



Universidad del Salvador

Facultad de Ciencias Sociales, Educación y Comunicación
Escuela de Relaciones Internacionales

Agencia de Seguridad Vial de Buenos Aires (ASVBA): Una propuesta para salvar vidas desde la mirada de las Relaciones Internacionales

Ricciardi Wolfenson, Agustín.
D.N.I.: N.º 43.405.133
agustin.ricciardiwolfenson@usal.edu.ar

Tutor:
Aguirre, Stella Maris

2025

Agradecimientos:

A la **Argentina**, el país que amo y el mismo que me permitió ser lo que quiero ser;
A la **Universidad del Salvador**, porque “*Ciencia a la Mente y Virtud al corazón*”,
resume todo;
A **Facundo y Brenda**, por la ayuda al inicio de este camino;
A **Verónica**, por cada clase que generó más dudas que certezas;
A **Vanesa Romina**, quien me demostró que las instituciones también pueden ser
humanas;
A **Stella**, por su guía y criterio en la realización de este trabajo;
A **Luis, Diego, Federico y Verónica**, quienes en mi primera experiencia laboral me
inculcaron, entre tantas cosas, el valor de la decencia;
A **Agustín, Rocío, Martina, Clara** y los dos **Joaquines**, por cada minuto compartido
dentro y fuera de la Universidad;
A **Alma, Franco, Florencia, Xavier y Martina**, porque cada uno, a su forma, supo
acompañarme en este camino;
A **Analía**, mi tía, por cada mensaje pidiendo que informe avances sobre este trabajo;
A **Marta**, mi abuela, por su infinito interés y entendimiento;
A mi papa, **Leandro**, por su constante apoyo y por ser quien me inculco la pasión por
esta vocación;
Y a mi mama, **Valeria**, la artífice de lo que soy y lo más grande que existe en este
mundo.

El axioma básico de la vida humana es que no se llega a ningún lado solo.

A fin de cuentas, cada persona que forma parte de nuestra vida nos cambia, nos
modifica y altera, dando como resultado quienes somos al momento de ponernos a
pensar en quienes somos. Por eso,

**Si tu nombre está en esta hoja, gracias y felicitaciones: porque esto también es
mérito tuyo.**

ARW.

INDICE

RESUMEN.....	5
ABSTRACT	5
1. CAPITULO I: introducción.....	6
1.1. Planteo del problema	6
2. CAPITULO II: Estado del Arte.....	8
2.1. Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Proceso de Agencización	8
2.2. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Santa Fe.....	9
2.3. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Rio Negro	10
2.4. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Chubut	12
2.5. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Salta	13
2.6. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Santa Cruz	14
2.7. Análisis comparativo y relevancia para la ASVBA	15
3. CAPITULO III: Marco teórico.....	17
3.1. Cooperación Sur-Sur	20
3.2. Globalización.....	21
3.3. Transnacionalidad	21
3.4. La cooperación internacional al ojo de las teorías de las Relaciones Internacionales	22
3.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).....	28
3.6. Cooperación internacional desde una perspectiva teórica	30
4. CAPITULO IV: Diseño metodológico.....	32
4.1. Enfoque de la investigación.....	32
4.2. Objetivos de la investigación.....	32
4.3. Fuentes de información	33
4.4. Criterios de selección	34
4.5. Análisis de datos.....	35
4.6. Justificación	36
5. CAPITULO V: Diagnósticos y puntos de partida.....	39
5.1. Movilidad en la Ciudad.....	39
5.2. Seguridad Vial en la Ciudad.....	45
5.3. Tránsito y transporte desde una visión política.....	51
5.4. Diagnóstico normativo.....	55
5.5. Diagnóstico operativo y de planificación estratégica.....	56

5.6.	Diagnóstico interno de la organización.....	62
6.	CAPITULO VI: Hacia un nuevo diseño institucional.....	78
6.1.	Descripción general de la propuesta.	78
6.2.	Estructura de planes.....	81
6.3.	Propuesta de nuevo organigrama.....	84
6.4.	Propuesta para el Departamento de Selección de Personal.	85
6.5.	Propuesta de regularización de la situación laboral de los empleados	87
6.6.	Financiamiento.....	89
6.7.	Estructura normativa propuesta	91
7.	CAPITULO VII: El rol de la cooperación internacional en la propuesta de la ASVBA 93	
8.	CAPITULO VIII: Resultados obtenidos.....	96
8.1.	Percepción general sobre la Propuesta de la ASVBA.....	96
8.2.	Identificación de barreras y facilitadores	97
8.3.	El rol de la cooperación internacional	98
9.	CAPITULO IX: Conclusiones.....	100
10.	BIBLIOGRAFIA.....	103
11.	ANEXOS:.....	106

RESUMEN

La seguridad vial es un desafío crítico en las políticas públicas urbanas, particularmente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), donde los elevados índices de siniestralidad y las complejidades del tránsito demandan soluciones innovadoras. Este trabajo evalúa la percepción de los tomadores de decisión pública sobre la propuesta de creación de la Agencia de Seguridad Vial de Buenos Aires (ASVBA) y analiza cómo su diseño institucional podría mejorar la seguridad vial mediante la cooperación internacional. Basada en un enfoque cualitativo, la investigación incluye entrevistas semiestructuradas con funcionarios clave y un análisis comparativo de experiencias provinciales en Argentina. Los hallazgos revelan que la ASVBA podría desempeñar un rol fundamental en la profesionalización de la gestión vial y en la articulación de estrategias globales con soluciones locales. La tesis concluye que la cooperación internacional no solo fortalece la capacidad local, sino que también posiciona a Buenos Aires en un diálogo global sobre movilidad segura.

Palabras clave: Seguridad vial, cooperación internacional, movilidad urbana, políticas públicas, ASVBA, Buenos Aires.

ABSTRACT

Road safety is a critical challenge in urban public policies, particularly in the Autonomous City of Buenos Aires (CABA), where high accident rates and traffic complexities demand innovative solutions. This study evaluates the perception of public decision-makers regarding the proposal to create the Buenos Aires Road Safety Agency (ASVBA) and analyzes how its institutional design could improve road safety through international cooperation. Based on a qualitative approach, the research includes semi-structured interviews with key officials and a comparative analysis of provincial experiences in Argentina. The findings suggest that the ASVBA could play a pivotal role in professionalizing road safety management and aligning global strategies with local solutions. The thesis concludes that international cooperation not only enhances local capacity but also positions Buenos Aires in a global dialogue on safe mobility.

Keywords: Road safety, international cooperation, urban mobility, public policies, ASVBA, Buenos Aires.

1. CAPITULO I: introducción.

La seguridad vial se ha consolidado como uno de los mayores desafíos contemporáneos en el ámbito de las políticas públicas, especialmente en contextos urbanos densamente poblados como la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Los elevados índices de siniestralidad, junto con la fragmentación en la gestión de las políticas de tránsito, generan significativos costos sociales y económicos. Ante este panorama, la propuesta de creación de la Agencia de Seguridad Vial de Buenos Aires (ASVBA) se presenta como una solución destinada a centralizar, profesionalizar y potenciar los esfuerzos para garantizar una movilidad más segura en la Ciudad.

Esta investigación busca evaluar la percepción de los tomadores de decisión pública sobre la propuesta de la ASVBA y analizar cómo su diseño institucional podría contribuir a mejorar la seguridad vial mediante la cooperación internacional. Para ello, combina un análisis teórico y empírico, articulando perspectivas locales y globales que subrayan la relevancia de la cooperación internacional como mecanismo para fortalecer capacidades locales y adoptar buenas prácticas provenientes de la cooperación con actores internacionales.

1.1. Planteo del problema

El interés subyacente para abordar esta investigación surge de una conexión personal y profesional con los desafíos de la seguridad vial en Buenos Aires, influenciada por experiencias cercanas relacionadas con la gestión del tránsito en la ciudad. Desde chico, estas vivencias me permitieron observar de cerca las dificultades asociadas a la movilidad urbana y a la implementación de políticas públicas eficaces para reducir la siniestralidad.

Frente a esta cuestión, se ha orientado esta investigación a responder una pregunta principal: ¿Cómo los tomadores de decisión pública perciben la propuesta de creación de la ASVBA y su relación con la capacidad de mejorar la seguridad vial mediante la cooperación internacional? Además, se plantean interrogantes complementarios que permiten un análisis más detallado: ¿Qué características, estructura y áreas de acción presenta la propuesta de la ASVBA, y cómo estas pueden contribuir a mejorar la seguridad vial en la ciudad?; ¿Cuál es la percepción de los tomadores de decisión pública

respecto a la viabilidad y los beneficios de la ASVBA como solución para los problemas actuales de seguridad vial?; y ¿Qué rol desempeña la cooperación internacional en la propuesta de la ASVBA, y cómo puede potenciar su impacto en el contexto local?

Este planteo articula dos enfoques complementarios: por un lado, un análisis teórico que explora conceptos como la gobernanza multinivel, la cooperación descentralizada y las dinámicas transnacionales en las relaciones internacionales. Por otro lado, se desarrolla un abordaje empírico basado en entrevistas semiestructuradas a tomadores de decisión pública clave en Buenos Aires, así como un análisis comparativo de agencias provinciales en otras regiones del país. Estos enfoques permiten construir una visión integral de los desafíos y oportunidades asociados a la implementación de la ASVBA, posicionándola como una herramienta clave para la transformación de las políticas de seguridad vial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



2. CAPITULO II: Estado del Arte.

El desarrollo de agencias de seguridad vial a nivel subnacional en Argentina ha sido una respuesta a la necesidad urgente de reducir la siniestralidad y mejorar la seguridad vial en distintas jurisdicciones. En este capítulo, nos centraremos en las experiencias de varias provincias argentinas —Santa Fe, Chubut, Río Negro, Salta y Santa Cruz— que han implementado sus propias agencias de seguridad vial, con el objetivo de analizar sus características, competencias, estrategias y enfoques. Estos casos ofrecen un marco de referencia crucial para la propuesta de creación de la Agencia de Seguridad Vial de Buenos Aires (ASVBA) y permiten identificar prácticas y modelos de gestión que pueden ser adaptados a la realidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2.1. Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Proceso de Agencización

La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en 2008 marcó un hito importante en la política de seguridad vial del país, sentando precedentes para la posterior creación de agencias provinciales. Según la investigación de Julián Bertranou, titulada “Creación de agencias especializadas, capacidad estatal y coordinación interinstitucional”. (Bertranou, 2013), la ANSV surgió en el contexto de la Nueva Gestión Pública (NPM) que promueve la creación de entidades autónomas con el fin de mejorar la eficiencia y especialización en la administración pública. La ANSV fue concebida como un instrumento para incrementar la capacidad estatal en la gestión de la seguridad vial, enfrentando la fragmentación existente en la normativa y la ejecución de políticas a nivel nacional y subnacional.

El autor destaca que la ANSV logró incrementar la capacidad de acción del gobierno nacional en seguridad vial al centralizar la formulación de políticas, coordinar esfuerzos entre provincias, y desarrollar mecanismos de planificación y control. Se implementaron estrategias como la creación del Observatorio Vial Nacional, campañas de concientización a nivel nacional, y la promoción de la cooperación interjurisdiccional para conformar un marco normativo más coherente (Bertranou, 2013).

Sin embargo, también señala las limitaciones de la ANSV. Aunque la agencia fortaleció parcialmente la capacidad estatal, enfrentó desafíos en la coordinación efectiva

con otras instituciones y en la implementación de políticas a nivel provincial. La fragmentación de competencias y jurisdicciones -propias del sistema federal- entre los niveles de gobierno continuó siendo un obstáculo para la aplicación uniforme de medidas de seguridad vial en todo el país. La ANSV se encontró con la necesidad de navegar un complejo entramado de actores con diferentes niveles de autonomía, lo que dificultó su capacidad de ejercer un control centralizado sobre la seguridad vial.

Este proceso de agencización a nivel nacional ofrece lecciones valiosas para la creación de agencias subnacionales, como las estudiadas en este capítulo. La experiencia de la ANSV evidencia la importancia de dotar a las agencias de autonomía y recursos específicos, así como la necesidad de coordinar esfuerzos con las provincias y municipios para lograr una implementación efectiva de las políticas de seguridad vial (Bertranou, 2013).

2.2. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Santa Fe

La Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) de Santa Fe, creada en 2008, fue una de las pioneras en establecer un enfoque integral para abordar la seguridad vial. La APSV se enfoca en preservar la vida, la integridad física y los bienes de las personas que transitan por las rutas y caminos de la provincia. Entiende la seguridad vial como una parte integral de la seguridad pública, y trabaja en coordinación con los gobiernos locales, brindando asesoramiento y capacitación. Su objetivo es que cada municipio cuente con las herramientas necesarias para gestionar eficazmente la seguridad vial en su jurisdicción.

La APSV tiene bajo su estructura tres direcciones provinciales: Coordinación Interjurisdiccional, Formación y Comunicación, y el Observatorio Vial. Estas áreas se encargan de coordinar esfuerzos con distintos niveles de gobierno, desarrollar programas de formación y comunicación para concientizar a la población, y recopilar y analizar datos sobre siniestros viales para informar la toma de decisiones.

Datos estadísticos recientes proporcionados por la Dirección Provincial del Observatorio Vial revelan que durante el año 2021 hubo 10,581 hechos de tránsito con lesionados y fallecidos en la provincia, y un total de 456 fallecidos por siniestros viales.

La tasa de mortalidad por siniestros viales fue de 12.8 por cada 100,000 habitantes, lo que muestra un aumento del 18.7% con respecto al año anterior, debido en parte a la normalización del tránsito después de las restricciones de la pandemia (Informe de Siniestralidad Vial, 2023).

El informe del Observatorio Vial también destaca que el 57.7% de los siniestros con fallecidos ocurrieron en rutas y autopistas, mientras que un 39.1% sucedieron en calles urbanas. Además, los motociclistas representan el grupo de usuarios más afectado, acumulando el 45.6% de las muertes por siniestros viales en la provincia, lo cual resalta la necesidad de mejorar la infraestructura y las políticas de educación y control para este sector (Informe de Siniestralidad Vial, 2021).

La Dirección Provincial del Observatorio Vial tiene un papel fundamental, ya que mediante el análisis de datos provenientes de la Policía Provincial y otras fuentes como el Ministerio de Salud y el Ministerio Público de la Acusación, genera información confiable para la toma de decisiones estratégicas. Esto incluye la mejora en la metodología de registro y cruce de datos, lo cual ha permitido una caracterización más precisa de la siniestralidad vial. Este enfoque integral ha ayudado a reducir la tasa de mortalidad por cada 10,000 vehículos en un 63.1% desde 2008, a pesar del incremento del parque automotor en un 104.5% durante el mismo período. (Informe de Siniestralidad Vial, 2021).

La estructura de la APSV de Santa Fe resalta la importancia de un enfoque multidisciplinario que combina aspectos normativos, educativos y operativos para abordar la problemática de la seguridad vial de manera integral. La existencia del Observatorio Vial ha sido clave para proporcionar estadísticas detalladas y actualizadas que permiten una mejor formulación de políticas públicas orientadas a la reducción de la siniestralidad.

2.3. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Río Negro

La Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) de Río Negro fue creada por ley en 2015 como parte del Ministerio de Seguridad y Justicia. Su misión principal es reducir la tasa de siniestralidad en las rutas de la provincia, a través de ejes fundamentales como la

prevención, la educación, la concientización y el control. La APSV trabaja bajo un Plan Provincial de Seguridad Vial que brinda respuestas a corto, mediano y largo plazo mediante diversas medidas y programas, como el Observatorio Vial, el Programa de Educación Vial Provincial y la incorporación de tecnología para el control de velocidades en las rutas (Gobierno de Río Negro, 2024).

En el año 2021, la provincia de Río Negro registró un total de 64 siniestros fatales, lo que resultó en una tasa de siniestralidad fatal de 8,5 por cada 100 mil habitantes y de 1,3 por cada 10 mil vehículos registrados. En términos de víctimas, estos siniestros provocaron la muerte de 73 personas, lo cual corresponde a una tasa de mortalidad de 9,6 por cada 100 mil habitantes (Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2021). Estos indicadores ponen de relieve la magnitud del desafío que enfrenta la APSV y subrayan la importancia de sus acciones preventivas y de control.

El Observatorio Vial de la APSV se destaca como una herramienta crucial para la recolección de estadísticas precisas, permitiendo así la creación de políticas públicas basadas en evidencia (Gobierno de Río Negro, 2024). Durante 2021, se registró que el 57% de los siniestros fatales ocurrieron en rutas nacionales y provinciales, mientras que un 43% sucedieron en áreas urbanas. Esta distribución relativamente equilibrada demuestra la necesidad de implementar medidas de seguridad tanto en zonas urbanas como rurales, abordando los riesgos específicos de cada contexto (Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2021).

Además, los motociclistas representan un grupo particularmente vulnerable en la provincia, acumulando una parte importante de las víctimas fatales en siniestros. Este dato destaca la necesidad de campañas de concientización y programas específicos de educación vial dirigidos a motociclistas, así como el mejoramiento de la infraestructura para garantizar una circulación segura para este grupo (Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2021).

La APSV de Río Negro también coordina acciones con el Ministerio de Educación y Derechos Humanos de la provincia para integrar la educación vial en todos los niveles del sistema educativo (Gobierno de Río Negro, 2024). Adicionalmente, la agencia tiene

la facultad de autorizar el uso de tecnología en los controles de seguridad vial, como radares de velocidad y dispositivos de control de alcoholemia, así como de profesionalizar el procesamiento de infracciones de tránsito mediante la creación de juzgados administrativos especializados (Gobierno de Río Negro, 2024).

Este enfoque integral se complementa con una reserva de jurisdicción y competencias para la provincia y sus municipios, en lo que respecta a la prevención y control del tránsito en rutas nacionales y provinciales. Este marco normativo permite a Río Negro ejercer un mayor control sobre las políticas y acciones en materia de seguridad vial, reforzando la importancia de la autonomía provincial en la gestión de la seguridad pública (Gobierno de Río Negro, 2024). La APSV ha adoptado un enfoque multidisciplinario que combina acciones preventivas, educativas y de control, con el fin de reducir las tasas de siniestralidad y mejorar la seguridad de todos los usuarios viales en la provincia.

2.4. Agencia Provincial de Seguridad Vial de Chubut

La Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) de Chubut, creada también por Ley, se basa en la premisa de que la seguridad vial es un componente esencial de la seguridad pública. Aunque los detalles sobre su estructura y programas específicos son menos abundantes en comparación con otras agencias, la APSV de Chubut se enfoca principalmente en la prevención de siniestros viales y en la promoción de un cambio de paradigma en la sociedad, orientado a considerar los siniestros viales como hechos evitables (Gobierno de Chubut, 2024).

Según el Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2021, la provincia de Chubut reportó un total de 34 siniestros fatales, lo que representa una tasa de siniestralidad fatal de 5,4 por cada 100 mil habitantes. Además, la tasa de mortalidad vial en la provincia se situó en 5,6 por cada 100 mil habitantes, con un total de 35 víctimas fatales. Estas cifras reflejan un escenario en el cual la provincia se encuentra por debajo del promedio nacional de siniestralidad y mortalidad vial, que es de 7,9 y 9,8 respectivamente (Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2021).

Esta agencia trabaja en estrecha colaboración con los gobiernos municipales, entendiendo que el ordenamiento territorial y la seguridad vial deben ser abordados desde