativas, sin embargo, no colisionan entre sí dado que la protección de bienes ante conductas de riesgo se sustenta en la prevención estatal mediante el derecho penal, formada por la propia sociedad que repudia algunas conductas al volante a través de sus representantes legislativos.

IMPRUDENCIA

Para sancionar por imprudencia (culpa) se deben constatar dos aspectos según Villavicencio (2017). El primero: la persona debe infringir una norma de cuidado, y el segundo: debe causar un resultado típico. Esto implica que para imputar de forma objetiva los delitos imprudentes, se requiere tanto la imputación de la conducta del autor como la imputación del resultado de la acción, y ambos deben concurrir (ir juntos) para imputar responsabilidad por imprudencia al infractor. En los delitos imprudentes es fundamental la infracción de la norma de cuidado y ello implica determinar si, en el caso concreto, el sujeto creó con su conducta un riesgo penalmente desaprobado. En Argentina, las normas de cuidado al conducir están regladas en las respectivas leyes de tránsito que señalan cuáles son las conductas prohibidas (Ley Nacional de Tránsito 24.449 y Ley O-N°2.148 de CABA (3), entre las más destacadas).

CULPA TEMERARIA

Un agravante para el Código Penal argentino es cuando el conductor del vehículo cause la muerte de alguna persona con culpa temeraria. Para los españoles, temeridad es igual a dolo, no a culpa. Pero en Argentina temeridad es igual a culpa grave, no a dolo (ni siquiera eventual). En la actualidad, los jueces tienen la herramienta adecuada para mensurar la pena del homicidio culposo en la conducción de un automotor y no recurrir al tan escurridizo dolo eventual frente a hechos graves con resultados fatales. Aquí nunca se legisló en materia de culpa atendiendo a niveles de gravedad, sino de acuerdo a un modelo cerrado de imputación, distinguiendo la culpa en imprudencia, negligencia, impericia en el arte o profesión e inobservancia de deberes y reglamentos. Se introdujo la culpa temeraria como una forma grave de la culpa, pero no



se eliminó la imprudencia, con lo cual se ha presentado un problema difícil de resolver desde la dogmática, dejando en manos de la discrecionalidad judicial determinar cuándo un hecho grave culposo es imprudencia o culpa temeraria (con posibilidades de aterrizar en los terrenos del dolo eventual), Buompadre (2020). La culpa temeraria es una innovación equivocada de la reforma de la ley 27.347. Para el CP, temeridad significa culpa, debiéndose entender por dicha fórmula una grave infracción de las normas de cuidado; “un evidente incumplimiento de los más elementales deberes de prudencia en la conducción de un automotor”. Conducta temeraria equivale a imprudencia “grave” y conducta imprudente es siempre una conducta temeraria, por lo que pareciera ser un círculo que encierra un mismo concepto. Causar la muerte de una persona conduciendo un automotor con culpa temeraria, no es más que un homicidio culposo agravado por la concurrencia de una forma especial de culpa, la culpa temeraria, dice el autor.

DOLO EVENTUAL

El dolo es conocer y tener voluntad en la realización del tipo penal. De allí se distinguen el elemento cognitivo (el autor debe haber conocido las circunstancias del tipo objetivo) y el volitivo (el autor debe haber querido la realización del tipo). Según Censori (2016), este último elemento es el que da lugar a la configuración de tres formas diferentes de dolo: El Dolo Directo (se quiere el resultado como meta de una acción y tiene seguridad de que el resultado que se representa se producirá como consecuencia de su acto); el Dolo Indirecto (el autor sabe que alcanzar la meta de su acción importa necesariamente la producción de otro resultado); y el Dolo Eventual, del cual se desprenden dos posiciones enfrentadas:

-Teoría de la Representación: Si el sujeto se representó la posibilidad de realización del tipo penal, habrá obrado con dolo eventual, pues tal circunstancia ya debería hacerlo desistir de seguir actuando, siendo que la confianza en la no producción del resultado, encierra en sí la negación de su posibilidad.

-Teoría de la Voluntad: Esta postura fue originalmente sostenida por la teoría del consentimiento según la cual, para la configuración del dolo eventual, no alcanza con la mera representación de la posibilidad o probabilidad del resultado, sino que además, es precisa su aprobación por parte del autor.

Un caso emblemático donde se aplicó el dolo eventual en ocasión de un siniestro vial fue el reconocido caso “Sebastián Cabello” de 1999. Este conductor fue condenado en primera instancia a 12 años de prisión efectiva cuando el Tribunal que lo



juzgó lo consideró autor penalmente responsable del delito de doble homicidio simple cometido con dolo eventual (4). En el hecho, una mujer de 38 años y su hija de 3 años (Celia y Vanina Carman) fallecieron a raíz del rápido incendio tras el impacto recibido por el automóvil de Cabello. En los fundamentos del Fallo de primera instancia se hizo hincapié en la “anormativa picada” (*sic*) que, con su auto, realizó Cabello y su amigo. “...a velocidad antirreglamentaria, inusual, impropia y extralimitada para la zona, hora y circunstancias (...)”. Pese a que luego Casación revirtió la condena diciendo que el autor incurrió en la figura de homicidio culposo (la condena se redujo a 3 años), el primer Tribunal había sostenido que “...el Sr. Cabello tenía la absoluta certeza de que él, y nadie más que él, decidió apretar fuerte el pedal sin ninguna razón motivante que no fuera su propio querer de conducir vertiginosamente su vehículo que contenía accesorios deportivos agregados por el propio imputado en una inocultable picada con otro rodado”. “Lo suyo era correr por el correr mismo” dice el Fallo en primera instancia luego revocado. (“Cabello, Sebastián s/doble homicidio doloso en concurso ideal con lesiones leves dolosas”. TOC N°30 - 21/11/2003).

DELGADA LÍNEA ENTRE DOLO E IMPRUDENCIA

La búsqueda de criterios de delimitación entre dolo e imprudencia quiere ayudar al derecho práctico y no al de los códigos dice Feijóo (2002). Se trata de criterios fácticos -no normativos- para descubrir si el autor conocía la realización del tipo o no lo tenía ante sus ojos. Para afirmar la existencia de dolo el juzgador debe constatar que el autor conocía los requisitos objetivos del tipo y que no se encontraba inmerso en ningún error sobre la realidad típica. El problema es que es imposible conocer de forma directa lo que pasaba por la cabeza del autor antes de realizar el hecho o en el momento de realizarlo, dice el autor. Por ello es necesario constatar la base fáctica del tipo subjetivo (conocimiento) a través de indicios. Desde el punto de vista procesal no es igual demostrar que el resultado es concreción de un riesgo creado por el autor, que demostrar lo que el autor conocía o desconocía. La única diferencia entre dolo e imprudencia reside en la mayor o menor vinculación del sujeto con el hecho perturbador. El autor doloso se aleja más de su papel de persona en el derecho que el imprudente. Si como consecuencia de ese mayor o menor alejamiento del derecho se producen o no una serie de consecuencias naturales, ello es algo accesorio y carece de valor desde un punto de vista normativo.



CONCLUSIÓN DEL APARTADO VII

A medida que las sociedades de riesgo se han ido expandiendo, los estudios sobre las conductas imprudentes fueron quedando atrasados, cuestión que dio lugar a una dogmática penal que parte con una visión alrededor de los delitos de resultado, los cuales se han corrido paulatinamente hacia la incriminación de delitos imprudentes de peligro. De manera que la puesta en peligro de un bien jurídico ha pasado a ser la técnica más propicia para la punición de las conductas peligrosas, especialmente aquellas vinculadas al tránsito automotriz (Buompadre, 2020). Lo que el juez no podrá hacer en adelante es “convertir” un siniestro vial con resultado muerte, cualquiera fueren sus características, en un homicidio doloso por “dolo eventual”, dado que los agravantes por culpa temeraria de la ley 27.347 llegaron para reemplazar al llamado dolo eventual, dice el autor. O existe la acción dolosa, en cuyo caso deberá probarse en el proceso que el conductor quiso el resultado muerte (acción deliberada o dirigida a matar) o existe la acción culposa (no querer el resultado lesivo); pero la culpa temeraria no es una forma o modalidad del dolo, ni tiene las características que debe reunir una conducta para ser dolosa. Un accidente de tránsito con resultado fatal será siempre un homicidio culposo agravado por la concurrencia de culpa temeraria.

Es dable aclarar que, lo sobresaliente de estos análisis controversiales, es finalmente la diferenciación punitiva que existe entre ambas soluciones: Mientras el homicidio simple con dolo eventual sanciona con hasta 25 años de prisión a sus autores, el homicidio con culpa temeraria tiene su tope en 6 años de prisión, cuestión que hace más sensible la discusión doctrinaria y jurisprudencial.

Para nuestra legislación, sin un resultado de lesiones o muerte, no se concreta el delito culposo, y, por consiguiente, tampoco puede existir imputación penal para el conductor. Por ello, es tan importante que la lesión quede acreditada en un expediente, que en muchos casos, ante la falta de peritajes idóneos, se resuelve absolver por la ausencia del resultado; siendo esto, como se dijo, un elemento básico para la configuración del delito. En España, sin embargo, sí se tipifica la conducción temeraria e imprudente, independientemente de que se produzca o no un resultado. Nuestro derecho penal sólo reprime conductas que aumenten el riesgo permitido socialmente y que produzca resultados que se hubieran podido evitar. No se castigan conductas que se adecuan socialmente o que no inciden en un resultado, sólo se responde en los casos en que efectivamente el resultado pudo haberse evitado.



VIII. LAS ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES (ONG)

Según Naciones Unidas, las ONG son “toda organización sin ánimo de lucro que no sea gubernamental ni intergubernamental”. En Argentina la comunidad las asocia a grupos con fines solidarios y con ajenidad a lo público/estatal. En el nuevo Código Civil y Comercial de 2015 se las definió como Personas Jurídicas Privadas en el art. 148 y la participación del Estado en ellas, si la hubiere, no modifica su carácter. Están reguladas y controladas por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y la Inspección General de Personas Jurídicas de cada distrito (IGJ en CABA). Estamos frente a sociedades, asociaciones civiles y fundaciones, entre otras calificaciones, conformadas por ciudadanos comunes que comparten una visión y misión común, pudiendo obtener financiamiento de los gobiernos, de otras ONG o de individuos o empresas particulares. Estas diferentes organizaciones se conforman en torno a determinados objetivos, grupos de personas o temas de interés. Pueden señalarse las organizaciones de tinte más popular (al estilo barrial o comunitarias), medios de comunicación (cooperativas, por ejemplo), del mundo jurídico o del ámbito de la investigación, entre otras.

LAS ONG SEGÚN SUS ABORDAJES ESPECÍFICOS

Los ciclos de entrevista e intercambio realizados para esta investigación se llevaron a cabo sobre dos diferentes ramas de ONG. Las primeras asociaciones consultadas fueron las formalmente constituidas, que a menudo no representan a sectores específicos de la población, sino que prestan servicios y realizan actividades comunicacionales técnicas sobre seguridad vial que revisten interés de orden nacional. Allí se ubican IPREVI, Creando Conciencia, ACTIVVAS y el Sr. Gabriel Kassis. Son las denominadas ONG de tinte más técnico en su abordaje, constituidas en general por equipos de profesionales dedicados a la temática de la seguridad vial. Las segundas, en cambio, contemplan el ámbito para el que los ciudadanos y los movimientos sociales se organizan en torno a determinados objetivos, grupos de personas o temas de interés como la ayuda, guía y acompañamiento a los familiares y víctimas del tránsito. Entre ellas está Madres del Dolor, Fundación Estrellas Amarillas, Conduciendo a Conciencia y la Asociación de Familiares y Víctimas del Delito y Tránsito.

Según la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), existen diversas razones por las cuales las ONG existen y además juegan un rol importante en la sociedad. Se pueden identificar tres principales:



1) La mayoría de las veces nacen a partir de un evento dramático que provoca en la población necesidades sociales para las cuales el Estado no ofrece soluciones concretas.

2) El Estado, especialmente en países en vías de desarrollo, tiene limitaciones para garantizar el bienestar social.

3) La sociedad civil establece sus estrategias para su propio desarrollo social.

Así, las ONG dan voz a la sociedad y se convierten en medios para la defensa de derechos que de otra forma serían ignorados. De este modo, las ONG son más que necesarias y se convierten en un medio de integración social y un potenciador de las capacidades individuales y colectivas. Las organizaciones surgen de la sociedad civil, la gran mayoría afectados por un siniestro de tránsito, y que busca dar a conocer la catástrofe diaria para prevenir y que “- *No le pase a nadie más*”.

Otro punto a considerar y que repercute directamente en la incidencia de las ONG dedicadas a problemáticas viales son los recursos financieros. El actual panorama de crisis económica nacional termina repercutiendo en la lógica de funcionamiento de la cooperación y los recortes presupuestarios son severos, tanto de las empresas hacia las organizaciones como de los diferentes Estados hacia ellas. Ante esta dificultad, la capacidad de articulación, movilización y contundencia en los planteamientos de cada ONG hará la diferencia para captar financiamiento nuevo que les permita generar estructuras de trabajo profesionales asegurando un nivel de incidencia y aporte que las posicione como “una voz legítima”, que no sólo ejerce presión sobre sus propios gobiernos, sino también en los grandes foros internacionales donde se debaten los problemas mundiales como la seguridad vial.

El avance de las ONG tiene que ver con las demandas insatisfechas producto de la desaparición del Estado; con la necesidad de saberes especializados ante la diversificación de las funciones administrativas del propio Estado y con la creación, como consecuencia de la globalización, de nuevos espacios internacionales que potencian la capacidad de incidencia de estas organizaciones. El fenómeno lo atribuyen a la búsqueda de conocimiento técnico ausente desde hace años en los partidos políticos; aunque otros lo ven como una saludable reactivación de la participación ciudadana canalizada por carriles no partidarios. El espacio de la sociedad civil que estaba enfocado unívocamente en la cuestión de derechos humanos, empieza a incrementar la oferta de organizaciones que ven un marco de la agenda pública más amplio y que empiezan a aparecer como un medio para canalizar vocación pública que no se quiere canalizar a través de los partidos.



IX. LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)

Nuestro país es una nación federal, esto implica la coexistencia y coordinación administrativa de 23 provincias más una Ciudad Autónoma; todas aptas para dictar sus propias leyes y disposiciones, siempre que no se contradigan con principios básicos de los estatutos nacionales, claro. De esto se desprende la diversidad de leyes y estatutos viales, tanto municipales como provinciales. La actual Ley Nacional de Tránsito 24.449 que regula el uso de la vía pública entró en vigencia en 1995 y requirió la adhesión por parte de las provincias, reconociéndose así la autonomía de cada jurisdicción, las que continúan como autoridad principal sobre cuestiones de tránsito y seguridad vial dentro de sus límites territoriales, con lo cual sus decisiones particulares ordenan sus respectivas vías públicas.

CREACIÓN, FUNCIONES Y COMPETENCIAS

En el año 2008 se crea la **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)** mediante la sanción de la ley 26.363. La normativa deja clara las misiones del organismo en cuanto a la reducción de la tasa de siniestralidad vial, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de políticas de seguridad vial. Se trata de un organismo autárquico descentralizado, bajo el ámbito del Ministerio de Transporte, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el derecho público y privado (art. 1). Entre sus funciones está la de coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional; propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial; proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país y evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales, entre tantas otras funciones (art. 4). Sus recursos operativos provienen de las partidas presupuestarias asignadas por la ley de presupuesto o leyes especiales y por la contribución obligatoria del 1% sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros (art. 12).

ABORDAJE DE LA PROBLEMÁTICA VIAL

Varios informes y estudios publicados en el *web site* de la ANSV mencionan que la inseguridad vial es un problema que involucra múltiples causas que, para su



análisis, se requiere de un enfoque sistémico que aborde de manera holística sus diferentes componentes, es decir, los principios del Sistema Seguro. El enfoque está basado en identificar y corregir las principales fuentes de error o deficiencias de diseño de la vía y de los vehículos que contribuyen a la generación de los siniestros mortales o causantes de lesiones graves. Esto en contrapunto, agregan, con el abordaje tradicional que ha considerado a los accidentes viales como responsabilidad exclusiva de los usuarios individuales de la vía pública (ANSV, 2020).

La ANSV avala la literatura y manuales reconocidos en seguridad vial que entienden que el comportamiento de una persona está regido no sólo por sus conocimientos y capacidades, sino también por el entorno. Factores indirectos como el diseño y el trazado de la calzada, el tipo de vehículo, las normas de tránsito y los medios para asegurar su cumplimiento influyen mucho y de diversas maneras en él. Los datos de algunos países muestran que este enfoque sistémico e integrado de la seguridad vial reduce notablemente las defunciones y las lesiones graves causadas por el tránsito (OMS, 2004). La muy interesante visión de “enfoque sistémico” de la seguridad vial de la ANSV es una “cadena de resultados”, los cuales se encuentran determinados por diversos factores influyentes en cualquier sociedad que van más allá de la trilogía tradicional de “factor humano, vehículo e infraestructura vial”.

En síntesis, la ANSV cataloga al fenómeno de la inseguridad vial como **multicausal**, debiendo ser analizado según las diferentes etapas inherentes a la siniestralidad: antes, durante y después de la ocurrencia de los hechos. Además, adhieren a las recomendaciones de la OMS en cuanto a que es muy poco probable que las normas de tránsito influyan en el comportamiento de los usuarios si éstos perciben que no se cumplen o, directamente, que efectivamente no se cumplen. Para que estas normas se apliquen, dice el organismo internacional, es preciso establecer, actualizar regularmente y aplicar, normas de prevención de los factores de riesgo, incluyendo la definición de sanciones apropiadas.

De la amplia variedad de estudios publicados en el sitio oficial de la ANSV, ninguno hace referencia o analiza las actuales penas aplicables para los autores de delitos vinculados al tránsito automotor; ni siquiera es posible encontrar estudios que avalen eventuales aumentos en las penas o que intenten tocar temas jurídicos en relación al castigo por acciones temerarias al volante. Por el contrario, el material público del organismo bordea temáticas teóricas dirigidas al fenómeno vial, pero desde una mirada responsable y preventiva, consciente, estadística y analítica de cada factor que



contribuye a la inseguridad vial. Incluso las actividades del organismo no se separan del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (OMS, 2021), al que Argentina adhiere y que contempla a las normas de circulación como una parte esencial para garantizar comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito. El mencionado **“Plan”**, sin embargo, deja aclarado que las normas deben aplicarse, y además se deben imponer sanciones apropiadas para disuadir las infracciones de tránsito. Las estrategias para hacer cumplir la legislación deben estar respaldadas por comunicaciones basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas locales para potenciar al máximo el cumplimiento.

En conclusión, en numerosos estudios publicados por la ANSV se puede ver el seguimiento del concepto Sistema Seguro. Se trata de un cambio de paradigma en las políticas de seguridad vial que, conforme los principios del Sistema basado en la premisa de que los accidentes de tránsito son predecibles y prevenibles, es posible transitar hacia cero muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito. El informe (FIT, 2017), escrito por un grupo internacional de expertos en materia de seguridad vial, ofrece mejores prácticas y un punto de partida para que los líderes gubernamentales, administraciones públicas, el sector privado y la academia, tracen sus propios caminos hacia políticas exitosas en seguridad vial.

PALABRA OFICIAL Y PÚBLICA

Aún está publicada en el sitio oficial de la ANSV la presentación en la Cámara de Diputados de la Nación en el año 2020 (www.argentina.gob.ar/seguridadvial) del proyecto de ley que crea las figuras penales de Homicidio Vial y Lesiones Viales. Junto al presidente de la cámara baja, el ministro de transporte, el titular de la ANSV y familiares de Taniel (niño de 6 años fallecido a causa de un atropellamiento vial), la presentación buscaba determinar que quien cause la muerte realizando “picadas” ilegales tendrá una pena de 8 a 25 años de prisión. Además, con los nuevos montos de las penas para el “Homicidio Vehicular” y las “Lesiones Vehiculares”, se busca que el delincuente vial quede preso desde el momento cero de la investigación y se fijará la pena de inhabilitación absoluta para volver a conducir, dice la publicación. Además, el textual del titular de la ANSV, que todavía permanece en el sitio web, dice:



“...nada mata más jóvenes y chicos en Argentina que la inseguridad vial. Frente a esto el Estado está haciendo muchas cosas en términos de prevención, esto es ineludible, pero también hace falta trabajar en justicia. Lo primero y básico es llamar a las cosas por su nombre. Si alguien prepara su auto, corre una picada y mata a un chico, no produjo un accidente de tránsito, produjo un homicidio”.

Pero durante el actual 2023, y a raíz del inicio del juicio oral por el fallecimiento del mencionado niño **Tahiel Contreras** en 2020, el titular de la ANSV agregó la siguiente publicación oficial:

“... de aprobarse el proyecto de ley se dejará de hablar de accidentes para sancionar a los homicidas viales como lo que son: asesinos al volante. Impulsamos esta iniciativa porque va a ayudar a las familias de las víctimas en la búsqueda de justicia, como también servirá para la prevención y concientización, ya que los conductores sabrán a las consecuencias a las que se expondrán si utilizan su vehículo como un arma”.

Por lo expuesto, es significativa y a la vez sorprendente la doctrina pública de la ANSV, la que incluso sobrevive a través de sus dos últimas gestiones de diferente tinte político (2015-2019 y 2019-2023). Por un lado se presentan estudios teóricos profundos del problema, con abordajes multidisciplinarios y resultados esperables que desafían a cualquier funcionario de turno que tenga intenciones de sacar rédito político personal sobre mejoras que, de conseguirse, tendrán gran aceptación de la ciudadanía. Pero por otro lado, cuando la ANSV sale en la piel de su representante principal, su director ejecutivo por ejemplo, pareciera que la interacción con el cotidiano (entiéndase familiar de una víctima de delitos de tránsito) provoca el **olvido** de su propia biblioteca, atacando directamente el problema con ideas, en apariencia, contrapuestas a la idea de multicausalidad que propone el mencionado Sistema Seguro.



X. LEYES VIALES INTERNACIONALES

Vale la pena repasar la legislación penal en materia vial de algunos países limítrofes a la Argentina y de países exitosos en la baja de siniestralidad como Suecia y España. Los países vecinos porque servirán para conocer las estipulaciones de la región y los niveles de penas viales a los que nuestra sociedad se expone en comparación con comunidades semejantes, tanto en lo cultural como en lo político-social. En el caso de Suecia por lo que ese país representa en materia estadística sobre siniestralidad vial; puesto que el país nórdico se convirtió en la nación con la tasa de muertes en accidentes de tránsito más baja de Europa y muy bien posicionada a nivel mundial. Y por último España, por ser una nación también comparable en algunos aspectos con la Argentina, pero sin llegar a resultados cuasi-utópicos como Suecia.

PARAGUAY

Se destaca del Código Penal de la República del Paraguay (5), respecto a la temática vial, el capítulo II, art. 176 intitulado: “Obstrucción al resarcimiento por daños en accidente de tránsito”. Allí se pena con prisión o multa a quien esté involucrado en un siniestro vial y se ausenta de la escena antes de haber comunicado su participación en el mismo. Bien interesante también es el Capítulo III art. 217 llamado: “Exposición al Peligro en el Tránsito Terrestre”. Allí se castiga con pena privativa de libertad de hasta 2 años o multa, a aquellos que dolosa o culposamente condujeran un vehículo bajo la ingesta de alcohol u otras sustancias estupefacientes. El artículo 107 de dicho código en tanto, si bien no detalla la sanción por cometer homicidio culposo en el marco de la conducción de un vehículo en la vía pública, la norma sí generaliza con el siguiente texto: “*El que, por acción culposa cause la muerte de otro, será castigado con pena privativa de libertad de hasta 5 años o con multa*”. Por último, se encuentra el art. 113 que sanciona a quienes lesionen con culpa a la salud de otro, con la salvedad que la persecución penal del hecho dependerá de la instancia de la víctima (*Ver cuadro 9*).

PENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL – PARAGUAY		
TIPO DE DELITO	ARTÍCULO DEL C.P.	PENA DE PRISIÓN
Ausencia de la escena del siniestro vial	176	Hasta 3 años
Dolosa o culposamente condujeran bajo la ingesta de alcohol/drogas	217	Hasta 2 años
Homicidio culposo (en general)	107	Hasta 5 años
Lesiones culposas	113	Hasta 1 año

Cuadro 9 - Fuente: Elaboración propia según el Código Penal de Paraguay.



URUGUAY

El Código Penal del país oriental (6) no ofrece articulados específicos que penen las acciones en el contexto de la conducción vehicular. Pero se puede encontrar en su art. 18 una explicación genérica al régimen de culpabilidad dividida en 3 partes:

- Intencionalidad: Cuando un hecho, cualquiera sea, su resultado se ajusta a la intención.
- Ultra-intencionalidad: Cuando el resultado excede de la intención.
- Culpable: Cuando, con motivo de ejecutar un hecho, en sí mismo jurídicamente indiferente, se deriva un resultado que, pudiendo ser previsto, no lo fue, por imprudencia, impericia, negligencia o violación de leyes o reglamentos.

Mientras el art. 310 pena con prisión al homicidio intencional, la normativa indica que los homicidios no intencionales pueden recibir una sanción que va desde 6 meses de prisión a 8 años (el máximo se da cuando de la culpa resulte la muerte de varias personas o la muerte de una y la lesión de varias), sin embargo, por ser una pena mínima menor a 2 años, es un delito excarcelable, a lo que podría agregarse un beneficio si el autor es primario. Para lesiones personales (sin intención), corresponderá prisión. (Ver cuadro 10).

Sí existe en el articulado final un listado de previsiones sobre Faltas contra la Integridad Física (art. 365), donde la participación de competencias vehiculares a motor no autorizadas, conducir sin licencia, habiendo ingerido alcohol, conducir al doble de la velocidad permitida, y circular en motocicleta sin casco protector, recibirán pena de 7 a 30 días de prestación de trabajo comunitario. Uruguay tiene cierta tradición en la región en la aplicación de prisiones preventivas por hechos viales fatales. La presencia de alcohol en sangre es un elemento determinante para los jueces a la hora de definir el procesamiento con prisión por considerarse un agravante, aunque esto no se escriba en el Código Penal; y además, su ingesta en altas dosis es condenada con tareas comunitarias aunque no hubiera lesionados.

PENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL – URUGUAY		
TIPO DE DELITO	ARTÍCULO DEL C.P.	PENA DE PRISIÓN
Homicidio intencional	310	2 a 12 años
Homicidio no intencional	314	6 meses a 8 años
Lesiones personales sin intención	316	3 a 12 meses
Lesiones personales graves sin intención	317	20 meses a 6 años
Carreras sin autorización, Conducir sin licencia, Ingerir Alcohol, Exceso de velocidad y Circular sin casco.	365	7 a 30 días

Cuadro 10 - Fuente: Elaboración propia según el Código Penal de la R.O. del Uruguay.



CHILE

La Ley Emilia (ley 20.770) surgió por una petición ciudadana que tenía el fin de endurecer la normativa anterior. Vigente desde 2014, es una normativa que modificó la ley de tránsito chilena 18.290 estableciendo sanciones más duras a quienes manejen en estado de ebriedad y provoquen un accidente. El nombre le es dado por la menor Emilia Figueroa que a los 9 meses de edad falleció en el automóvil que conducían sus padres a causa de un impacto de un tercero que conducía con 1,9 gramos de alcohol por litro de sangre (g/l) (la tolerancia en la mayoría de los países occidentales es de hasta 0.5 g/l).

A raíz de la creación de esa ley se tipificó la acción de huir del lugar luego de haber causado un accidente y negarse a la realización del test de alcohol o drogas en sangre. Ahora, en un siniestro vial con lesionados leves y alcoholemia de 0.8 g/l o más, sus autores recibirán de 61 a 540 días de prisión. Si las lesiones son graves, la prisión va de 541 días a 3 años. Si fueran gravísimas, el rango es de 3 años y 1 día a 5 años. En caso de muerte, siempre con niveles de alcohol igual o superior a 0.8 g/l, la pena de prisión será de 3 años y 1 día a 5 años, o de 5 a 10 años. Para los casos de fuga con lesiones leves y nivel de alcohol de más 0.8 g/l, la pena también es dura: de 541 días a 3 años, mientras que fugarse habiendo causado lesiones graves o muerte conlleva una pena entre 3 años y 1 día a 5 años y hasta 10 años si su autor es profesional o reincidente. (*Ver cuadro 11*).

En cuanto al Código Penal (7), de manera genérica se señala allí el art. 490 N° 2, el cual detalla que, quien por imprudencia temeraria ejecute un hecho que mediare malicia, constituye un crimen o un simple delito contra las personas, así entonces será penado con reclusión o relegación menores en sus grados mínimos (de 61 a 301 días), o multa si es simple delito, a aquellos responsables de homicidio o lesiones ejecutados por medio de vehículos. Además, se le suspende la licencia.

PENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL – CHILE	
TIPO DE DELITO	PENA DE PRISIÓN
Lesiones leves con alcoholemia de 0.8 g/l o más	61 a 540 días
Lesiones graves con alcoholemia de 0.8 g/l o más	541 días a 3 años
Lesiones gravísimas	3 años y 1 día a 5 años
Homicidio con alcoholemia de 0.8 g/l o más	3 años y 1 día a 5 años
Homicidio c/alcoholemia de 0.8 g/l o + (profesional o reincidente)	5 a 10 años
Fuga con lesiones leves con nivel de alcohol de más 0.8 g/l,	541 días a 3 años
Fuga con lesiones graves o muerte	3 años y 1 día a 5 años
Fuga con lesiones graves o muerte (profesional o reincidente)	5 a 10 años

Cuadro 11 - Fuente: Elaboración propia según el Código Penal de Chile y Ley Emilia 20.770.



SUECIA

Suecia es el país de la Unión Europea que menos accidentes de tránsito mortales tiene al año. Fueron 223 personas las fallecidas en todo 2019 según estadísticas de la Agencia de Transporte sueca (Argentina registró 4.898 decesos el mismo año) (ANSV, 2019). Desde 1997 el país adoptó como única premisa en cuanto a seguridad vial, que la vía pública debe actuar como agente anticipador para evitar cualquier error humano. La meta ambiciosa se disponía a lograr que el número de muertes por accidentes de tránsito sea cero. La iniciativa se la conoce como Visión Cero y convirtió al país en uno de los más exitosos del mundo en la materia. Las políticas públicas sobre velocidad y el rediseño de calles debía obligar a los usuarios a conducir a velocidades muy reducidas, con vías separadas y seguras para los peatones y los ciclistas. Toda la planificación en calles y rutas del país nórdico se construyó priorizando la seguridad antes que la velocidad o la conveniencia. El modelo es partidario a la implementación de rotondas, lomos y barreras entre las veredas y las calles, algo que podría aumentar la cifra de colisiones y heridos leves, pero que redujo casi a cero los accidentes graves. Concientización, cámaras de monitoreo, rediseño del transporte público, ciclovías, lugares seguros para el cruce peatonal, crecimiento exponencial de controles del nivel de alcohol, entre otras medidas, contribuyeron a que Suecia tenga una tasa de mortalidad de 3 muertes por cada 100 mil habitantes en 2019 (Banco Mundial, 2023), mientras que en Argentina fue de 10,9 cada 100 mil en 2019 (ANSV, 2019).

Hechas estas aclaraciones, el Código Penal sueco (8), en su apartado sobre los delitos contra la vida y la salud (sección 7), tampoco especifica las acciones para quienes cometan delitos al conducir vehículos motorizados, pero menciona que, quienes causen la muerte de otro por negligencia, tendrán una pena de prisión de 2 años como máximo o, si el delito es menor, de multa. Si el delito es grave, la pena será de prisión de 1 a 6 años. Al evaluar si el delito es grave, se considerará: 1) si el acto ha incluido una asunción deliberada de riesgos de carácter grave o 2) si el autor, cuando se requirió especial atención o habilidad, estuvo bajo la influencia del alcohol u otras sustancias o ha sido culpable de una negligencia grave. Para las lesiones, la sección 8 del código advierte que, quien por negligencia cause a otro lesiones no menores, será sancionado con multa o prisión hasta 6 meses. Si el delito es grave, la pena es de prisión por un máximo de 4 años. La gravedad del delito de lesiones implica las mismas consideraciones que por el de muerte (*Ver cuadro 12*).



PENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL – SUECIA		
TIPO DE DELITO	ARTÍCULO DEL C.P.	PENA DE PRISIÓN
Lesiones culposas	Sección 8	Máximo de 6 meses
Lesiones culposas agravadas	Sección 8	Máximo de 4 años
Homicidio Culposo	Sección 7	Máximo de 2 años
Homicidio Culposo agravado	Sección 7	1 a 6 años

Cuadro 12 - Fuente: Elaboración propia según el Código Penal de Suecia.

ESPAÑA

El Código Penal español (9) fue aprobado en 1995 y tuvo su última gran reforma en 2015. Este libro sí contempla un capítulo específico dedicado a los delitos contra la seguridad vial (Cap. IV). En su artículo 379 se pena con prisión a quien conduzca a velocidad superior en 60 km/h en vía urbana u 80 km/h en vía interurbana. Además, es castigado con multa o trabajos de beneficencia y con la de privación del derecho a conducir hasta 4 años; esto independientemente de lesionar o matar. Mismas penas para quien condujere bajo la influencia de drogas o alcohol por encima de 1,2 g/l. El artículo 380 menciona las penas de prisión a quienes conduzcan un vehículo con temeridad manifiesta (las acciones descritas en el 379) y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas; junto con la privación del derecho a conducir en hasta 6 años. El art. 381 dispone penas de prisión de 2 a 5 años, multa y privación del derecho a conducir de hasta 10 años, a quienes, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realicen la conducta descrita en el 380. Pero si no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, igualmente las penas serán de prisión, multa y privación del derecho a conducir vehículos (*Ver cuadro 13*).

A partir del artículo 382 se comienza a penar los resultados lesivos. Si además de lo detallado anteriormente existen lesiones, cualquiera sea su gravedad, los tribunales apreciarán la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado. El 382 bis hace referencia al delito de abandono de lugar del accidente y sus penas. El conductor de un vehículo que incurriere en el delito de omisión del deber de socorro (art. 195), es decir que voluntariamente abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión, será castigado como autor del delito de abandono del lugar del accidente. Si el origen del accidente es a causa de imprudencia o hechos fortuitos, la sanción varía en la cantidad de pena impuesta. Finalmente, los últimos artículos del Capítulo, penan con



prisión de 6 meses a 1 año a quienes se nieguen a someterse a las pruebas toxicológicas (art. 383); prisión a los que conducen sin licencia (art. 384); y a quienes acrecienten riesgos al camino como dañar señalización vial por ejemplo (art. 385).

En cuanto al homicidio genérico, entre las últimas modificaciones al Código, se destaca la sanción de la Ley Orgánica 2/2019 que modifica la Ley Orgánica 10/1995 del Código Penal (BOE, 2019). Para dar respuesta a una importante demanda social y ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (*sic*), se modifica el art. 142 del Código que advertía que quien por imprudencia grave cause la muerte de otro, será castigado bajo homicidio imprudente con la pena de prisión de 1 a 4 años. Pero la novedad es el agregado del homicidio imprudente cuando es cometido utilizando un vehículo a motor. En esas circunstancias la pena se extiende a la prohibición del derecho a conducir de 1 a 6 años. Para las lesiones, el artículo 152 decía que quienes, por imprudencia grave causen alguna lesión, le recaerá una pena de prisión de 3 a 6 meses, 1 a 3 años o 6 meses a 2 años según el tipo de lesión. Lo novedoso es que se advierte si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo, ya que se agrega la privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

PENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL – ESPAÑA		
TIPO DE DELITO	ARTÍCULO DEL C.P.	PENA DE PRISIÓN
Exceso de velocidad	379 - 1	3 a 6 meses
Ingesta de alcohol/drogas (+ 1.2 g/l)	379 - 2	3 a 6 meses
Conducción con Temeridad Manifiesta	380	6 meses a 2 años
Manifiesto desprecio por la vida	381.1	2 a 5 años
Conducción Temeraria	381.2	1 a 2 años
Abandono del lugar de los hechos con fallecidos o lesiones	382 bis	6 meses a 4 años (Imprudencia)
Abandono del lugar de los hechos con fallecidos o lesiones	382 bis	3 a 6 meses (Fortuito)
Negarse a prueba de alcohol/drogas	383	6 meses a 1 año
Conducción sin licencia	384	3 a 6 meses
Incrementar riesgos al camino (dañar señales viales)	385	6 meses a 2 años

Cuadro 13 - Fuente: Elaboración propia según el Código Penal de España.



XI. INTRODUCCIÓN A LAS ENTREVISTAS

Dado que los objetivos de esta investigación están orientados a indagar en las acciones y los motivos que llevan a las ONG a impulsar leyes modificatorias del Código Penal, el estudio fue abordado a través de un enfoque cualitativo, mediante la realización de entrevistas en profundidad. Es así que durante los meses de mayo, junio y julio de 2023 se realizaron entrevistas con los máximos referentes de las ONG abocadas en temáticas viales. El método a utilizar para este estudio permite dar cuenta de un fenómeno social, siendo en este caso la postura de las ONG sobre las sanciones jurídicas vigentes para los que incurran en delitos viales, esto a partir de articular los relatos de casos individuales, cuya finalidad analítica pretende generar evidencia empírica para las futuras modificaciones penales normativas en materia de seguridad vial.

UNIVERSO DE ANÁLISIS

Este estudio comprende dos sub-universos de análisis:

1. Cuatro reconocidas ONG que nuclean a familiares de víctimas del tránsito de la República Argentina.
2. Cuatro ONG-**INSTITUCIONES TÉCNICAS** que centralizan su actividad en la promoción de políticas viales seguras desde la implementación de técnicas profesionales específicas en la República Argentina.

MUESTRA

Dado que el interés de los estudios de tipo cualitativo se encuentra enfocado en alcanzar representatividad conceptual y no estadística, las muestras necesarias para este tipo de estudios se caracterizan por ser pequeñas. En este sentido, se trata de un muestreo intencional que involucró a los siguientes entrevistados:

ONG DE FAMILIARES DE VÍCTIMAS DEL TRÁNSITO

Conduciendo a Conciencia (CaC): Es una ONG que promueve la seguridad vial y la



solidaridad en Argentina. Surge a raíz del accidente de tránsito del año 2006 que dejó 9 alumnos y una docente fallecida del Colegio Ecos de CABA, los cuales regresaban de un viaje con fines solidarios desde la provincia de Chaco. Padres, familiares y amigos de esas



víctimas luchan desde entonces para cambiar la realidad vial nacional. La entrevista fue concedida por su representante más activa y reconocida, la Sra. Alba Sáenz, el 13/6/2023. Datos de contacto de la ONG: Tel. (11)5127-0858. Sitio Web conduciendoconciencia.org. Facebook: @conduciendoCAC.

Fundación Estrellas Amarillas: Cuenta con más de 20 años de trabajo y nuclea a centenares de pequeñas organizaciones de familiares de víctimas del tránsito del interior



de Argentina. Con asiento en la provincia de La Pampa, la ONG tiene como objetivo concientizar a la población sobre las problemáticas viales. Se entrevistó a su fundadora, la Sra. Silvia González el 15/6/2023, la cual

asistió con los abogados colaboradores de la fundación, los doctores Miguel Rivas y Sebastián Aldao. Contacto: (2954)-702950. Mail: fundaestrellaspampa@gmail.com.

Dirección: Mitre 114, Santa Rosa, La Pampa. Sitio Web: fundacionestrellasamarillas.com.ar/

Asociación Civil Madres del Dolor: Desde el año 2004 tienen como finalidad la promoción y consolidación de la prestación de justicia a las víctimas y familiares de



todo tipo de violencia. Realizan campañas publicitarias y reuniones con diferentes autoridades difundiendo sus propios proyectos de ley en busca de mejoras y de justicia para el bien de los ciudadanos. Se entrevistó a la

Sra. Viviam Perrone el 17/7/2023. Datos de contacto: (11)3968-4082 Mail: asociacionmadresdeldolor@yahoo.com.ar. Sede: Sarmiento 320, Vicente López, PBA.

Sitio Web: madresdeldolor.org.ar/

Familiares y Víctimas del Delito y Tránsito (FVDyT): Asociación marplatense fundada a partir del asesinato de Pablo Dagatti en el año 2003. Además del reclamo de



seguridad para todos los ciudadanos y justicia para los familiares muertos en manos de la delincuencia, trabajan apoyando a familiares de víctimas del tránsito aportando propuestas para solucionar el flagelo de todas las

temáticas que hacen a la seguridad en la ciudad bonaerense. Se entrevistó a su cara visible, el Sr. Héctor Blasi el 14/7/2023. Datos de contacto: (0223)545-8599. Facebook:

ONG Familiares de Víctimas del Delito de Mar del Plata. Tw: @VDelitomdp.



ONG TÉCNICAS, ESPECIALIZADAS EN SEGURIDAD VIAL



ACTIVVAS: Se trata de la Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables. Creada en el año 2010, es una ONG sin fines de lucro que promueve la seguridad vial y la movilidad sustentable como derechos fundamentales para la vida, la integridad física de las personas y la salud pública. Se entrevistó a la Sra. Ema Cibotti el 21/6/2023. Datos de contacto: Mail: info@activvas.org. Sitio Web: activvas.org/contacto/

ISPREVI: Instituto Superior de Prevención Vial. Se trata de una asociación civil compuesta por profesionales especializados en accidentología y seguridad vial. Brindan asesoramiento técnico pericial en temas accidentológicos y capacitaciones en la temática a diferentes fuerzas policiales del interior del país, abogados y fiscalías departamentales. Desde el año 2006 contribuyen a la investigación de siniestros viales y al análisis de sus causas. Su presidente, el Lic. Carlos Díaz Filgueira concedió la entrevista el 30/5/2023. Datos del contacto: Tel. (11) 6677-5593. Sede: French 2820, CABA. Mail: info@isprevi.org. Sitio Web: isprevi.org.



CREANDO CONCIENCIA: Son un equipo interdisciplinario de profesionales independientes del ámbito de la ingeniería, accidentología y psicología social, entre otras disciplinas. Es la primera ONG independiente que forma parte del cuerpo creador y formador de los Cursos de Scoring en CABA (evaluaciones de recuperación de puntos para la licencia de conducir). Su director, el Ing. Alejandro González, brindó la entrevista el 19/5/2023. Datos de contacto: Tel: (11)4567-4390. Sede: Av. Cnel. R. Falcón N°2375, CABA. Mail: info@creandoconciencia.org.ar. Sitio Web: creandoconciencia.org.ar/



GABRIEL NORBERTO KASSIS: Se trata del impulsor, fundador y asesor de la primera planta de verificación técnica vehicular de Argentina en 1993. Es especialista en la temática vial y colaboró en la redacción y promulgación de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 y la ley 26.363. Actual director y copropietario de plantas verificadoras (CEVIARA SRL, CONTROL SRL y VERTRANS S.A), presidente durante 10 años de CATRAI (Cámara Argentina de Talleres de Revisión de Autotransporte Interjurisdiccional) y propietario de SEÑALTEC S.A (Productos de señalética vial para industrias, comercios, vehículos





y vía pública). Se prestó a la entrevista el 24/5/2023. Datos de contacto: Tel (11)6709-9999. Oficina: Moreno 502, CABA. Mail: info@senaltec.com.ar

ACLARACIÓN SOBRE LA ANSV

Se realizaron varios intentos para concertar una entrevista con la actual dirección de la ANSV, pero lamentablemente fue denegada en varias oportunidades. Vale aclarar que me desempeñé hasta el año 2022 como coordinador en el área de investigaciones accidentológicas del organismo. No obstante, y conociendo por fuentes internas y externas los intereses de la actual gestión directiva, las eventuales respuestas hubieran ido en el mismo sentido de la pública mirada de una ANSV que busca, particularmente en esta gestión 2019-2023, apoyar incondicionalmente a las ONG de familiares de víctimas del tránsito. Su actual director, el abogado Pablo M. Carignano, hace explícito habitualmente y por diferentes medios, (entrevistas gráficas, radiales y redes sociales), su apoyo a los diversos proyectos de ley que van desde la búsqueda de nuevas figuras legales como homicidio vial, hasta los aumentos de las actuales penas si se probaren agravantes en siniestros viales con fallecidos o lesionados (10) (11) (12). Incluso, desde el propia *sitio web* del Ministerio de Transporte de la Nación, se fue dando impulso desde el año 2020 al proyecto de ley que crea las figuras penales de homicidio vial y lesiones viales (13).

CRITERIOS DE SELECCIÓN DE ENTREVISTADOS

Para seleccionar a los entrevistados de cada sub-universo de análisis se puso en práctica una guía de reclutamiento para determinar si la potencial ONG o referente en seguridad vial se adecuaba al perfil relevante para el estudio. La guía relevó:

- Características de la institución (antigüedad, tipo de abordaje).
- Información sobre las actividades de la ONG (conformación, estudios realizados).
- Nivel de trascendencia (presencia en redes sociales, prensa gráfica y otros medios).
- Trabajo con el sector público (auspiciantes, nexos con la sociedad y/o justicia).
- Ubicación geográfica (cobertura, agrupamiento de ONG más pequeñas)

Vale aclarar que los dirigentes de las ONG que tratan la temática vial en general, al tratarse de organismos que forman parte del Comité Consultivo de la ANSV por imperio del artículo 11 de la ley 26.363, tienen cabal conocimiento de las asociaciones que van surgiendo a lo largo de toda la Argentina y que, muchas veces, se agrupan en



algunas ONG ya constituidas. Es el caso de la ONG Estrellas Amarillas, la cual nuclea a decenas de agrupaciones de todo el país, hecho que motivó a entrevistar sólo a la titular del organismo centralizado.

INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Para llevar a cabo las entrevistas en profundidad se diseñó una guía de pautas semi-estructurada (*Ver Anexo*) con el objetivo de ordenar el intercambio de la entrevista en dimensiones que, a priori, se consideraron relevantes como ejes de indagación para este estudio. En este sentido, gran parte de las dimensiones englobadas en la guía de pautas refirieron fundamentalmente a comprender los motivos que llevaron a las ONG a impulsar la ley 27.347 de 2017 y a analizar las acciones que desarrollan respecto a la búsqueda de soluciones alternativas al agravamiento de penas. Los principales ejes de indagación se encontraron compuestos por:

TEMÁTICA 1: LEY 27.347 DEL AÑO 2017

- **Nivel de injerencia de su Organización en la elaboración del proyecto. Contradicciones con la ANSV. Motivos para apoyar o no acompañar. Búsqueda ideal de su organización. Críticas. Cambios a partir de la aprobación.**

TEMÁTICA 2: LA PUNITIVIDAD EN CASOS DE SINIESTRALIDAD VIAL

- **Posibles soluciones desde lo jurídico para revertir la situación vial actual. Países a imitar. Registros, estudios o trabajos cuyo análisis refuerce la idea de punitividad en aumento para delitos viales. Errores normativos del pasado.**

TEMÁTICA 3: LOS NUEVOS PROYECTOS DE HOMICIDIO VIAL

- **Relación con la ANSV y las Agencias provinciales. Resultados que obtienen. Pedidos de familiares de víctimas. Interacción entre la ANSV, las ONG de víctimas del tránsito y los familiares de victimarios. Soluciones alternativas. Situación jurídica actual para los hechos viales en Argentina. Mirada hacia el futuro.**



XII. RESULTADOS

Se detallará a continuación cada una de las temáticas que intentarán cumplir los objetivos de este estudio y las respectivas presentaciones, comentarios, textuales, respuestas y conceptos vertidos por cada entrevistado a fin de zanjar cada ítem propuesto.

La primera temática describe una mirada general de la situación contextual referida a la siniestralidad local y los niveles de participación que han tenido los entrevistados -a través de sus asociaciones- en las discusiones y posterior aprobación de la ley 27.347. Luego, en la segunda temática, el foco está puesto en lo estrictamente jurídico, relacionado a la normativa actual y los potenciales cambios a los que apuntar cuando los equipos especialistas evalúan la actual situación por la que atraviesa un supuesto autor de un delito vial y deciden modificar, o reemplazar, las futuras normativas del tema. En la tercera y última temática, se describen los factores que inciden en los nuevos requerimientos penales, los apoyos políticos, las trabas, las soluciones alternativas -si las hubiera- y la respuesta y la mirada sobre los victimarios y sus familiares.

De cada temática se desarrollará en forma sintética las respuestas de cada ONG, resaltando algunas frases contundentes a los fines de no perder, en la transcripción subjetiva, enunciados de peso directamente emanados de sus autores.

TEMÁTICA 1: LEY 27.347 DEL AÑO 2017

- **Nivel de injerencia de su Organización en la elaboración del proyecto. Contradicciones con la ANSV. Motivos para apoyar o no acompañar. Búsqueda ideal de su organización. Críticas. Cambios a partir de la aprobación.**

La Fundación **Estrellas Amarillas** es de las más fuertes organizaciones de Argentina que, con gran apoyo de otras ONG de familiares de víctimas viales del interior del país, permanece activa en todo debate, presentación e impulso normativo a nivel provincial y nacional. Desde su sede en la ciudad de Santa Rosa, provincia de La Pampa, son conscientes que sin un grupo de abogados permanentes que los asesore en materia penal, no podrían plantear los proyectos modificatorios con la misma fuerza que lo vienen haciendo.



La Fundación no estuvo de acuerdo en aquella modificación de 2017. Venían trabajando desde 2005 en un proyecto más abarcativo pero que finalmente no prosperó. Dice **Silvia González**: *“Todas las ONG sabemos que la discusión por la figura de homicidio simple con dolo eventual no es la herramienta, por eso no estábamos de acuerdo con aquella modificación, pero como los legisladores nos aceptaban eso o nada, tuvimos que conformarnos”*. Esa modificación del 2017 no iba a solucionar el problema de fondo, iba a dejarles a los jueces la todavía posibilidad de excarcelar al autor ya que el flamante cambio mantenía el mínimo de 3 años (excarcelable) para los autores de muertes aun con agravantes; cuestión que provocaba el pedido de homicidio simple con dolo eventual de los querellantes, y que como se dijo, solía caerse en las Cámaras de Casación. En ese punto, vale recordar que muchas veces los casos típicamente culposos son pretendidamente transformados en dolosos mediante la figura del dolo eventual.

“Nos presentamos en Washington frente a la CIDH como “las madres del crimen perfecto”, porque matar con un automóvil era un crimen sin castigo en la Argentina de aquel entonces.”

Hasta aquel 2017 el Estado sólo podía presumir algunas sentencias a prisión efectiva para autores de muertes en el contexto de un siniestro vial (se registraban 8.000 muertes por año en ese rubro). El caso por excelencia era el ya mencionado “Caso Cabello”. El primer tribunal había sentenciado a Sebastián Cabello a 9 años de prisión efectiva porque consideró el dolo eventual (el autor demuestra que no le importa causar daño a sí mismo o a un tercero, evidenciando desprecio por la vida al continuar su accionar). Pero cuando lo revisó Casación Penal, la pena se redujo a 3 años (excarcelable) porque no se verificó aquel dolo. El rotundo cambio se debió a que las pericias accidentológicas mostraron que el automóvil de Cabello había dejado una huellas de frenado en el asfalto previo al impacto, haciendo caer el dolo ya que el conductor, supuestamente, intentó evitar el impacto hacia sus víctimas. El Dr. Rivas de la Fundación tiene por seguro que, cuando a Casación Penal le consta una frenada previa al impacto, ésta hace caer la figura del dolo eventual y vuelve al art. 84 bis del Código Penal: homicidio culposo.

La ONG **Conduciendo a Conciencia** tiene entre sus fundadoras a **Alba Sáenz**, madre de una de las 10 víctimas fatales del Colegio Ecos, resultado del siniestro vial ocurrido en 2006 en la provincia de Santa Fe. Regresando a Bs. As. de un viaje solidario desde la provincia de Chaco, el ómnibus que los transportaba fue embestido



frontalmente por un camión cuyo chofer conducía en estado de ebriedad. La ONG es reconocida por realizar anualmente un festival musical que homenajea a las víctimas y donde personalidades de la cultura popular se hacen presentes desinteresadamente para difundir el mensaje de cuidado por la vida y la seguridad vial, juntando donaciones para entregar en escuelas del norte argentino, siguiendo así el legado solidario de sus hijos.

Respecto a la modificación del 2017, esta tuvo detractores dentro de la ONG y actualmente dudan sobre aquella moción porque, desde su entender (al que consideran limitado ya que no se dedican de lleno al análisis jurídico de la normativa vial), modificar el CP es una tarea muy seria que involucra a varias disciplinas analíticas. De hecho, mencionan que desde 2017 las muertes por siniestros viales siguen en aumento, echando por tierra la efectividad de la medida.

“Valoramos la palabra de la ciencia por su importancia. A la ciencia jurídica la escuchamos, la valoramos como autoridad, pero aprendimos que finalmente no tienen autoridad ni palabra.”

Por otro lado, y reforzando el concepto de que su organización se enfoca en un mensaje técnico y educativo sobre el fenómeno vial, creían que aquella modificación de la ley iba a quedar en la nada. Actualmente ratifican ese pensamiento marcando como un “limbo” el lugar donde esa normativa se ubica; una especie de lucha de calificaciones legales que a nadie conforma y que sigue permitiendo la libre interpretación de los magistrados. Así las cosas, ellos no se involucraron en la redacción de los diferentes proyectos de 2017 que acabaron en una ley todavía vigente; opinaron, escucharon y delegaron a las ONG colegas la decisión y el encabezamiento del pedido. La Sra. Sáenz era la secretaria del Grupo 1 (derechos humanos y justicia) del Comité Consultivo de la ANSV al momento de la discusión y recuerda que participaron especialistas del mundo jurídico/académico para el debate previo.

El Instituto Superior de Prevención Vial (ISPREVI) es una ONG ciento por ciento técnica que nuclea a profesionales del mundo de la investigación de siniestros viales como accidentólogos, ingenieros, especialistas en seguridad vial y abogados, entre otras disciplinas. Desde sus oficinas en CABA trabajan en el asesoramiento y capacitación a peritos accidentológicos inscriptos en los diferentes departamentos judiciales del país y en la divulgación de técnicas de investigación en la escena del siniestro vial para personal de fuerzas policiales y fiscalías. El **Lic. Carlos Díaz**



Filgueira es el fundador y actual presidente de la ONG que desde hace 15 años integra el Comité Consultivo de la ANSV en el Grupo 3, asociaciones científicas y educativas.

Al momento de la discusión para proponer cambios al CP del 2017, ISPREVI no fue consultado en forma directa, pero tuvo participación a través de otras asociaciones que aportaron profesionales en los debates de comisión parlamentaria.

“La idea de aumentar las penas como única solución a nuestra situación vial es infantil. Si bien existió un descenso de fallecidos tras la salida de la Ley en 2017 (pasó de 5.611 a 4.900 en 2019), desde 2020 la tendencia va en aumento según datos de la ANSV. ”

Todas las consultas de los legisladores estaban dirigidas al pedido de las ONG de familiares de víctimas del tránsito, dejando a las organizaciones más técnicas en segundo plano, dice el Sr. Filgueira. *“Era necesaria la discusión en aquel año; la respuesta del sistema jurídico argentino frente a los familiares de una víctima era escandalosa; además de que llegar a juicio oral era todo un logro, las sentencias terminaban de encuadrar la falta de respeto en el que se convertía el proceso”.*

“La ley 27.347 quedó como puerta de entrada a lo que indefectiblemente debe suceder: condenas efectivas para conductores autores de homicidio culposo con agravantes.”

Ellos son críticos sobre los primeros procedimientos policiales en la escena del accidente, pilar fundacional de un proceso judicial que luego va a discutir sobre los grados de conocimiento que tenía el supuesto autor del hecho y que terminarán, ni más ni menos, en la calificación legal que puede hacerle cumplir con cárcel efectiva o tener una pena en ejecución condicional, afirma el experto.

ACTIVVAS tiene como cabeza visible a la Sra. Ema Cibotti. Desde 2010 trabajan contra la inseguridad vial y la violencia con acciones sustentables. Apoyan y asesoran a víctimas de siniestros viales, pero también trabajan en campañas de concientización y prevención, en talleres para contraventores viales, en el monitoreo de leyes y en la realización de campañas de promoción de políticas públicas como la baja de velocidades en calles urbanizadas de Argentina, entre otras actividades.

La **Sra. Cibotti** afirma que, en vistas de las dudas sobre el proyecto que resultó en la ley 27.347, ellos participaron junto a otras dos ONG de familiares de víctimas: El Foro de Familiares de Víctimas de Tránsito de la Provincia de Córdoba, y Prohibido Olvidar, de Casilda, Santa Fe. Junto a ellas mantuvieron varias reuniones con la



comisión de legislación penal de diputados de aquella época, presidida por la diputada Patricia Bullrich. Lo mismo con la Comisión análoga en el Senado. La posición de ACTIVVAS allí fue la creación de la figura jurídica “Delito Vial”, aunque, claro está, nunca avanzó.

“Le pregunté personalmente a un fiscal de la nación si con la ley 27.347 ellos podían actuar mejor y generar un cambio... La respuesta fue: No; no alcanza y la nueva escala penal no servirá.”

En diálogo con el Ministerio de Justicia de la Nación por el mismo tema, también le manifestaron su desacuerdo con aquel, hasta entonces, proyecto de cambio de 2017; era tal la negativa de la Cartera, dice Ema, que estaban intentando hacerles entender a los familiares de víctimas que era un error tal modificación del Código. Ema llama a la ley 27.347 como “ley placebo unicameral”, ya que el Senado se negó a votarla, pero como Diputados sí lo hizo casi en forma unánime, finalmente vio la luz. ACTIVVAS sabía que esta normativa no iba a colmar las expectativas de los familiares e iba a contribuir con más problemas a la discutida figura del dolo eventual de entonces. La modificación que subía de 3 a 6 años lo que antes era de 2 a 5, iba a ser excarcelable. El propio director ejecutivo de la ANSV en 2017 (Carlos Pérez) les advirtió a ellos que la ley iba a ser un desastre (*sic*), pero no pudieron convencer a los diputados. La ley se aprueba en plenas vísperas navideñas el 22 de diciembre de 2017, y en los diarios se comunicaba como novedad que: ¡No iban a ver más excarcelaciones para autores de siniestros viales con fallecidos!. La promulgación fue el 6 de enero y, tan sólo 14 días después, ocurrió un hecho vial fatal en Vicente López (PBA), cuando dos maestras dentro de un vehículo detenido, fueron impactadas por dos conductores alcoholizados que corrían una carrera (14). Fue noticia nacional, pero en 48 hs. los autores salían de la comisaría hacia sus casas. Las mismas ONG que impulsaron la ley 27.347, ese 20 de enero ya estaban pidiendo una nueva reforma para que no se excarcele a los partícipes de siniestros viales con agravantes.

La Asociación Civil **Madres del Dolor** es la ONG con más renombre y presencia en los medios de comunicación de CABA. Desde 2004 promueven la prestación de justicia para familiares y víctimas de delitos y actos de violencia en todas sus formas. En lo respectivo a hechos viales, **Viviam Perrone** es la más reconocida de sus miembros y permanece activa en todo reclamo por justicia y en las sucesivas peleas parlamentarias para propugnar por leyes viales.



Doce años de lucha, afirma Viviam, fue el tiempo transcurrido hasta que en 2017 se presentó el proyecto de modificación del CP. En dos oportunidades se había perdido estado parlamentario. En aquel entonces, a ninguna ONG le satisfacía los 6 años de prisión efectiva como tope máximo para los agravantes de homicidio culposo que finalmente se aprobó con la 27.347.

“Fuimos la única ONG que aceptó el proyecto en su momento a pesar de que otras la llamaron “ley placebo”. Gracias a aquella consideración del alcohol como agravante, se sancionó en 2023 lo tan esperado por todas las ONG: Ley de Alcohol Cero.”

Pero el gran problema era el mínimo, es decir, que no sean 3 años como “piso” porque quedaba la chance de la pena en suspenso. Ni siquiera conformaba un máximo de 15 o 20 años, sino que el foco de ellas estaba en el mínimo, dando como única pelea la opción todavía viva de la excarcelación. Las diputadas Bullrich y Conti les aconsejaron apurar las firmas del proyecto porque: *“si no salía tal como salió la ley, no iba a salir nada”*. Finalmente aceptaron a desgano lo que Diputados les ofrecía. Lo positivo dice Viviam, es que aquella modificación logró que la presencia de alcohol en sangre por arriba de lo permitido pasó a ser un agravante al igual que la velocidad.

Otra gran pelea en 2017 fue la consideración de agravante de la “fuga del lugar del hecho”, ya que hasta ese momento, se la llamaba abandono de persona, recuerda Viviam. Aquella aprobación, visto en retrospectiva, sirvió; no conformó a los familiares, pero se puso sobre la mesa la discusión de los agravantes. Ahora, si una persona mata y existen agravantes comprobables, le caerá una pena de 4 o 5 años de prisión efectiva al final del camino, y eso previene, disuade y cuida de no circular imprudentemente, para así comenzar a disminuir las tasas de fallecidos en Argentina. En aquel momento les urgía salvar nuevas vidas y no buscar 20 años de reclusión.

Los **Familiares y Víctimas del Delito y Tránsito (FVDyT)** son una organización marplatense que también trabaja en la lucha para conseguir un tratamiento justo de todos los delitos violentos en su jurisdicción. No escapan al abordaje específico de los accidentes de tránsito realizando seguimiento de las estadísticas con el Observatorio Vial del distrito y poseen contacto directo con las fiscalías locales. Además, integran la Comisión de Seguridad Vial del municipio, el Comité Consultivo de la ANSV y brindan acompañamiento y asesoramiento a los familiares y víctimas de hechos viales. Su máximo responsable, el **Sr. Héctor Blasi**, menciona que desde 2013 ya pedían una ley de emergencia vial y trabajar sobre una reforma del artículo 84 del



CP. Cuando finalmente se sancionó la ley en 2017, se sintieron algo conformes ya que se asemejaba a la idea que venían proponiendo. Pero eran conscientes de que era un parche, porque la normativa no tocaba los temas de fondo y faltaba contemplar una batería de medidas como la ley de homicidio vial, por ejemplo.

“Las penas de 3 a 6 años son cortas. Para aplicar 6 años la justicia quiere tres agravantes; eso es un despropósito jurídico. Con presencia de alcohol, exceso de velocidad y fuga del lugar lo condenan a 6 años, pero mínimamente le deberían dar de 8 a 10 años.”

La ley 27.347 fue un cambio liviano, afirma Héctor. Los cambios profundos se van a dar cuando se promulgue la ley de homicidio vial.

Gabriel Kassis no participa actualmente, en forma directa, de alguna ONG abocada a la problemática vial nacional. Su llamado a dar testimonio para esta investigación proviene de su participación y conexión en altos cargos del Ministerio de Transporte durante gran parte de las décadas del ‘90 y 2000, de la actividad empresarial que lo llevó a asesorar en la redacción de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 en 1994, de su participación en el proceso de creación de la ANSV en 2007 y de su actual ocupación en la Cámara que nuclea a todas las plantas verificadoras vehiculares de Argentina, entre otras actividades.

Gabriel fue consultado durante el proceso de debate de la ley 27.347 y se manifestó en contra de la idea de elevar escasamente las penas para homicidios culposos con agravantes. Asegura que los legisladores no se nutren de profesionales en seguridad vial que los asesoren para estudiar jurídicamente el tema. *“Sólo convocan a sus allegados o parientes como asesores”.* *Lo mismo ocurre en el interior, ninguna provincia se salva”.*

“La prisión efectiva para delitos viales que propuso la ley de 2017 debe ser dictada por jueces independientes, con un sistema judicial que trabaje mancomunadamente. Si eso no se garantiza, siempre será injusta la condena.”

El aumento de penas es beneficioso, pero no es sencillo llevarlo a cabo de un día para el otro dice Kassis. En el interior del país, por ejemplo, debe agregarse el problema del amiguismo y las presiones, ya que jueces y fiscales son abordados por sus “vecinos” y cuanto más pequeña es la localidad, más riesgo de recibir presiones directas antes de fallar un dictamen. Esto es ayudado también por el abanico de interpretaciones que la normativa vigente regala.



La ONG **Creando Conciencia** tiene como titular a **Alejandro González**. Ingeniero mecánico, perito accidentológico, docente y especialista en capacitaciones viales desde hace más de 20 años. Trabajó en los albores de Ingeniería Vial Forense de la Policía Federal Argentina, habilitó las primeras escuelas de conducción en 1997, quedó a cargo del equipo técnico de señales viales para la redacción de la ley 24.449 y hace 16 años está a cargo de esta ONG que, entre otras actividades, brinda charlas de capacitación vial en las comunas, cursos de recuperación del Sistema Scoring (sistema de puntaje para licencias de conducir) y cursos para la obtención de la licencia de conducir en CABA.

“Veo bien que la ANSV se entrometa en cuestiones legislativas, aunque se lo ve muy político”.

Alejandro afirma que la ley 27.347 fue una mala ley, pero algo fue (*sic*). Manifiesta que aquella normativa comenzó, al menos, a poner el tema de la seguridad vial en agenda. Los cambios de un Código Penal deben acompañarse de otras medidas, afirma. En materia de tránsito hay que trabajar en la jerarquización de las licencias de conducir y en los elementos de seguridad del tipo de vehículos que circulan en el país, por ejemplo. Arroja la falta de juicios orales y las condenas injustas al fallido accionar de las fuerzas policiales en las escenas de los siniestros viales. Las unidades criminalísticas trabajan mal y eso repercutirá al final del proceso en una condena injusta para cualquiera de las partes, dice. El tiempo aleja la verdad, y si el tiempo pasa, la verdad se va y todo se vuelve cuestionable.

TEMÁTICA 2: PUNITIVIDAD O CONTEMPLACIÓN EN CASOS DE SINIESTRALIDAD VIAL.

- **Posibles soluciones desde lo jurídico para revertir la situación vial actual. Países a imitar. Registros, estudios o trabajos cuyo análisis refuerce la idea de punitividad en aumento para delitos viales. Errores normativos del pasado.**

Para la Fundación **Estrellas Amarillas** el Código Penal debiera contener un capítulo especial que clasifique los delitos contra la seguridad vial (similar al de España), aunque ven improbable su tratamiento. Que un solo artículo -el 84- regule el homicidio culposo, ya sea por conducir un vehículo o por mala praxis médica, era una situación que finalizó en 2017 debido a las casi 8.000 muertes en los caminos argentinos y la presión a los legisladores que ejercieron las ONG de forma unánime, mencionan. Pedir a los tribunales la figura de dolo eventual estaba agotado, pero los agravantes para



ese dolo (alcohol, velocidad, fuga, etc.) pasaban a formar parte de los agravantes que elevaban las penas del homicidio culposo; de ahí que el 84 bis fue un paso importante. Lamentablemente, en la actualidad ningún familiar ve como justa la aplicación del art. 84 bis ya que las penas, si los agravantes se comprueban, no superan los 6 años; evidenciando que la lucha por justicia no terminó con la ley 27.347. El corazón del artículo 84 bis contiene penas de aplicación condicional y excarcelables ya que, si la pena por homicidio culposo agravado es de 3 años, según el art 26 y siguientes del código la ejecución de la pena queda en suspenso, como pasa en la mayoría de los casos actuales, dice el Dr. Rivas, miembro de la ONG.

“Una nueva modificación del Código penal va a resultar. La realizada en 2017 ha producido cambios muy leves, con algunos cumplimientos efectivos de prisión para los autores, pero en líneas generales: floja.”

La Fundación es categórica cuando pide penas que se correspondan con el hecho cometido. Son conscientes que no se puede modificar el artículo 26 y siguientes del Código Penal sólo para delitos de tránsito, (refieren a la aplicación condicional de las penas) porque son artículos pétreos y que establecen un criterio de carácter general; es por eso que van por el lado del agravamiento de las penas en el armado de los nuevos proyectos. No es su objetivo equiparar el homicidio culposo al doloso.

De allí que el nuevo proyecto a presentar en 2023 plantea una escala penal de 4 a 8 años para el homicidio culposo con uno o dos agravantes. El equipo jurídico de la ONG explica que los 4 años de piso es para evitar la ejecución en suspenso; y el techo de 8 años es para que, en algunas provincias como Buenos Aires, el proceso judicial quede en manos de la justicia criminal y no de la correccional (cambiaría así todo el mecanismo procedimental y de instancias). Igualmente, van a agregar un tercer párrafo para los casos de concurrencia de los agravantes. Pero además, plantearán una pena de 5 a 12 años cuando concurrieran 3 o más agravantes de los ya previstos en el 84 bis. El número 5 a 12 se extrae de las sentencias que se obtienen en primera instancia para los pocos casos de homicidio simple con dolo eventual ya juzgados. Manifiestan que el nuevo proyecto es realizable, lógico y medido. Uno de los argumentos que explican lo hilarante de la justicia argentina y sirve para ver positivamente un cambio, es el delito del robo de cabezas de ganado (abigeato agravado, art. 167 quater del CP), ya que la pena por ese delito está estipulada en 4 a 10 años de prisión efectiva, situación que vuelve aún más injustas las penas por delitos en contexto vial.



La ONG **Conduciendo a Conciencia** está trabajando en considerar ciertas conductas en la vía pública como delitos viales. Son cautelosos igualmente, con las delimitaciones de la figura de delito vial y, si bien pueden pensar en que la decisión de consumir alcohol o drogas antes de conducir puede ser un flagrante delito, les parece que el tema merece un análisis jurídico profesional a la altura de semejante responsabilidad. No consideran a la fuga del lugar del hecho un delito porque allí pueden darse otras circunstancias que deben ser estudiadas en un contexto.

“Llevar el sayo de familiar de víctima es sumamente personal y subjetivo. Dependiendo la vida vivida hasta ese momento, es la reacción posterior. Cuando vimos la desprofesionalización del Estado para abordar nuestra causa penal, allí comenzamos a pensar que había que hacer algo.”

En un principio, los padres del **Colegio Ecos** creían en un sistema judicial en el que iban a encontrar justicia, pero a medida que se reunían con fiscales y jueces, entendieron que debían actuar por las propias.

Visto las cárceles argentinas y su sistema de reinserción a la sociedad, que los responsables de muertes al volante cumplan prisión efectiva, no les va a conformar y sienten que parece más una venganza que una solución. Ellos piden justicia y no claudican al pedido de una justicia que se expida, que cumpla la ley escrita en tiempo y forma y que los familiares reciban una postura firme y no un vacío. Alba menciona que apuestan a un sistema integral que ataque a la inseguridad vial, con planes y políticas públicas, pero mientras tanto los poderes del Estado no deben evitar su responsabilidad en las sanciones claras y en los controles preventivos.

“Cambiar el CP es complicado y trae errores. Nosotros participamos activamente desde lo aprendido, nunca desde el dolor o la lástima. El dolor va con nuestra tragedia particular, pero al Estado lo interpelamos desde el pensamiento.”

Obtener buenos resultados en la mejora de la siniestralidad vial es difícil cuando las modificaciones del sistema vial y judicial no son íntegras. Esto se da porque las diferentes instancias que se movilizan desde la ocurrencia de una muerte a manos de un conductor, fallan sistemáticamente y en cada paso. ¡Qué justicia puede haber si un fiscal no es capaz de preservar la escena de un siniestro vial! Por más leyes que se modifiquen, la cosa no va a funcionar, afirma Alba.

En **ISPREVI** son críticos de las políticas implementadas para reducir las muertes por siniestros viales en Argentina. Creen que debe comenzarse por la redacción



de una nueva Ley Nacional de Tránsito (la actual data de 1995), consensuada con las provincias y que abarque los nuevos medios de movilidad, que recorte las posibilidades de libre interpretación de normas y que deje detalladas las acciones gravosas en la vía pública, con sus respectivas sanciones administrativas. A partir de ese cambio se pondrán las bases para repensar las calificaciones penales y la elevación de las condenas según los agravantes presentes. Ellos se muestran a favor del aumento de las actuales penas, pero sin escindir del cambio integral que debe proponer el Estado para que la situación vire 180°.

“Si la investigación de un siniestro vial con muertes comienza en una escena donde los vehículos fueron removidos para que se libere el tránsito, ¿Que justicia se pretende tener después!. Ni víctimas ni victimarios tendrán una respuesta justa.”

En la ONG son escépticos de las políticas viales que pueden promover las Agencias Provinciales de Seguridad Vial (APSV) y la propia ANSV. Dice su presidente: “Los cargos dirigenciales son 100% políticos, no hay profesionales en la temática vial que tengan poder de decisión en la ANSV; mientras que las APSV son cajas políticas que ni siquiera están aptas para atender a los familiares de víctimas”. Las muertes por accidentes de tránsito deben tener un tratamiento específico en el CP; debe pensarse que es el Estado quien le otorga las licencias de conducir a los que después, ese mismo Estado reprime con cárcel. En Argentina la seguridad vial no está en la agenda de ningún partido político y las víctimas terminan acudiendo al Congreso Nacional acompañados de la ANSV que queda estática, a la misma altura de las ONG pidiendo por respuestas. Es la ineficiencia en su máximo esplendor dice el equipo de ISPRESVI.

“No se trata de elevar penas para bajar la tasa de siniestros, la elevación es para dar respuesta a los familiares de víctimas y su desazón ante casos de tamaña alevosía.”

La cárcel efectiva para los autores que maten al volante habiendo existido agravantes comprobables es deseable, pero en paralelo se deben crear fiscalías específicas con profesionales expertos, cuerpos periciales accidentológicos y una ANSV sin políticos puestos a dedo y con poca o nula experiencia en prevención vial, afirman.

Ema Cibotti de **ACTIVVAS**, dice que las leyes penales no emanan del parlamento o la escuela jurídica, sino que salen y se impulsan desde un familiar de víctima de cualquier delito. Los familiares que se acercan a su ONG llegan con la ilusión de ver inmediatamente encarcelados y a la espera del juicio a los presuntos autores de homicidio culposo agravado, pero sin el piso de 4 años esto no va a suceder.



Ella está a favor de remover las escalas penales de 4 a 8 años para los agravados, es decir, pegada a la escala de homicidio simple que va de 8 a 25 años. Son conscientes que en el parlamento van a ser reticentes de tratar nuevamente una reforma del CP por delitos viales, pero también reconoce que, si no se modifica la escala penal siempre dentro del homicidio culposo, no va a existir una solución posible para aliviar a las familias padecientes.

“La conducta al volante sigue siendo anómica. El auto sirve para hacer cosas que nada tienen que ver con el traslado. Cuando conducir sea prescriptivo, allí recién se verán resultados.”

Entienden que, si se aplicara en forma rigurosa la vigente ley 27.347, no sería tan necesaria otra modificación. Ellos recientemente participaron como *“amicus curiae”* (amigos del tribunal) en una causa penal donde una mujer perdió a su hijo y marido en 2016 cuando el conductor de un camión los embistió en CABA (15). La pena al chofer fue de 9 años por homicidio simple con dolo eventual, pero en segunda instancia se redujo a 4 años, situación que provoca que la ONG esté abocada en consolar a la familia, prepararla, explicarle y observar como las expectativas que acumularon en el primer fallo, se caen inmediatamente. Ema dice, por experiencia propia, que una condena efectiva de 4 años para el autor, es un tiempo que ni siquiera supera la etapa del primer shock que siente el familiar de la víctima; *“las penas deben estar pensadas en base a las etapas de superación del proceso de dolor que las víctimas padecemos”*. Las penas deben ser significativas afirma, y la justicia debe mirar más a la víctima que padece las secuelas por llevar a sus espaldas la carga que significa la liberación del victimario.

Cuando buscan un país a imitar caen siempre en la zona europea y su concepto de prescripción a la hora de obtener el carnet de conducir. Son tan rigurosos los requisitos para la obtención de la licencia en algunos países europeos que conducir resulta un incordio; además de que los códigos de tránsito tienen pautados cada detalle de antemano.

Aclaración: *“Amicus Curiae”* son presentaciones de terceros ajenos al litigio que aportan al tribunal argumentos u opiniones que pueden ser útiles como elementos de juicio.

Viviam Perrone de **Madres del Dolor** admite que, si bien Argentina necesita en materia de seguridad vial un proyecto integrador, esto no va a suceder en el mediano



plazo, por lo que cada vez que tienen la oportunidad de presentar una modificación o nueva normativa, lo hacen teniendo en cuenta el contexto político y de forma escalonada, lenta, con dos o tres iniciativas y con altas posibilidades que salgan recortadas respecto al requerimiento original.

“En la última exposición de Madres del Dolor en Diputados un bloque nos dijo: No creemos en el aumento de penas ni en la prisión, sí creemos en la educación, así que nos tenés que convencer.”

Viviam dice que la actual mirada global para los casos de siniestros viales está virando, ya no es contemplativa. Quienes están frente a un volante ya conocen sus obligaciones y derechos. *“Claro que las campañas comunicacionales pueden servir y son necesarias, pero lo más importante es una legislación clara y controles para educar”*; allí están las claves de los países exitosos, afirma.

“La pelea entre los contemplativos vs. los punitivistas se termina cuando los medios afloran. Los casos Bloomberg, Báez Sosa y otros, echan por tierra la contemplación.”

En el nuevo proyecto de ley que preparan en la ONG, (*Ver Anexo*) piden un aumento de la pena en casos de homicidio culposo, y sacar de la discusión definitivamente el homicidio simple con dolo eventual. No se agregará ningún bis a ningún artículo ni párrafos aparte, la idea es una modificación en el art. 84 bis de escalas y sin demasiadas complicaciones, de manera que se consiga poco pero seguro. Intentarán ir por un camino sencillo, lógico y claro, es decir, para el homicidio culposo agravado, no aumentar demasiado el máximo (un techo de 12 años) y aumentar el mínimo a 4 años sin entrar en el eterno debate jurídico del dolo eventual: ¿El autor, se representó o no el hecho? Además, se agregarán a los existentes agravantes, dos nuevos: Conducir sin la licencia o que la misma no esté apta para el pertinente rodado involucrado.

La ONG **FVDyT** está más cerca de una postura dura en cuanto a las penas de prisión efectiva para los casos con agravantes. Creen que un mínimo de 8 y máximo de 25 años es una escala posible. En Mar del Plata existen pocas -pero existen- condenas de 10 años de prisión a quienes presentaron agravantes en el homicidio con dolo eventual en contexto de un siniestro vial. Condenas bajas provocan una nueva victimización a los familiares, afirma Blasi. Una ley de homicidio vial hace cambiar la figura penal y obliga al juez a sentenciar duramente sin tener que discutir en qué parte de la doctrina jurídica va a analizar el caso: Culposo o Doloso.



“Los fiscales inmediatamente comienzan la investigación de un hecho vial como un homicidio culposo, prejuzgando la situación. Nosotros tenemos que convencerlo del dolo eventual a él y luego al Juez.”

En la actualidad, la ONG lucha para que las causas comiencen a ser investigadas desde el homicidio vial con dolo eventual y que luego baje la calificación si los agravantes no se comprueban tras un relevamiento de los elementos en la escena del hecho. Esa es la forma en que se investiga un homicidio cualquiera, con los sospechosos inmediatamente detenidos, con todas sus garantías respetadas y liberados si no constatare un hecho incriminatorio fehaciente. En cambio, si se comienza como homicidio culposo, se los libera inmediatamente dado que son penas en suspenso, afirman. Si la justicia trata de ser contemplativa para con el imputado, los fiscales deben pedir la pena máxima porque luego, las críticas recaen sobre el juez y no sobre los fiscales, dejando a estos últimos muy expuestos ante la sociedad. Dice Blasi: *“Que el moderado sea el juez y que luego rebaje la pena, es lógico. Pero es inadmisibles que el fiscal, el cual debe estar del lado de los familiares, comience calificando como homicidio culposo el hecho; hasta los abogados querellantes suelen pedir penas bajas”*.

Gabriel Kassis es tajante: *“Las organizaciones privadas hacen mucho más que las gubernamentales. La mayoría de los funcionarios públicos con cargo dirigenial sólo buscan rédito político y la justicia no escapa de esto”*. El ex asesor en transporte menciona que cuando es noticia nacional un accidente de tránsito, sabe que la justicia va a acomodarse para no ser ella la noticia. Por otro lado, está de acuerdo con leyes que acrecienten las penas para delitos viales con agravantes, pero también donde resulten lesionados graves.

“Se vive en un clima de inseguridad vial total y absoluta. Los controles no van al núcleo del problema y el Estado termina convocando a ONG víctimas de su propia inoperancia. Todo sale de la iniciativa privada.”

Los jueces deben ser capacitados para conocer en seguridad vial. Así como los médicos se especializan en una rama de la medicina, dice Kassis, los jueces deben entender la movilidad como un fenómeno cultural de una sociedad, y entender a los conductores como un infractor serial coincidente con el entorno. Las penas deben ser de cumplimiento efectivo, pero sin una investigación pericial acorde y una justicia seria, siempre existirá el halo de injusticia. La implementación de fueros penales *ad-hoc* desarrollaría una especialización en el derecho sobre los delitos viales, situación que



podría mejorar la problemática social sobre los accidentes viales, además de alivio y sensación de justicia para la memoria de los fallecidos y paz de sus familiares.

Nuestro país debe mirar hacia Chile menciona el experto; los cambios que produjo recientemente en materia de rigurosidad sancionatoria para, por ejemplo, aquellos casos donde un control vial detecta la presencia de alcohol en sangre por encima del gramo por litro de sangre, son dignos de imitar. La sanción es más dura y efectiva si además participa en un siniestro vial.

Creando Conciencia también tiene una postura segura a la hora de alegar sobre las acciones delictuales al volante. Los modelos jurídicos interpretativos ya no aplican en países de la región como Chile, Uruguay y Brasil. El Ing. González afirma que las leyes duras que deben ir implementándose para aquellos delitos viales con agravantes, también deben acompañarse con una infraestructura vial acorde y un examen de conducción riguroso.

“Debe formarse a los conductores como se forma a personas en un oficio. El Estado no capacita en conducción; el conductor ya “cae capacitado” por sí mismo a rendir el examen para la obtención del carnet, sin chequear idoneidad mediante un test profundo.”

Afirman que deben trabajar en educación, control y sanción, en ese orden, para que se logren metas realistas en la reducción de siniestros viales en el país. La ONG sabe del dolor que acompaña a los familiares de víctimas, pero también conoce que, si bien la ANSV intenta acercarse a los familiares, ellos como institución técnica esperan la convocatoria de la oficina pública, llamado que no sucede. La ANSV tampoco los convocará a la nueva discusión sobre homicidio vial (pese a que la ONG es miembro del Comité Consultivo, Grupo 3 porque, sencillamente, no les reditúa políticamente las instituciones de profesionales en seguridad vial, sólo convocan ONG que nuclean familiares de víctimas del tránsito.

TEMÁTICA 3: LOS NUEVOS PROYECTOS DE HOMICIDIO VIAL

- **Relación con la ANSV y las Agencias provinciales. Resultados que obtienen. Pedidos de familiares de víctimas. Interacción entre la ANSV, las ONG de víctimas del tránsito y los familiares de victimarios. Soluciones alternativas. Situación jurídica actual para los hechos viales en Argentina. Mirada hacia el futuro.**



La ONG **Estrellas Amarillas** tiene como foco principal que la justicia deje de plantear la discusión dentro del homicidio simple con dolo eventual. Creen que penas más duras incidirán en las conductas al volante de los argentinos. Como ejemplo nombran la modificación que desde 2018 se viene produciendo en varios municipios y provincias argentinas que da cuenta de la eliminación de la tolerancia que permitía presentar alcohol en sangre mientras se conducía (de 0.5 g/l de sangre pasó a 0.0 g/l); la famosa ley de alcoholemia cero que se aprobó en 2023 a nivel nacional.

“En Córdoba, el diario La Voz del Interior colocaba los nombres de los 600/800 muertos anuales por siniestros viales en la provincia. Cuando lograron alcohol cero en 2015, las muertes bajaron; 250/300 fueron en 2022.”

Cambiar la visión de la población es posible y esta nueva modificación definitivamente lo hará, dice Silvia. También son conscientes que con la letra de la ley no alcanza, necesitan al Estado y al aparato más poderoso de todos: La prensa. Silvia está convencida que las ONG de Bs. As. son las más importantes y por ese motivo, Madres del Dolor es siempre la punta de lanza para dar pelea en el parlamento apoyándose con las ONG del interior del país. Creen que este nuevo cambio al CP va a generar prevención. *“Mas allá de la sanción al imputado, el efecto disuasivo repercutirá en el entorno del victimario y en los que se suban a un auto en el futuro”*, afirman.

En la ONG crearon un programa de concientización, reeducación y sensibilización para condenados por siniestros viales. Allí intervienen 12 profesionales; psicólogos, peritos, periodistas, antropólogos, abogados, etc. Hubo discusiones internas por la iniciativa, porque el programa incluye tener un contacto directo con autores de homicidio por un siniestro vial a los que, en muchas ocasiones, miembros de la ONG tuvieron cruces personales de alto impacto y luego debieron verse por tres meses para dar cumplimiento al programa. La experiencia la catalogan como sanadora para todas las partes, con momentos de real emoción y reflexión. Lamentablemente el programa se discontinuó por falta de financiamiento.

La ONG quiere reflexión de la ciudadanía, brindan perdón, luchan por cárcel efectiva y se esperan en que la situación vial en Argentina puede revertirse.

Alba Sáenz de **Conduciendo a Conciencia** dice que ellos tienden a encontrar soluciones a la problemática vial desde políticas de prevención y largo-placistas. Entre los familiares que componen la ONG existen diferentes miradas, pero también coincidencias en casos en que los factores intervinientes en un siniestro vial son



extremadamente evidentes, como ser acciones de exceso de velocidad más la presencia de alcohol en sangre, por ejemplo.

La falta de justicia obligó a los familiares a meterse en la temática vial, a estudiar, preguntar y aprender. Ellos tienen voz; una voz autorizada y utilizada para que se instale el debate, que se discuta y se escuche a especialistas.

“Cuando al chofer del ómnibus que llevaba a nuestros hijos lo habilitaron para conducir nuevamente nos dimos cuenta del vacío y la impericia de los jueces y fiscales. Frente a esos casos, los familiares, pese a nuestras diferencias, comenzamos a pensar en los cambios del CP.”

Alba dice que lamentablemente ganaron una experiencia a la fuerza y el costo fue perder a un familiar en un hecho vial. No ven cambios positivos desde 2017 porque cuando se cambian leyes deben tener un componente de realismo y adaptación al sistema vigente, y este no fue el caso. Para Conduciendo a Conciencia es fundamental que las familias de los victimarios tengan todas las herramientas de defensa a su alcance. Deben tener garantizados todos sus derechos e incluso un organismo podría nuclearlos, afirman..

“El sistema judicial es tan caótico que, en muchos casos, los familiares de los victimarios no pueden estar siquiera en el juicio oral porque las ONG les niegan la posibilidad en su afán de obtener la sentencia esperada. Aunque tampoco se puede juzgar a las víctimas en esa situación.”

Creer que España es un camino a seguir para comenzar los cambios necesarios en nuestro país; ellos modificaron sus leyes, pero de forma integral, hasta armaron fiscalías especializadas con equipos de investigación con todos los recursos necesarios y una política de control y sanción efectiva y sistemática. Fue un TODO, organizado y pensado para castigar de forma justa la imprudencia al volante.

Como ya se dijo, **ISPREVI** es una ONG que en general trabaja en el análisis posterior al siniestro vial dentro de la rama pericial accidentológica. Ellos agrupan los peritos especialistas cuyos dictámenes apuntalan un proceso penal donde un conductor es juzgado. Desde esa investigación en la escena del hecho van a fundarse los factores intervinientes que pudieron dar los causantes de su producción. Su presidente asegura que no ve un futuro cercano de éxito en la reducción de tasas de fallecidos y mucho menos en procesos penales justos. *“Nosotros entendemos la problemática vial como un conjunto de sistemas que fallan desde la década del '90. Pretender que modificar el CP*



con sanciones más duras sea la solución, es no comprender la cultura y la infraestructura vial argentina”.

Aseguran que las APSV son oficinas provinciales que no conocen su tarea. Por el lado de las policías provinciales, la situación es aún más crítica ya que la falta de fondos, de personal y de capacitaciones profesionales provocan que los pilares de un proceso penal arranquen torcidos y desvíen así toda la investigación hasta la condena.

“La ANSV se pega a las ONG de víctimas por necesidad política. La llave en el Congreso la tienen las ONG, y la ANSV va como invitado a observar y aprender.”

Ellos creen que Argentina no debería imitar a un país específico como modelo exitoso en la implementación de políticas reductivas de muertes en el tránsito; *“El nivel de los profesionales argentinos en diversas disciplinas que podrían participar en pensar soluciones es envidiable para, incluso, los países que han tenido cierto éxito en la materia”*, aseguran.

En **ACTIVVAS** tienen una mirada positiva sobre el rol de la justicia en el futuro. Si bien fue un caso de relevancia mediática, ellos actuaron como *“amicus curiae”* en una causa de carreras clandestinas, (no hubo lesionados ni fallecidos) donde la justicia porteña, gracias al informe de la ONG, tuvo material para realizar un juicio abreviado y condenar a ambos conductores a la pena de 2 años en suspenso, a la obligación de realizar cursos y talleres de capacitación, al retiro de la licencia de conducir por 2 años y a la confiscación y posterior remate judicial de los vehículos involucrados, cuyo dinero se utilizó para la compra de dos respiradores artificiales para el Hospital Piñero.

“Existen los autores de hechos viales que se ponen a disposición de la víctima y de sus familiares, incluso las visitan en el hospital. También están los violentos viales, con familiares igual de violentos y que en muchos casos son violentos intrafamiliares.”

Poco se puede hacer con personas que circulan tirando el auto encima, en casos donde el dolo es expreso. La justicia tiene herramientas para analizar los diferentes casos y sancionar en consecuencia, pero se necesitan expertos en accidentología, psicología y otras ciencias para conocer cada caso en particular, dice Ema Cibotti..

“No nos parece serio que la ANSV se presente como “amicus curiae” dado que esa figura es utilizada para acompañar, desde la sociedad civil, a un tribunal a cargo de un proceso judicial, pero la ANSV hace explícito su acompañamiento a la querrela, actuando con un prejuicio manifiesto por sobre el imputado.”



Ema es tajante y se muestra segura cuando fundamenta sobre las ONG de familiares y el uso que realiza la ANSV sobre ellas para hacer política a sabiendas. Sobre la crítica que apunta a que las ONG buscan venganza por la pérdida de sus familiares ella dice que es un falso problema. La venganza es una emoción y, en su caso particular, ella no sintió deseos de venganza ya que quedó abrumada totalmente, en shock. El asesino de su hijo era muy joven y a ella eso la impactó de sobremanera.

“No es venganza o justicia. La venganza es el camino hacia la justicia.”

Otras ONG de familiares de víctimas poseen diferentes niveles de lucha y suelen ser impulsivas en la búsqueda de leyes y respuestas, pero ellos -como otras ONG colegas- se consideran más pensantes, largoplacistas y estratégicas.

La ONG **Madres del Dolor** es la cara más visible a la hora de comunicar una noticia en torno a la seguridad vial o para reflexionar en los casos que un hecho, por su impacto, tenga alta repercusión pública. Ellas están convencidas que las modificaciones al CP, las multas y los controles bajan la siniestralidad y acomodan los comportamientos. La renombrada ruta provincial 2 es un ejemplo dice Viviam Perrone; a través de los años ha sufrido cambios positivos y en la actualidad casi no se registran fallecidos sobre su traza, aunque todavía falta trabajo, afirma. Sin embargo, la autopista Panamericana es la antítesis, el Estado se ausenta totalmente y se escuchan a diario los lamentos por los decesos en una vía de altísimo tránsito.

“Tenemos buena relación con el Estado, somos apolíticas y sabemos tratar a los políticos sin enojarnos. Tenemos paciencia, manejamos los tiempos y ya reconocemos cuándo presentar un proyecto para que sea tratado. No queremos perder tiempo.”

Nunca se acercó a Viviam y a Madres del Dolor un familiar de un victimario. En lo personal, la familia del asesino de su hijo se acercó una semana antes del juicio (5 años después), para pedirles su perdón, a lo que ella no aceptó. La mirada general de la ONG respecto a los victimarios es pro positiva en cuanto al acercamiento con el afán de recapacitar e intentar cambiar las conductas.

Si tienen que elegir un país de la región, Chile, Uruguay y Brasil son un norte para ellas de acuerdo a su evolución en la lucha contra la inseguridad vial. En Brasil las penas por delitos viales son muy duras, mencionan. Viviam comenzó su lucha hace tiempo y hoy afirma que no puede parar.

“Lo que hago lo hago por mantener vivo el nombre de mi hijo Kevin; ayudo a otras personas a través de él.”



Cuando le dijeron que la pena máxima para el autor del homicidio de su hijo era de 5 años, ella no lo creyó. En aquel 2002 nadie llegaba ni siquiera a juicio por un siniestro vial, es decir, que en primer lugar debía pelear por llegar a esa instancia y recién allí que le den el máximo de la pena (con cumplimiento efectivo) dado que el conductor había abandonado el lugar tras el atropellamiento. Finalmente, el autor del homicidio de sus hijo recibió 3 años de prisión y sólo cumplió con 2 meses.

El aumento de las penas para los delitos viales cambia la conducta, dicen desde **FVDyT**. Aunque no son las penas las que van a disuadir directamente a los ciudadanos, el mensaje hacia la sociedad va a desparramarse. Los jueces no ayudan, y con lo escrito actualmente en el CP tampoco es garantía la literalidad. *“Los jueces que tenemos dicen que el conductor no tuvo intención de matar, cuando quedó registrado que conducía a exceso de velocidad, con alcohol en sangre, etc.”*

“Los jueces y fiscales nos dicen que no pueden mezclar a los autores con delincuentes comunes, por eso los liberan ;Pero tampoco disponen de centros de detenciones para condenados o imputados por delitos viales.”

Héctor destaca que existe una bajada de línea en la justicia de Mar del Plata para que los fiscales y abogados moderen y bajen las penas, cuestión muy grave para los familiares.

Pero la ONG no hace magia, según el fiscal que les toque, ellos aprendieron a conocer cómo y para qué lado irá el expediente. En muchas ocasiones, les recomiendan a los familiares que recusen al fiscal porque saben fehacientemente que éste no va a visitar la escena de los hechos, no instruye y realiza su trabajo ciento por ciento vía telefónica. Creen que no hubo grandes cambios tras la modificación del 2017, pero un nuevo cambio legislativo, si es bien aplicado, va a funcionar. El trabajo y la motivación de Héctor se resume en consultarle, sencillamente, por qué hace lo que hace; su respuesta fue también sencilla: “Para que los nuevos familiares que se acercan no se sientan solos”.

Gabriel Kassis es un poco la línea oficial en esta investigación, o por lo menos la más cercana. Si bien hace años se dedica al comercio de señalética vial específica y a la coordinación, distribución y equipamiento de plantas de verificación vehicular, ha tenido y tiene actualmente, contacto directo con los funcionarios a cargo de los ministerios y secretarías que dirigen las agencias gubernamentales de seguridad vial en Argentina.



“Hoy en día, todos los conductores conocen las reglas básicas del tránsito. Son conscientes que de acuerdo a lo que hagan, su rodado puede convertirse en un arma.

Por eso los atenuantes no caben en el marco de un siniestro vial.”

Los municipios no capitales del interior del país están en crítica situación respecto a seguridad vial. Al ser localidades pequeñas en donde los pobladores se conocen directa o indirectamente, casi que es obligatoria la entrega de la licencia de conducir sin un mínimo examen, o el derecho auto-adquirido de llevar a niños/as menores al colegio en motocicleta sin casco protector, o la mirada contemplativa de las autoridades por parte de infracciones evidentes. Se necesitan leyes duras a la altura de las demandas de una sociedad que ve todos los días como los automovilistas circulan impunemente, realizando maniobras de total desprecio por los demás, dice Gabriel. La mirada debiera también alejarse de CABA y poner foco en donde el riesgo de ser atropellado durante la noche es alto y donde circular con bicicletas es para los más valientes. Las mejoras a futuro están lejos, la justicia y los legisladores tienen la llave para la reducción de las tasas de siniestralidad, deben reconocer su responsabilidad y actuar en consecuencia. .

El ingeniero González de **Creando Conciencia** afirma que la ANSV no se centra en cuestiones técnicas jurídicas a la hora de impulsar nuevas modificaciones al código o modificaciones a la propia normativa vial. Pero lo cree esperable ya que, lo pericial especialista, les parece lo menos importante. “El Estado escucha en primer lugar a las ONG de familiares de víctimas, luego a los abogados y por último, y a veces, a los expertos en seguridad vial.

“La ANSV no está a la altura de los profesionales de la seguridad vial. Es muy importante la creación de juzgados temáticos o fueros especializados.”

Es importante que la ciudadanía entienda el fenómeno vial y la lógica de la circulación vehicular, pero no solo desde lo emocional o desde el dolor, sino también desde su rol como usuario y sus obligaciones en la vía pública. Dice Alejandro que no observaron cambios desde el 2017, ni siquiera leves. “Ocurrió que no fue una modificación signada por un estudio previo y no se comunicó a la altura de su importancia”.

Podemos destacar a España como país a imitar si queremos mejorar en seguridad vial; ellos trabajan el tema como política de estado desde 1959, abarcando todos los aspectos que pueden conformar la ocurrencia de siniestros viales, desde la exigencia para obtener la licencia hasta las investigaciones sobre factores concurrentes que participan en cada siniestro vial para cada región del país.



XIII. CONCLUSIONES FINALES

La hipótesis planteada en esta investigación menciona que tanto las ONG de familiares de víctimas del tránsito y las dedicadas a la seguridad vial, así como la ANSV, son motivadas por un enfoque punitivista a la hora de propugnar y promover leyes referidas a la seguridad vial; esto en contraposición de políticas enfocadas en trabajar factores sociales, disuasivos y preventivos. Dicha hipótesis **es verificable** en los análisis empíricos arrojados en este estudio, dado que pudo comprobarse, mediante las entrevistas realizadas a las más importantes ONG de la Argentina, las experiencias vividas antes de la aprobación de la ley 27.347 de 2017 y las marcadas y unilaterales líneas de trabajo que, desde entonces, pretenden continuar en el futuro.

Las sucesivas entrevistas realizadas arrojaron diversidad de temas y abordajes que bien podrían resultar en el planteamiento de otros objetivos de investigación. Haciendo un esfuerzo para no salir de la misión de este trabajo, las conclusiones devenidas de los intercambios con los titulares de las ONG se desarrollarán en este apartado, pero esta vez de forma conceptual, intentando dar un formato diferente al de los resultados del punto XII.

SOBRE POLÍTICAS PREVENTIVAS DE LA ANSV vs. LA PUNITIVIDAD

La ley N°27.347 promulgada en enero de 2017 modificó los art. 84 y 94 del CP, creó el art. 84 y el 94 bis y modificó el art. 193 bis. Todas estas modificaciones fueron impulsadas por las ONG de familiares de víctimas del tránsito que hacía poco más de 20 años, venían exigiendo penas más duras que contemplen la prisión efectiva para aquellos autores penalmente responsables de homicidio en contexto vial en los casos que se dieran los agravantes enlistados en los bises de los artículos creados. La cúpula dirigencial de la ANSV de aquel 2017, no adhirió explícitamente (tampoco lo impidió) a aquel pedido impulsado por algunas ONG en la Cámara de Diputados. Si bien la negociación por el tratamiento y posterior aprobación no resultó tal cual las agrupaciones esperaban, no les quedó más remedio que aceptar el paquete de reforma.

Hasta ese entonces, las luchas de las ONG comenzaban en la justicia correccional dado que la mayoría de los siniestros viales se investigaban como homicidios culposos, pasando en excepcionales y mediáticos casos, a ser tratados como homicidio simple con dolo eventual, situación que en general terminaba desestimada por la segunda instancia, dejando a los autores con penas de cumplimiento condicional



pese a los evidentes agravantes demostrados. El resultado de la sanción de la 27.347 de 2017 no conformó a ninguna de las ONG; estas sabían que si querían conseguir prisión efectiva para los autores, tenían que seguir por el frondoso y excepcional camino del dolo eventual, o conformarse ahora con el homicidio culposo, pero intentando que los agravantes del flamante artículo 84 bis encajen y se comprueben con contundencia.

Aquella reforma, si bien aumentó levemente las penas, no conformó a las ONG y continuó dejando a libre interpretación de los magistrados la sanción con o sin prisión efectiva, dado que el mínimo -aun con agravantes- se mantuvo en 3 años; hecho que encaja en el art. 26 y siguientes del CP cuando permite disponer el suspenso del cumplimiento de la pena a quienes, en los casos de primera condena, no se exceda de 3 años. Vale hacer una aclaración en la motivación de las ONG de víctimas del tránsito; todas coinciden que su objetivo primordial es la justicia para sus adherentes, no es la reducción de las tasas de siniestralidad, aunque si esto sucede (no parece ser el caso en el período 2017-2019 al menos), también es bienvenido.

A todo esto, y teniendo en cuenta que la ANSV tenía (y tiene) la potestad para proponer, actualizar y evaluar la efectividad de las normas legales (art. 4 inc. b, c, y d, de ley 26.363), no acompañó a las ONG en aquel 2017, pero sí lo hace en la actual gestión directiva cuando es explícito el apoyo en cuanto presentación realice junto a las asociaciones. Esto último responde a la conformación política de las recurrentes dirigencias a cargo de la ANSV, direcciones ejecutivas que acuden detrás de las ONG de familiares de víctimas viales para conseguir **notoriedad** en el parlamento nacional. De las entrevistas surgió que, generalmente, la ANSV los recibió y escuchó, aunque la diferencia está en que son las ONG las que poseen la real fuerza para llevar adelante los cambios, independientemente si esos cambios sean más o menos punitivistas; es la ANSV la que apila directivos no profesionales al mando, sin capacidad profesional de conocer la problemática vial en materia jurídica y, mucho menos, en materia técnica multidisciplinaria como la pregonada en sus estudios publicados desde 2016 a la fecha.

SOBRE LOS ESTUDIOS PREVIOS Y EXPERIENCIAS EXITOSAS

Un poco en línea con lo anterior, la ANSV no cuenta con estudios publicados sobre la injerencia o análisis normativo de los artículos del CP que aplican sanciones a aquellos que ocasionen lesiones o muertes en contexto vial. Tampoco las ONG han realizado estudios específicos del tema, pero en este caso y casi en unanimidad, cada una de las organizaciones cuenta con asesoramiento jurídico especializado que las



orienta a la hora de armar, proponer y discutir sus proyectos normativos a nivel local o nacional. Debe considerarse que las ONG de víctimas, no sólo acompañan y asesoran a los familiares al inicio del trámite procesal, sino que en muchos casos los acompañan a las audiencias y debates orales. Por otro lado, ponen a disposición a los abogados y especialistas de la organización para representarlos como damnificados, y poder así obtener una sentencia acorde a la estrategia planteada para cada caso.

Otro punto a destacar es la participación de las ONG en los grupos del Comité Consultivo de la ANSV que, por disposición de la ley 26.363, ésta es obligada a organizar citar y presenciar, pese a que el resultado de lo allí trabajado no tenga carácter vinculante.

En cuanto a los países a imitar de la región, respecto a sus políticas de seguridad vial, el más nombrado fue Chile. Ya sea por cercanía o por la reconocida **Ley Emilia** de 2014 (su aprobación y resultados fueron bien recibidos por la sociedad trasandina), las ONG dan cuenta que en el vecino país no hay salida si te “atrapan” con algún fallo en un control vehicular, o si la justicia debe condenarte a una pena de prisión por ser autor responsable de un siniestro vial. Las ONG consultadas tienen encuentros y ponencias con otras organizaciones internacionales ya que participan, por ejemplo, de la International Road Victims Partnership (IRVP), la Global Alliance of NGOs for Road Safety y la Asociación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), entre otros encuentros internacionales. En esos encuentros dicen, queda en evidencia cómo los gobiernos de países con serios problemas en siniestralidad vial apuntan casi como primer medida, a la implementación de un paquete de medidas dirigidas directamente al cumplimiento efectivo de penas, centros de detención exclusivamente destinados a delincuentes viales, eliminación de límites de tolerancia a la ingesta de alcohol, preparación a fuerzas policiales para la detención de infractores flagrantes y controles estrictos sobre antecedentes viales y verificación técnica vehicular. Todas medidas de ajuste hacia las sanciones ya previstas en los correspondientes códigos normativos, pero que son laxas a la hora de su aplicación y reprimenda.

SOBRE RESULTADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS DE PREVENCIÓN VIAL

Desde el momento en que las ONG consultadas comienzan su descripción de la actual situación jurídica del sistema nacional, no quedan dudas que los resultados de las políticas implementadas para prevenir hechos viales son negativas. Consensos básicos



como que la fiscalía no resguarde la escena del siniestro, no envíe un perito accidentalológico a relevar las huellas de neumáticos de los vehículos, o que no se realicen controles de alcoholemia por falta de alcoholímetros (los aparatos que miden el gramaje de alcohol en el torrente sanguíneo); son situaciones que angustian a las ONG y que no les es sencillo de explicar a los familiares que, hasta entonces, nunca se hubieran imaginado estar velando a un allegado.

Dicho lo anterior, tanto la ANSV como las diferentes ONG a lo largo del país, mantienen un eje de trabajo dirigido hacia intentar cambiar la cultura vial en Argentina. Las propias ONG, en algunos casos, son proveedoras de servicios tercerizados desde los municipios para re-capacitar a los infractores condenados por delitos viales. Otras, brindan talleres y actividades con aquellos conductores condenados por delitos viales para concientizar a los ciudadanos contando, por ejemplo, su experiencia personal y la sanción recibida.

Todas las ONG coincidieron en que las prisiones efectivas para aquellos autores de homicidio culposo agravado funcionarán como factor disuasorio para el resto de los usuarios de la vía que circulan diariamente al margen o traspasando la reglamentación. Coinciden en que esa será una política preventiva de resultado positivo. Un combo compuesto de: “Una nueva reforma del art. 84 y 94 del CP con las características detallada de los factores agravantes, exenta de interpretación subjetiva, con un piso de 4 años, analizada dentro del homicidio culposo, con fiscalías especializadas, personal actuante en la escena del hecho capacitado para el relevamiento de pruebas y con cobertura civil para las víctimas a cargo de las aseguradoras”. Concluyen que esa sería **la mejor** y más eficaz implementación de una política pública que influya directamente en las acciones tras el volante de todo ciudadano que utilice un vehículo a motor.

SOBRE INVESTIGACIONES DE OTROS AUTORES

A través de los intercambios en las sucesivas entrevistas quedó más que zanjada la temática sobre políticas públicas integrales que aborden al fenómeno de la siniestralidad vial de manera holística y multidisciplinaria. Esto era marcado como el “Ideal” para todos los titulares de las ONG, máxime porque a través de las incontables participaciones en foros internacionales organizados por diferentes instituciones internacionales como OMS, ONU, FICVI, OPS, etc., el tema es recurrente allí y es la bajada de línea que se desea implementar en todos los países con altas tasas de



siniestralidad, como lo son los latinoamericanos. Pero las ONG saben que dentro del ideario integral está la pata de la sanción efectiva, justa, célere, objetiva y fundada.

Es cierto que todas las personas estamos expuestas a sufrir o producir un siniestro vial desde que salimos a la vía pública, de allí que la autoridad controla y pena administrativamente a quienes, en forma expuesta, realizan conductas con sus vehículos que infunden temor a terceros; lo que se llama: una conducta temeraria, con riesgo de dañar a otros. En 2006, el Código Penal español comenzó a considerar delitos viales a ciertos comportamientos del conductor, por los que la sanción pasó a ser pena de prisión para escenas como conducir sin licencia o hacerlo a velocidad excesiva, entre otras. Del estudio respecto a ese trascendental cambio en el país ibérico, se desprende lo importante de las variables emocionales y las características de la personalidad de los conductores de una región. Allí entonces va la explicación de que ciertas conductas infractoras al volante, llevarán sanciones más duras dirigidas a revertirlas. Aquello se trató, finalmente, de un cambio que atacó en la etapa anterior al siniestro vial, sin la presencia de lesionados graves o de familiares de un fallecido en la ecuación. ¿Qué queda entonces para las conductas post siniestro vial?!

Lo cierto es que las ONG trabajan en el post siniestro vial; trabajan con la familia que exige, como es su derecho, una pena sancionatoria para quien causó el daño. Por el lado de la justicia, cuando le toca abordar este tipo de causas penales, tiene la “dicha” de no necesitar buscar al homicida o el arma que se empuñó para cometer el acto; ni siquiera tiene que encontrar el móvil que lo llevó a matar o buscar a sus cómplices o encubridores. La justicia post siniestro pierde el tiempo (dicen las ONG), en una eterna discusión teórica jurídica sobre el dolo y la culpa. Esta investigación, si algo puede arrogarse, es que deja plasmada la intención de las ONG del cierre de esa discusión, dando como ganadora a La Culpa. Dentro de la culpa, lo que queda pensar, por ahora, es si corresponde prisión efectiva o no a aquellos conductores que circulan bajo factores que agravan su acto de conducir y que si fueran vistos en países como España, por ejemplo, hubieran tenido una represalia contra su libertad antes de cometer el daño.

SOBRE LOS VICTIMARIOS Y LAS SOLUCIONES ALTERNATIVAS

Este punto trajo dudas y un esfuerzo extra por parte de los protagonistas para pensar la respuesta. La mayoría de las ONG, cuyo objetivo principal es acompañar a las víctimas, refieren que es tan desequilibrada la justicia al comienzo de la investigación,



que todos los cañones apuntan a la calificación penal, las pruebas, el asesoramiento letrado y, un poco más tarde, llegar al ansiado **juicio oral** y obtener la condena esperada. En esas primeras y largas instancias el foco está puesto en los familiares víctimas y en la justicia. Pasado los años y en muy contadas oportunidades, se puede trabajar con los victimarios, pero es la excepción y no está en el radar de las organizaciones. Por el lado de las ONG más técnicas, dedicadas a la investigación y capacitación vial, es más común que éstas reciban a los infractores para atender sobre alguno de los componentes de su sanción mediante talleres de educación vial. Pero en ambos casos, no se pensó de manera certera en áreas de abordaje hacia los victimarios.

En definitiva, las ONG actúan de **nexo** entre la justicia y los familiares de víctimas. Son producto del total abandono del sistema jurídico penal ante casos de homicidios que, casi en gran medida, se los considera culposos, pero que esconden un dolo ¿inconsciente?. El resultado de cientos de tortuosas búsquedas individuales de justicia fueron las ONG, las cuales van ganando protagonismo y fuerza a la luz de un Estado que mira atónito como, desde el llano, se le exige profesionalismo y legislación acorde a la realidad de un **país nada sumiso**. Las alternativas al pedido de agravamiento de penas casi que son un infantilismo en una justicia a la que le deben oponer una ley de víctimas (ley 27.372) para que le reconozca a éstas el derecho a obtener protección, verdad, tratamiento justo, reparación y celeridad, entre otros derechos básicos.

Los motivos para solicitar que el Código Penal argentino prevea una pena mínima no excarcelable para los homicidios culposos con agravantes en el contexto de la conducción de un vehículo, sobran; y las ONG que guían y acompañan a los futuros damnificados lo tienen bien claro.

FIN



XIV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes - AFAC (2021). *Flota circulante 2021*. https://www.automotrix.com.ar/adm/enviosmasivos/Plantillas/Circulares/2022/AFAC_INFORME_FLOTACIRCULANTE2021.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2018a). *Anuario Estadístico de siniestralidad vial Año 2016*. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_anuario_obs_2016.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2018b). *Anuario Estadístico de siniestralidad vial Año 2017*. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_anuario_obs_2017.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2018c). *Situación de la seguridad vial en Argentina. Datos y análisis para un abordaje integral del problema*. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/situacion_de_la_seguridad_vial_en_la_argentina_25.06.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2019). *Anuario Estadístico de siniestralidad vial Año 2019*. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_anuario_estadistico_2019_actualizado_mayo_2022.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2020). *Serie histórica de siniestralidad vial en la Argentina Período 2008-2015*. Dirección de Estadística Vial de la Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_serie_historica_2008-2015_final.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2021). *Dossier N° 2. Costos e impactos de la siniestralidad vial. Una mirada holística para su abordaje*. Dirección de Investigación Accidentológica de la Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/ansv_ov_dossier_investigacion_n2_0.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (2022). *Guía de políticas públicas en seguridad vial en base a la evidencia*. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/01/ansv_guia_de_politicas_publicas_en_seguridad_vial.pdf
- Asociación Española de la Carretera (AEC), Peña, E., Millares, E., Díaz, L., Banco Interamericano de Desarrollo, Taddia, A. y Bustamante, C. (2016). *Experiencia de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe*. Resumen ejecutivo.



<https://publications.iadb.org/es/publicacion/15601/experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-resumen>

- Banco Mundial. (2023). *Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Mortalidad provocada por lesiones por accidentes de tránsito (por cada 100.000 personas, período 2000-2019) - Sweden.

<https://datos.bancomundial.org/indicador/SH.STA.TRAF.P5?locations=SE>

- Binder, A. (2014). *Introducción al Derecho Procesal Penal*. Volumen II. Editorial Jurídica Continental.

- BOE. (2019). *Boletín Oficial del Estado, Gobierno de España*. Ley Orgánica 2/2019, modificación de la Ley Orgánica 10/1995. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-2973>

- Buompadre J. (2020) *La culpa temeraria, un correctivo para el dolo eventual en el ámbito de los siniestros viales*. Revista Pensamiento Penal. Publicado el 11/08/2020, Doctrina <https://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/49272culpatemeraria-correctivo-dolo-eventual-ambito-siniestros-viales>

- Cámara Argentina de Concesionarios de motos - CADECOM (2017). Último registro estadístico bajo consulta administrativa del autor a: info@cadecom.com.ar <https://www.cadecom.org.ar/3688/>

- Cámara de Fabricantes de Motovehículos - CAFAM (2022). *Datos del sector, patentamientos*. <https://www.cafam.org.ar/secciones.php?m=11>

- Corsori, L. (2016) *El dolo eventual*. Revista Pensamiento Penal. Publicado el 21/04/2016, Doctrina N°43279. <https://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/43279-dolo-eventual>

- Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor - DNRPA (2021). *Boletines Estadísticos*. Estadística Anual de Parque Activo en condiciones registrales para circular. https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/estadisticas/rrss_tramites/tram_parque.php?anio=2021&origen=portal_dnrpa

- Feijóo, B. (2002). *El dolo eventual*. Editorial Universidad Externado. E-Book. <https://es.scribd.com/book/295468334/El-dolo-eventual>

- FICVI (2019). *Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial*. Caracterización de las ONG enfocadas en seguridad vial. Desafíos y oportunidades en Iberoamérica. FICVI y Fundación MAPFRE, 2019.

<https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/todas/caracterizacion-ong-enfocadas-en-seguridad-vial/>

- Figari, R. (2017). *Sistema Argentino de Formación Jurídica (SAIJ), Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación*. Ley 27.347 (arts. 84, 84bis, 94, 94 bis, 193 bis del C.P.). Visión dogmática. <http://www.saij.gob.ar/ruben-enrique-figari-ley-27347>



- Foro Internacional de Transporte (FIT), (2017). *Cero muertes y lesiones de gravedad por accidentes de tránsito: Liderar un cambio de paradigma hacia un Sistema Seguro*. Éditions OCDE, París. <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108253-es>
- Garrido, V., Stangeland, P. y Redondo S. (1999). *Principios de Criminología*. 1º Edición, Editorial Tirant Lo Blanch.
- Gusfield, J. (2014). *La cultura de los problemas públicos. El mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. Edición Siglo XXI.
- Iglesias, B. & Fraguera, J. (2010). Conductores infractores, ¿Un perfil de conducta desviada?: Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general. *Revista Española De Investigación Criminológica*. Nº 8, pp. 1–19. <https://reic.criminologia.net/index.php/journal/article/view/56/53>
- Manzi, A. (2012). Incidencia de la proliferación de ONG en la subjetividad de los argentinos. *Revista electrónica Aletheia de la Maestría en Historia y Memoria de la Universidad Nacional de La Plata*. Volumen 2 Nº 4. <http://aletheiaold.fahce.unlp.edu.ar/numeros/numero-4/numeros/numero-4/textos-de-otros-estudios-de-posgrado/incidencia-de-la-proliferacion-de-ongs-en-la-subjetividad-de-los-argentinos>
- Marradi, A. Archenti, N. Piovani, J. (2007). *Metodología de las Ciencias Sociales*. 1º Edición, Editorial Emecé editores S.A.
- Ministerio de Transporte de la Nación (2020). Ley Taniel: *La iniciativa de la ANSV para penar el homicidio vial*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/ley-taniel-la-iniciativa-de-la-ansv-para-penar-el-homicidio-vial>
- Oficina Central de Estadísticas de Suecia (2023). *Autoridad administrativa* <https://www.scb.se/en/>
- Organización Mundial de la Salud - OMS (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Editado por Margaret Peden. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42926/9243591312.pdf;jsessionid=69950F7774C07169D5A627B869846F3D?sequence=1>
- Organización Mundial de la Salud - OMS (2017). *Save Lives. A road safety technical package*. Geneva: World Health Organization; 2017. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. <https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>
- Organización Mundial de la Salud - OMS (2018). *Global status report on road safety*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Organización Mundial de la Salud - OMS (2021). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*. Safety and Mobility. Copyright CC BY-NC-SA 3.0 IGO. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>



- Ortuño, R. & Maciá, E. (2016). Análisis de los predictores psicosociales de la transgresión de normas de tráfico en España: los casos del uso del cinturón, del teléfono móvil, los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante. *Revista Española De Investigación Criminológica*. N° 14, pp. 1–22.

<https://reic.criminologia.net/index.php/journal/article/view/99/96>

- Peláez, M. (2020). Derecho Penal en la sociedad del riesgo: la nueva legislación vial como forma de expansión punitiva. *Revista del Grupo Crítica Penal, Universidad Nacional de Mar del Plata*. Volumen 2, N°3.

<https://revista.criticapenal.com.ar/index.php/nuevacriticapenal/article/view/38>

- Proyecto de Ley. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Expediente 4986-D-2020. Trámite parlamentario N°133. (23/09/2020). Código Penal de la Nación. Modificación de los Artículos 84 bis y 94 bis sobre homicidio vehicular y lesiones.

<https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dsecretaria/Periodo2020/PDF2020/TP2020/4986-D-2020.pdf>

- Rocamora, S. (1989). Delitos de Tránsito. *Universidad de Buenos Aires. Facultad de Derecho. Departamento de Publicaciones. Lecciones y Ensayos, N° 51*.

<http://repositorioubu.sisbi.uba.ar/gsdll/cgi-bin/library.cgi?e=>

- Roxín, K. (1994). *Derecho Penal parte general*. Editorial Civitas Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - GCBA y Agencia Nacional de Seguridad Vial.

- ANSV (2018d). *Estimación de la carga global de enfermedad por siniestros viales: Ciudad de Buenos Aires año 2017*. Observatorio Vial Nacional y Observatorio de Seguridad Vial de CABA. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatoriovial_dalys_caba2.pdf

- Torres, S., Castelnuovo, M. (2013) *Incendios y otros Estragos*. Revista Pensamiento Penal. N° del 14/11/2013, Código Penal comentado de acceso libre.

<https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/cpcomentado/cpc37787.pdf>

- Trejos, R. (2019). *La masacre en carretera: Recuento estadístico de las víctimas y política pública costarricense*. Revista Derecho Penal y Criminología, Volumen XL N°109 pp. 123-162

<https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpen/article/view/6830>

- Villavicencio, F.A. (2017). *Derecho Penal Básico*. Colección lo esencial del Derecho III. Fondo Editorial.

- Zaffaroni, E. (2005). *Manual de Derecho Penal. Parte General*. 2° Edición, Editorial Ediar.

- Zaffaroni, E. Alagia, A. Slokar, A. (2012). *La Cuestión Criminal*. 2° Edición, Editorial Planeta.

(1) Ley Nacional de Tránsito N°24.449. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818/actualizacion>

(2) Código Penal de Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11179-16546/actualizacion>



- (3) Ley O-N°2.148. Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Bs. As. <https://boletinoficialpdf.buenosaires.gob.ar/util/imagen.php?idn=95322&idf=2>
- (4) Fallo C. 695 - "Cabello, Sebastián s/doble homicidio doloso en concurso ideal con lesiones leves dolosas" TOC N°30 - 21/11/2003. <http://biblioteca.camdp.org.ar/fallos/cabello.pdf>
- (5) Código Penal de Paraguay. https://www.oas.org/dil/esp/codigo_penal_paraguay.pdf
- (6) Código Penal de Uruguay. <https://www.impo.com.uy/bases/codigo-penal/9155-1933>
- (7) Código Penal de Chile. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1984> y https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/LEY-20770_16-SEP-2014-5.pdf
- (8) Código Penal de Suecia. <https://www.notisum.se/rnp/document/?id=19620700>
- (9) Código Penal de España. <https://www.conceptosjuridicos.com/codigo-penal/>
- (10) Diario la Nación del 3/2/2022. <https://www.lanacion.com.ar/seguridad/homicidio-vial-como-es-el-proyecto-para-endurecer-las-penas-a-los-que-maten-al-volante-nid03022022/>
- (11) Diario Página 12 del 3/7/2023. <https://www.pagina12.com.ar/393267-un-cambio-en-el-codigo-penal-para-evitar-mas-muertes>
- (12) Diario Clarín del 1/10/2020. https://www.clarin.com/ciudades/autos-armas-buscan-acusar-homicidio-vial-matan-corriendo-picadas_0_wv2DAmFOp.html
- (13) Sitio web público "Argentina.gob.ar". Ley Taniel: La iniciativa de la ANSV para penar el homicidio vial. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/ley-taniel-la-iniciativa-de-la-ansv-para-penar-el-homicidio-vial>
- (14) Sitio web del diario digital de noticias Infobae.com con título: "Tragedia en Vicente López: así mataron a la maestra e intentaron escapar". <https://www.infobae.com/sociedad/2017/01/27/tragedia-en-vicente-lopez-asi-mataron-a-la-maestra-e-intentaron-escapar/>
- (15) Sitio web del diario digital de noticias Clarín.com con título: "Iba alcoholizado en su camión, cruzó en rojo y chocó a un auto: 2 muertos". https://www.clarin.com/ciudades/iba-alcoholizado-camion-cruzo-rojo-choco-auto-muertos_0_HkD5SB62.html



XV. ABREVIATURAS

ACTIVVAS:	Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables
AEC:	Asociación Española de Carreteras
AFAC:	Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes
AFVDyT:	Asociación de Familiares y Víctimas del Delito y Tránsito
ANSV:	Agencia Nacional de Seguridad Vial
APSV:	Agencia Provincial de Seguridad Vial
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
BOE:	Boletín Oficial del Estado
CABA:	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CaC:	Conduciendo a Conciencia
CADECOM:	Cámara Argentina de Concesionarios de Motos
CAFAM:	Cámara de Fabricantes de Motovehículos
CATRAI:	Cámara Argentina de Talleres de Revisión de Autotransporte Interjurisdiccional
CIDH	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
CP:	Código Penal
DEIS:	Dirección de Estadísticas e Información en Salud
DNRPA:	Dirección Nacional de Registro de Propiedad Automotor
FICVI:	Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial
FIT:	Foro Internacional de Transporte
GCBA:	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
IGJ:	Inspección General de Justicia
IHME:	Institute for Health Metrics and Evaluation
IRVP:	International Road Victims Partnership
ISPREVI:	Instituto Superior de Prevención Vial
OCDE:	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OMS:	Organización Mundial de la Salud
ONG:	Organización No Gubernamental
ONU:	Organización de las Naciones Unidas
OPS:	Organización Panamericana de la Salud
PBA:	Provincia de Buenos Aires
SAIJ:	Sistema Argentino de Formación Jurídica
TOC:	Tribunal Oral Criminal



XVI. DEL AUTOR

Lic. - Ab. Federico González

federicogonzalez1976@hotmail.com



Licenciado en Accidentología y Prevención Vial (IUPFA). Abogado (UNDAV). Docente Universitario. Investigador. Especialista en el análisis de siniestros viales. Especialista en reconstrucción animada de siniestros viales en 3D. En los últimos años abocado a la realización de dictámenes periciales judiciales en el fuero penal para diferentes estudios de abogados y compañías aseguradoras. Perito accidentológico vial del Poder Judicial de la Nación. Investigador de métodos alternativos aplicables en exposiciones judiciales sobre mecánicas de siniestros viales. Director de investigaciones accidentológicas de ISPREVI. Ex coordinador de la dirección de investigación accidentológica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y divulgador en medios, congresos y eventos relativos a temáticas viales.