



Maestría en Políticas Públicas

Desafíos institucionales para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024-2027: un análisis comparado de gobiernos locales en Argentina

Autoría: Camacho Onoa, Brahian

Año: de defensa de la tesis: 2025

¿Cómo citar este trabajo?

Camacho Onoa, B. (2025) "*Desafíos institucionales para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024-2027: un análisis comparado de gobiernos locales en Argentina*". [Tesis de maestría. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella

<https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/13612>

El presente documento se encuentra alojado en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional
Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>



Escuela de Gobierno

Maestría en Políticas Públicas

**Desafíos institucionales para la implementación del Plan Estratégico
de Seguridad Vial 2024-2027: un análisis comparado de gobiernos
locales en Argentina**

Brahian Camacho Onoa

**Tutor de Tesis
Miguel Torres Romero**

4 de julio de 2025



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).



Reconocimiento: En cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia se debe reconocer la autoría.



No Comercial: La explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.



Compartir igual: La explotación autorizada incluye la creación de obras derivadas siempre que mantengan esta misma licencia al ser divulgadas.

Resumen

Este trabajo aborda los desafíos institucionales que enfrentan los gobiernos locales argentinos para implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024–2027, impulsado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). En un contexto federal que distribuye competencias entre Nación, provincias y municipios, el estudio se centra en analizar la capacidad institucional de tres jurisdicciones específicas: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Moreno y Tres de Febrero. El objetivo principal del trabajo es evaluar el nivel de preparación de estos gobiernos locales para aplicar el Plan, mediante la construcción de un Índice de Capacidad Institucional que contempla cinco dimensiones: capacidad técnica, política, financiera, coordinación intersectorial, educación vial. Los objetivos específicos incluyen diagnosticar dichas capacidades, explorar su vínculo con la implementación de políticas públicas de seguridad vial. La metodología es cualitativa y se basa en análisis documental, revisión normativa y estudio comparado de casos. Se diseñó un índice con criterios específicos que permitió clasificar a los gobiernos locales según su grado de preparación para ejecutar el plan. Se concluye que la implementación del Plan Estratégico no depende únicamente del diseño nacional, sino de la existencia de capacidades institucionales de los gobiernos locales. Asimismo, se subraya la necesidad de fortalecer la articulación multisectorial y el rol de actores no gubernamentales como ONGs y empresas para garantizar sostenibilidad y eficacia en la política de seguridad vial. Este trabajo contribuye al debate sobre políticas públicas en contextos federales.

Palabras clave: Seguridad vial; Argentina; capacidad institucional; federalismo; responsabilidad compartida.

Abstract

This study addresses the institutional challenges faced by local governments in Argentina in implementing the 2024–2027 National Road Safety Strategic Plan, promoted by the National Road Safety Agency (ANSV). Within a federal context where responsibilities are shared among the national, provincial, and municipal levels, the research focuses on analyzing the institutional capacity of three specific jurisdictions: the Autonomous City of Buenos Aires, Moreno, and Tres de Febrero. The main objective is to assess the level of preparedness of these local governments to implement the Plan through the construction of an Institutional Capacity Index based on five dimensions: technical capacity, political capacity, financial capacity, intersectoral coordination, and road safety education. Specific objectives include diagnosing these capacities and exploring their link to the implementation of road safety public policies. The methodology is qualitative and relies on document analysis, regulatory review, and a comparative case study approach. A specific set of criteria was used to design the index, allowing for the classification of local governments according to their readiness to execute the plan. The study concludes that the successful implementation of the Strategic Plan depends not only on national-level design but also on the institutional capacities of local governments. It also highlights the need to strengthen multisectoral coordination and the role of non-governmental actors, such as NGOs and private companies, to ensure the sustainability and effectiveness of road safety policy. This research contributes to the broader debate on public policy in federal contexts.

Keywords: road safety; Argentina; institutional capacity; federalism; shared responsibility.

Índice

1. Introducción	6
2. Metodología	8
4. Marco teórico	11
5. Contexto normativo e institucional	17
6. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024 - 2027	19
6.1. Anteriores planes	19
6.2. El Plan Estratégico 2024 - 2027	20
7. Actores clave en la implementación	22
7.1. Gobiernos provinciales y municipales	24
7.2 Asociaciones civiles y ONGs de familiares de víctimas	25
7.3 Sector privado	26
7.4 Organismo internacionales	27
8. Dimensiones que podrían incidir en la implementación del Plan Estratégico	27
8.1. Capacidades institucionales y condiciones para la implementación territorial del Plan Estratégico	28
8.1.1. Capacidad técnica	29
8.1.2. Capacidad política	30
8.1.3. Capacidad Financiera	31
8.1.4. Coordinación entre niveles y sectores	31
8.1.5. Educación Vial	32
9. Índice de capacidad institucional	33
9.1. Aplicación del rango de puntuación del Índice de Capacidad Institucional	35
10. Análisis de caso	36
10.1. Análisis comparativo	38
11. Desafíos para la implementación del plan	39
12. Conclusión	41

1. Introducción

En el mundo fallecieron 1,19 millones de personas por siniestros viales en el año 2023, siendo la primera causa de muerte de personas entre 15 y 29 años (ONU 2024). Mientras que, en Argentina, según el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se registraron 3.966 siniestros fatales durante 2022, que dejaron como consecuencia la muerte de 4.711 personas (ANSV 2025). Lo que equivale a un promedio de 13 personas fallecidas por día a causa de siniestros viales durante ese año, representando una de las principales causas de muerte violenta en el país. Estas muertes no son solo estadísticas: son familias destruidas, proyectos truncos, entornos marcados por el dolor. Y, por si fuera poco, también tienen un impacto económico enorme. En 2021, según un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre los costos sociales de los siniestros viales, el costo de la siniestralidad vial en Argentina superó los 7 mil millones de dólares, lo que equivale al 1,4 % del PBI nacional. Esta cifra refleja no sólo la magnitud de las vidas humanas perdidas, sino también el enorme impacto sobre los recursos públicos y privados (ANSV, 2024). En este contexto, avanzar hacia un modelo de movilidad segura no es una opción, sino una necesidad urgente e impostergable.

En Argentina, la seguridad vial no es solo una cuestión técnica, sino que se trata de un problema complejo, urgente y con múltiples dimensiones. A lo largo del tiempo, se han logrado avances importantes, como la sanción de la Ley Nacional de Tránsito (Ley N.º 24.449), la creación del Sistema Nacional de Licencias, la ley Alcohol Cero (Ley N.º 27.714) y el fortalecimiento constante de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como organismo rector. Sin embargo, la implementación de las políticas viales continúa enfrentando barreras persistentes.

El gobierno en un país federal como Argentina tiene diversas complejidades. Las competencias están distribuidas entre la Nación, las provincias y los municipios, lo que da lugar a superposiciones de funciones, marcos normativos que no siempre se articulan y profundas desigualdades en términos de recursos y capacidades institucionales. Mientras algunas jurisdicciones cuentan con equipos técnicos especializados, otras apenas logran sostener operativos de control mínimos.

En este escenario, pensar una política integral de seguridad vial requiere más que buenas intenciones, requiere exigir articular actores, construir consensos y respetar la diversidad de realidades locales para lograr una acción coordinada y sostenida en todo el territorio nacional.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024-2027, es una política pública impulsada por la ANSV, propone justamente una hoja de ruta ambiciosa pero clara. Inspirado en el enfoque de *Sistema Seguro*, parte de una idea realista: los errores humanos son inevitables, pero el sistema de tránsito puede -y debe- estar diseñado para que esos errores no terminen en tragedia. Para lograrlo, el Plan se apoya en cuatro ejes estratégicos: gestión de la velocidad, seguridad de motociclistas, ciudades seguras y articulación

público-privada. Estos ejes no solo abordan las principales problemáticas de seguridad del país, sino que invitan a que todos -desde el Estado hasta la sociedad civil- asuman una parte de la responsabilidad.

Pero una cosa es planificar y otra muy distinta es implementar. La puesta en marcha del Plan enfrenta dificultades bien concretas. Por un lado, muchas jurisdicciones todavía no tienen áreas técnicas específicas, presupuestos asignados ni sistemas de datos confiables. Por otro, la coordinación entre niveles de gobierno -Nación, provincias y municipios- es muchas veces débil o intermitente. Y a eso se suma una educación vial que, en muchos casos, naturaliza el riesgo: el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol, el incumplimiento de normas básicas como el uso del cinturón o del casco. Cambiar esa lógica no es fácil, pero es urgente.

Frente a este escenario, el presente trabajo se propone responder a la siguiente pregunta de investigación: ¿Qué nivel de desarrollo presentan las capacidades institucionales de gobiernos locales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Moreno y Tres de Febrero, para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024–2027 de la ANSV en un contexto federal?

En función de esta pregunta, se define el siguiente objetivo general: Evaluar, mediante un índice de cinco dimensiones, las capacidades institucionales de los gobiernos locales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Moreno y Tres de Febrero, para determinar su grado de preparación en la implementación el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024–2027 de la ANSV en un contexto federal. Los objetivos específicos son:

- Elaborar un índice como herramienta metodológica para medir la capacidad institucional en contextos locales heterogéneos.
- Diagnosticar el nivel de desarrollo de las capacidades institucionales en las tres jurisdicciones locales seleccionadas.
- Explorar el vínculo entre capacidades institucionales e implementación de políticas de seguridad vial.
- Examinar cómo las características del contexto federal argentino inciden en el desarrollo y articulación de capacidades institucionales locales, en materia de seguridad vial.

2. Metodología

Para alcanzar estos objetivos, el trabajo adopta una metodología cualitativa y exploratoria, basada en el análisis documental del Plan Estratégico, el estudio de marcos normativos vigentes y la construcción de un Índice de Capacidad Institucional, que permite evaluar el grado de preparación de los gobiernos

locales para aplicar políticas viales. Este índice, que se articula en cinco dimensiones -capacidad técnica, capacidad política, capacidad financiera, coordinación interinstitucional y educación vial- se aplica a tres casos concretos: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Municipio de Tres de Febrero y el Municipio de Moreno. Estos casos, elegidos por su diversidad institucional, permiten ilustrar cómo las capacidades locales condicionan -para bien o para mal- la posibilidad de hacer del Plan una realidad tangible.

En síntesis, este trabajo se inscribe en una perspectiva que combina análisis institucional y estrategia de implementación. Busca ser un aporte no solo para entender las políticas viales existentes, sino también para mejorarlas.

3. Estado del arte sobre la seguridad vial desde una perspectiva global y en el contexto argentino

3.1. Seguridad vial en el mundo

A nivel internacional, la seguridad vial se ha posicionado como un problema urgente de salud pública y un desafío de desarrollo sostenible. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que los siniestros viales causan anualmente alrededor de 1,19 millones de muertes y entre 20 y 50 millones de traumatismos no fatales, constituyéndose en la principal causa de muerte entre los niños y jóvenes de 5 a 29 años (OMS, 2023). Esta situación ha llevado a declarar dos Decenios de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020 y 2021-2030), con el objetivo de reducir drásticamente estas cifras mediante intervenciones multisectoriales y enfoques sistémicos.

El Plan Mundial 2011-2020 promovió acciones en cinco pilares estratégicos: gestión institucional, infraestructura segura, vehículos seguros, usuarios seguros y atención postsiniestro (OMS, 2011). Este enfoque buscó establecer marcos normativos nacionales, desarrollar la planificación urbana con criterios de seguridad, e integrar la seguridad vial en la educación y la fiscalización. Sin embargo, los avances fueron heterogéneos. Si bien algunos países lograron reducciones importantes en las tasas de mortalidad, en muchos países de ingresos bajos y medianos las cifras permanecieron altas o incluso aumentaron (OMS, 2011).

En respuesta a los resultados limitados del primer Decenio, el Plan Mundial 2021-2030 introduce el enfoque de “Sistema Seguro”. Este paradigma reconoce la inevitabilidad del error humano y establece que el sistema vial debe diseñarse para prevenir consecuencias fatales, distribuyendo la responsabilidad entre los actores del sistema: gobiernos, diseñadores de infraestructura, fabricantes de vehículos,

cuerpos de seguridad, sistemas de salud y usuarios (OMS, 2021). Asimismo, el Plan enfatiza la necesidad de integrar la seguridad vial con políticas de transporte sostenible, cambio climático y equidad de género, y sugiere que los países alineen sus estrategias con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, particularmente los ODS 3.6 y 11.2.

El documento destaca también que las intervenciones exitosas requieren instituciones sólidas, financiamiento adecuado y marcos normativos con capacidad de implementación efectiva. A su vez, resalta el papel clave de los datos confiables para la formulación, seguimiento y evaluación de políticas públicas (OMS, 2021).

Adicionalmente, la literatura científica ha comenzado a sistematizar las intervenciones más certeras para reducir la siniestralidad. Según la revisión de Novoa, Pérez y Borrell (2009), las intervenciones que no dependen exclusivamente del comportamiento del usuario, también influyen otros factores como los radares de velocidad, el sistema de permiso de conducir gradual, el control electrónico de estabilidad en vehículos y la pacificación del tráfico. En contraste, se encontró que las intervenciones basadas exclusivamente en la educación vial no presentan evidencia suficiente de efectividad para reducir lesiones o muertes, y en algunos casos pueden incluso inducir comportamientos de riesgo.

3.2. El caso argentino

Argentina representa un caso singular en el ámbito de los países de ingresos medios por su proceso de construcción institucional en seguridad vial. A diferencia de otros países latinoamericanos donde la política vial ha sido históricamente fragmentada, en Argentina se produjo un punto de inflexión institucional en 2008 con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Esta agencia fue concebida como una respuesta estructural a la crisis de siniestralidad vial, agravada por eventos críticos como la Tragedia de Santa Fe en 2006, que actuó como “evento de enfoque” en términos de la teoría de múltiples corrientes de Kingdon (Bhalla & Shotten, 2019).

El artículo de Bhalla y Shotten (2019) analiza en profundidad el proceso de reforma institucional en Argentina, destacando tres elementos a considerar: la existencia de un problema público ampliamente percibido, la disponibilidad de soluciones técnicamente viables (el enfoque de Sistema Seguro) y la acción de emprendedores políticos que capitalizaron la oportunidad para impulsar la creación de una agencia nacional con mandato legal y financiamiento específico. El rol del financiamiento externo, en particular del Banco Mundial y el acompañamiento técnico, fue determinante para dotar a la ANSV de capacidad operativa y técnica.

No obstante, la implementación de políticas de seguridad vial en Argentina se ve condicionada por su estructura federal. La descentralización política y administrativa implica que cada provincia posee

autonomía normativa y operativa, lo que ha generado una fragmentación en la aplicación de normas, fiscalización y formación de conductores. Según los autores, esta tensión entre centralización normativa y autonomía provincial constituye una de las principales barreras para una política nacional integrada (Bhalla & Shotten, 2019).

Adicionalmente, la ANSV ha promovido desde su creación el fortalecimiento de los Observatorios Viales Provinciales y la adopción de herramientas de evaluación basadas en evidencias. Sin embargo, informes recientes indican que persisten importantes desafíos en la calidad y periodicidad de los datos subnacionales, lo cual limita la capacidad para formular intervenciones territoriales diferenciales (ANSV, 2024).

En este contexto, se debe considerar que, si bien Argentina ha incorporado algunos elementos del enfoque de Sistema Seguro, el país no cuenta aún con un inventario sistemático y actualizado de la efectividad de sus intervenciones locales. A diferencia de los estudios internacionales, como el de Novoa et al. (2009), que clasifican y evalúan la evidencia científica de manera rigurosa, en Argentina no se han desarrollado revisiones sistemáticas que permitan priorizar las políticas según su efectividad comprobada.

3.3. Oportunidades para la investigación

A partir del análisis de los documentos revisados, pueden identificarse convergencias sustantivas entre las tendencias globales y la experiencia argentina:

- La incorporación del enfoque de Sistema Seguro como paradigma estructurante.
- El reconocimiento de la necesidad de instituciones nacionales con mandato claro, capacidad financiera y capacidad de coordinación.
- La importancia del financiamiento externo como catalizador del cambio institucional.
- La emergencia de eventos críticos como impulsores de reformas políticas.
- La necesidad de implementar políticas basadas en evidencia científica, priorizando aquellas con alta efectividad demostrada.

En este sentido, este trabajo podría aportar en el desarrollo de herramientas comparativas que permitan relevar y dimensionar la capacidad institucional territorial. Sin pretender cubrir un vacío absoluto, este trabajo busca sumar al campo con una propuesta metodológica que, aunque perfectible, pueda orientar la formulación de políticas públicas de seguridad vial más contextualizadas y basadas en evidencia. También se reconoce la importancia de seguir fortaleciendo la investigación aplicada que permita contrastar la efectividad de las intervenciones según su adaptación a las realidades locales.

4. Marco teórico

Cuando se habla de seguridad vial, no solo se habla de tránsito, normas o multas. Se habla de vidas. De personas que vuelven o no a casa. Según la OMS (2018), la seguridad vial abarca el conjunto de políticas, estrategias y acciones orientadas a reducir la probabilidad de que ocurran siniestros viales, y también a minimizar sus consecuencias cuando, lamentablemente, suceden. Durante muchos años, este concepto se abordó de forma bastante limitada: se insistía sobre todo en la educación vial y en el cumplimiento de las normas. Con el tiempo, esa mirada fue evolucionando hacia algo mucho más integral. Hoy existe un enfoque holístico, que pone en diálogo aspectos como el diseño de la infraestructura, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios, el rol de las instituciones, la normativa, y la capacidad de respuesta ante emergencias.

Desde esta perspectiva, el sistema de movilidad debe asumir -sin rodeos- que los seres humanos cometen errores. Por eso, debe estar pensado para proteger incluso cuando fallan. Esto implica priorizar la seguridad de los usuarios más vulnerables: peatones, ciclistas, motociclistas. Personas que, día a día, se mueven por las ciudades en condiciones que muchas veces no los protegen lo suficiente. Fue en este contexto que, tras los avances de la primera Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), la Asamblea General de la ONU proclamó en 2020 un Segundo Decenio de Acción 2021-2030, con un objetivo claro y ambicioso: reducir al menos un 50 % las muertes y lesiones graves por siniestros viales en ese período (ONU, 2021).

Una de las claves de esta nueva etapa es el enfoque de Sistema Seguro¹ (*Safe System*). Este modelo, impulsado por la OMS y adoptado por países como Suecia y Australia, parte de una idea tan sencilla como potente: los errores humanos son inevitables, pero las muertes no lo son. Por eso, el diseño del sistema vial debe minimizar el riesgo de que un error termine en una tragedia (Elvik, 2014). Es decir, el eje central del Sistema Seguro es el reconocimiento de que los errores humanos son inevitables, pero que las muertes y lesiones graves pueden -y deben- evitarse mediante un diseño sistémico que combine infraestructura segura, normativas adecuadas, control efectivo, atención post-siniestro y vehículos más seguros (ITF, 2008; OMS, 2018). En sintonía con esta mirada, la Visión Cero, surgida en Suecia en los años noventa, va incluso más allá: plantea que ninguna muerte en el tránsito es aceptable desde el punto de vista ético (Swedish Transport Administration, 2016). Ambos enfoques coinciden en un cambio profundo: ya no se trata solo de responsabilizar al conductor individual. Se trata de distribuir responsabilidades entre todos los actores: desde quienes diseñan las calles, hasta quienes controlan, fabrican vehículos o toman decisiones políticas.

¹ Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir.

La seguridad vial no puede depender únicamente del comportamiento individual. Debe ser una construcción colectiva. Bajo este enfoque, ya no basta con “manejar bien”: el sistema debe estar pensado para prever errores y evitar que esos errores cuesten vidas. Este nuevo paradigma, que también impulsa la ANSV en Argentina, exige una transformación cultural. Ya no se trata solo de educar o sancionar, sino de rediseñar el sistema de movilidad para hacerlo más humano, más empático y más justo.

En esta línea, resulta fundamental aclarar una diferencia clave, ya que bajo la lógica tradicional, los accidentes de tránsito se perciben como hechos inevitables, fruto del azar o de la fatalidad. Sin embargo, el enfoque de Sistema Seguro transforma esa mirada al sostener que los siniestros viales sí son evitables, siempre que se diseñen entornos seguros, normas adecuadas y políticas basadas en la prevención. Por ello, se reemplaza el término “accidente” -que sugiere imprevisibilidad- por “siniestro vial”, ya que este último reconoce la responsabilidad institucional y social en la generación de condiciones que permitan evitar muertes y lesiones graves en el tránsito (ANSV, 2024).

Cuando ocurre un siniestro vial, no es solo una tragedia personal, sino que es el reflejo de una responsabilidad compartida. La seguridad vial no es obra de un actor aislado, sino el resultado de la interacción entre muchos: gobiernos nacionales y locales, empresas, organizaciones de la sociedad civil, ciudadanía. La OMS (2018) y autores como Ansell y Gash (2008) lo explican bien: en políticas públicas, esto se traduce en modelos de gobernanza colaborativa, donde todos aportan capacidades, información y compromiso. En Argentina, esta lógica se intenta plasmar en el Plan Estratégico de la ANSV, que busca alinear esfuerzos entre Nación, provincias, municipios, ONGs y sector privado (ANSV, 2024).

El enfoque de Sistema Seguro no es solo una construcción teórica, ya que cuenta con antecedentes internacionales concretos que ilustran cómo ciertos países lograron avanzar en la reducción de la siniestralidad vial a través de políticas integrales y cooperación sostenida entre actores. Suecia, por ejemplo, con su plan Vision Zero (1997–2020), combinó la reducción de velocidades, mejoras en infraestructura y un alto nivel de control vehicular, en el marco de una estrategia nacional consensuada y sostenida en el tiempo. Si bien no todos los resultados pueden atribuirse a un único modelo, la articulación entre distintos niveles del Estado y sectores sociales fue clave en su implementación (Tingvall, 1995). Australia, mediante su programa Towards Zero, priorizó intervenciones en rutas rurales y desplegó tecnologías de fiscalización inteligente, logrando reducciones sostenidas en la mortalidad vial (Austroads, 2019), también como resultado de la coordinación entre autoridades federales y estatales. En el caso de España, su Estrategia de Seguridad Vial 2030 incluyó medidas innovadoras como la creación de zonas urbanas de 30 km/h, mejoras en la formación de conductores y promoción de la movilidad sostenible (DGT, 2021), aunque su contexto institucional centralizado limita su comparabilidad con países federales como Argentina. Estos ejemplos no representan modelos

cerrados, pero sí ofrecen lecciones relevantes sobre el valor de la planificación, la cooperación interinstitucional y la continuidad de las políticas para avanzar en una movilidad más segura.

Ahora bien, en Argentina el contexto es distinto. El problema no es solo técnico, también es institucional. El país funciona bajo un modelo federal, y eso tiene enormes implicancias para la implementación de políticas públicas. Las competencias en tránsito y transporte están repartidas entre Nación, provincias y municipios. Esto genera, como advierten Calvo & Escolar (2003) y García Delgado (2017), una diversidad normativa e institucional muy difícil de coordinar. Muchas veces, las soluciones dependen más de la voluntad política de cada jurisdicción que de una estrategia nacional articulada.

Además, no es lo mismo hablar de “tránsito” que de “transporte”. Aunque parezcan sinónimos, en realidad implican niveles de intervención diferentes. El tránsito -es decir, cómo se mueven personas y vehículos por la vía pública- es competencia directa de los municipios. Ellos regulan la circulación, aplican normas, colocan señalización y designan agentes de control (Ley N.º 24.449, 1995). Por el contrario, el transporte -especialmente el de carga y pasajeros entre provincias- entra en la órbita de la Nación y de los gobiernos provinciales. Aquí actúan actores como la CNRT o Vialidad Nacional (Ley N.º 24.653, 1996). Esta distinción, como bien señala Axel Dell’Olio² (2013), es clave para evitar superposiciones y definir quién hace qué en cada tramo de una política de seguridad vial.

Pero todo esto, no puede analizarse sin tener en cuenta la educación vial. No basta con una buena infraestructura si la ciudadanía no percibe el riesgo o si predomina una lógica de transgresión. Antanas Mockus (2012), exalcalde de Bogotá, lo resumía con claridad: *“lo que más mata no es la falta de leyes, sino la falta de respeto por los demás”*. Para él, la seguridad vial era, ante todo, una cuestión de convivencia. Y tenía razón. Porque si no hay una ética compartida sobre cómo se mueven y se cuidan las personas en el espacio público, ningún sistema va a funcionar del todo.

En esa línea, especialistas como Dell’Olio (2013) han insistido en trabajar sobre la percepción del riesgo. Muchas personas no dimensionan lo que implica estar al frente de un volante. No ven el peligro porque lo cotidiano lo vuelve invisible. Por eso, cuando se habla de cultura vial, hay algo más profundo: los valores, normas sociales y comportamientos que se construyen en cada ciudad, en cada esquina, en cada familia (ANSV, 2021).

Para entender por qué la implementación de políticas públicas -como el Plan Estratégico de Seguridad Vial- es tan compleja en Argentina, hay que mirar más allá de los programas o las normas. Hay que

² Axel Dell’Olio es un experto en seguridad vial, reconocido por promover la seguridad vial en el país, fundador de ADISIV (Asociación para la Disminución de Siniestros Viales). Actualmente coordina el centro de formación en políticas y gestión de la seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

mirar la arquitectura del país. En realidad, no se puede hablar de políticas públicas sin hablar del federalismo. El modelo institucional argentino no solo distribuye funciones, también crea realidades muy distintas según el territorio, los recursos y las capacidades de cada jurisdicción.

El federalismo argentino tiene sus raíces en la Constitución Nacional, que desde su reforma de 1994 consagra un sistema republicano, representativo y federal. Esto significa, en términos simples, que existe un reparto de competencias entre el gobierno nacional y los gobiernos provinciales, y que ambos niveles deben coexistir -y, cuando es posible, cooperar- dentro de un mismo marco institucional (Constitución Nacional Argentina, 1994).

La Constitución reconoce a las provincias como entidades preexistentes a la Nación, lo que implica que no son meras delegaciones del poder central, sino estados autónomos, con sus propios poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial. Tienen constituciones propias, fuerzas de seguridad, control sobre sus recursos naturales y símbolos que las identifican. Pero esta autonomía no es absoluta. Las provincias delegaron en el Estado federal algunas funciones esenciales, como la política exterior o la defensa, y no pueden declarar su independencia ni separarse de la Nación (Ayala, 2015).

Finalmente, para entender cómo se articula todo esto, hay que mirar el corazón del sistema: el federalismo argentino. La Constitución establece un modelo que reconoce a las provincias como entidades preexistentes a la Nación, con autonomía plena (Constitución Nacional Argentina, 1994). Esto significa que cada provincia tiene sus propias reglas, poderes y márgenes de acción. Como explica Ayala (2015), el reparto de competencias se da en varias categorías: algunas exclusivas de Nación, otras de las provincias, algunas compartidas y otras excepcionales. Este entramado es complejo, y muchas veces condiciona la implementación de políticas públicas, porque coordinar entre tantos niveles de gobierno, con capacidades desiguales y prioridades distintas, no es sencillo.

En este contexto, resulta útil definir qué entendemos por política pública. De acuerdo con autores como Dye (1972), una política pública es *“todo lo que un gobierno decide hacer o no hacer”*. Desde una perspectiva más analítica, son el resultado de procesos que involucran decisiones, actores, recursos y objetivos orientados a resolver problemas colectivos. Como señala O'Donnell (1994), su eficacia no depende solo del diseño técnico, sino también de las relaciones institucionales, la distribución de poder y la capacidad estatal para implementar. En otras palabras, una política pública no es solo un documento o una norma, sino una construcción social e institucional que requiere coordinación, legitimidad y capacidades reales para hacerse efectiva en el territorio.

En este sentido, el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024-2027 se enfrenta al desafío de construir una política nacional que sea también posible, viable y eficaz a nivel local. Y ahí es donde el federalismo argentino deja de ser un marco jurídico abstracto para convertirse en una condición concreta, en una

realidad con la que hay que dialogar, adaptarse y construir. Porque solo entendiendo cómo se distribuyen las competencias, y cómo se organizan las relaciones entre Nación, provincias y municipios, se puede avanzar hacia una política de seguridad vial que no sea solo un plan, sino un verdadero compromiso colectivo.

Con todo lo anterior, es necesario hablar de dos temas focales que se inmiscuyen en este análisis. La capacidad institucional es un concepto central para el análisis de políticas públicas, especialmente en contextos federales donde la implementación depende de la articulación entre distintos niveles de gobierno. Desde la perspectiva de Oszlak y Orellana (2001), la capacidad institucional se refiere a la “aptitud del aparato estatal para formular, implementar y evaluar políticas” y se expresa en la existencia de recursos, estructuras, normas y relaciones que permitan cumplir con funciones sustantivas.

Alonso (2007) destaca que las capacidades institucionales deben entenderse en un doble vínculo: entre el Estado y la sociedad, y entre el diseño y la implementación de políticas. No se trata únicamente de estructuras formales, sino también de dinámicas de articulación, liderazgo político y cultura organizacional.

Angélica Rosas Huerta (2008) desarrolla una definición amplia y de capacidad institucional, entendida como la habilidad de los gobiernos para gestionar problemas públicos, eficiente y sostenible. A diferencia de enfoques reduccionistas centrados exclusivamente en el aparato burocrático, Rosas propone que la capacidad institucional involucra tanto aspectos administrativos como políticos. Esto implica considerar no sólo las habilidades técnico-burocráticas, sino también las interacciones políticas entre el Estado y los diversos actores sociales, económicos y políticos, tanto a nivel nacional como internacional (Rosas Huerta, 2008, 2019).

En su enfoque, la autora distingue dos componentes esenciales: la capacidad administrativa y la capacidad política. La primera se refiere a las habilidades técnicas, la disponibilidad y organización de recursos humanos y materiales, así como a la estructura y funcionamiento de las instituciones gubernamentales. La segunda, en cambio, enfatiza las relaciones de poder, la participación política, la negociación entre actores y la legitimidad del accionar estatal. Según Rosas, cualquier evaluación de la capacidad institucional debe tener en cuenta ambos componentes de manera interrelacionada, dado que el desempeño institucional depende de la interacción entre lo técnico y lo político.

Asimismo, Rosas identifica tres niveles de análisis de la capacidad institucional: el nivel micro (el individuo), el meso (la organización) y el macro (el contexto institucional). Esta visión multinivel permite comprender que la capacidad institucional es construida históricamente, varía según el área de política pública, y debe analizarse en función del contexto económico, político y social en el que se

enmarca. Desde esta perspectiva, la capacidad institucional no es una entidad estática, sino un proceso dinámico, relacional y dependiente del entorno.

La capacidad institucional exige superar visiones tecnocráticas y reconocer su dimensión política y contextual. Proponer políticas públicas exitosas requiere analizar cómo interactúan los niveles y componentes de la capacidad institucional, así como comprender que su desarrollo no se limita al fortalecimiento interno de las organizaciones, sino que también implica articular redes, actores y valores en torno a los objetivos públicos.

Ahora bien, resulta fundamental comprender el concepto de gobernanza, a fin de identificar el marco dentro del cual se articula la interacción del gobierno nacional. Según la conceptualización de Cristina Zurbriggen, la gobernanza implica un cambio de paradigma en la gestión de los asuntos públicos, superando el modelo tradicional de un gobierno jerárquico. Se entiende como un proceso mediante el cual una sociedad gestiona sus problemas colectivos a través de la interacción, negociación y colaboración entre el Estado, el mercado y la sociedad civil. Este enfoque se expresa en la conformación de redes de políticas públicas (policy networks), donde diversos actores intercambian recursos y ejercen poder para formular e implementar soluciones. De este modo, el Estado deja de ocupar un rol exclusivo como decisor y pasa a desempeñarse como articulador y coordinador dentro de una estructura de poder más fragmentada y horizontal (Zurbriggen, 2011).

Desde una perspectiva crítica, Zurbriggen advierte que la gobernanza no debe entenderse como un proceso técnico ni políticamente neutral, particularmente en el contexto latinoamericano. En este sentido, destaca la necesidad de analizar las asimetrías de poder y los intereses presentes en estas redes de interacción. Así, el concepto trasciende la idea de eficiencia en la gestión para centrarse en la calidad del proceso deliberativo y en la capacidad de aprendizaje social, dando lugar a lo que se conoce como gobernanza adaptativa.

Complementariamente, García Delgado (2022) define la gobernanza no como una acción exclusiva del gobierno central, sino como un proceso complejo de coordinación y negociación que se desarrolla de manera simultánea en distintos niveles: nacional, provincial y municipal. A este fenómeno lo denomina articulación multiescalar (García Delgado, 2022).

Otro autor relevante en este análisis es Marradi, el cual permitirá entender de mejor forma el indicador propuesto en este trabajo más adelante. Según Marradi (2010), un índice es una variable compuesta que resume un conjunto de dimensiones o indicadores parciales, y su diseño exige tomar decisiones fundadas respecto a la selección de dimensiones, la asignación de valores y la ponderación relativa de cada componente.

Uno de los aportes centrales de Marradi es la distinción entre validez semántica y validez empírica. Mientras que la primera refiere a la coherencia lógica entre el concepto que se busca medir y los indicadores seleccionados, la segunda exige demostrar que esos indicadores efectivamente se correlacionan con el fenómeno en la práctica. Esta distinción es clave, ya que un índice puede estar sólidamente justificado en términos teóricos y, sin embargo, carecer de utilidad analítica si no se prueba su capacidad explicativa o predictiva (Marradi, 2010).

Asimismo, Marradi advierte sobre la necesidad de que los índices sean sensibles al contexto, especialmente cuando se aplican a realidades territoriales heterogéneas. Un diseño rígido, que asigna igual peso a todas las dimensiones sin considerar su relevancia diferencial en cada caso, corre el riesgo de priorizar la simplicidad operativa en detrimento de la adecuación teórica. En este sentido, la construcción de índices debe balancear criterios de comparabilidad con la flexibilidad necesaria para adaptarse a entornos sociales, políticos e institucionales diversos.

Finalmente, el autor subraya la importancia de garantizar la fiabilidad del índice, es decir, su capacidad de producir resultados consistentes y replicables (Marradi, 2010).

5. Contexto normativo e institucional

Hablar de seguridad vial en Argentina es hablar también de un entramado normativo que, aunque sólido, refleja la complejidad de un país federal. En el corazón de ese sistema se encuentra la Ley Nacional de Tránsito (Ley N.º 24.449), que desde hace décadas establece las reglas básicas para circular por las rutas y calles del país. Sin embargo, fue recién en 2008, con la sanción de la Ley N.º 26.363, cuando se dio un salto cualitativo. Esta norma creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), un organismo clave para coordinar e impulsar políticas públicas de seguridad vial en todo el territorio.

A este núcleo normativo se suman leyes específicas que abordan temas esenciales. Entre ellas, la Ley N.º 27.214, que introduce la educación vial como contenido obligatorio en las escuelas; la Ley de Alcohol Cero (Ley N.º 27.714), que prohíbe conducir con cualquier nivel de alcohol en sangre en todo el país; la Ley N.º 24.653, que regula el transporte automotor de cargas; y la Ley N.º 12.346, centrada en el transporte de pasajeros. A su vez, el Decreto N.º 779/95, que reglamenta la Ley de Tránsito, y distintas resoluciones complementarias permiten actualizar este cuerpo normativo ante nuevas realidades o demandas sociales.

Pero la normativa no queda en el plano local. Argentina también ha asumido compromisos internacionales. Uno de ellos es la adhesión al Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad

Vial 2021-2030, una iniciativa de la OMS y la ONU que fija un objetivo contundente: reducir en al menos un 50 % las muertes y lesiones graves causadas por el tránsito en ese período. Su cumplimiento no implica obligaciones legales formales para los Estados adherentes. En cambio, funciona como un marco orientador que promueve la adopción de políticas públicas alineadas con estándares internacionales, incentivando la planificación estratégica, el monitoreo de avances y la cooperación técnica entre países.

Es decir, no se trata solo de normas escritas, sino de tratar de salvar vidas, cada día. Este conjunto normativo orienta tanto la regulación de conductas individuales como el diseño de políticas públicas integrales. Define cómo se debe conducir, qué sanciones se aplican, pero también establece los marcos para desarrollar planes locales, diseñar infraestructuras más seguras y promover cambios culturales profundos.

Ahora bien, para entender cómo funciona este sistema, hay que mirar también la Constitución Nacional Argentina. En su artículo 75, se establece que el Congreso tiene facultades para legislar en materia de tránsito, lo que sirvió como base para muchas de las leyes mencionadas. Sin embargo, como en toda estructura federal, las provincias tienen también sus propias constituciones, y los municipios, sus cartas orgánicas. A través de ellas, se adhieren a las leyes nacionales, las adaptan o incluso las reglamentan según sus realidades específicas.

Esto da lugar a un modelo de competencias compartidas. El Estado nacional fija estándares, regula aspectos centrales y coordina estrategias. Las provincias se encargan de legislar sobre temas complementarios, gestionar sus propias estructuras de fiscalización y controlar las rutas provinciales. Los municipios, por su parte, son responsables de aplicar esas normas en la práctica: señalizan, emiten licencias, realizan controles y desarrollan acciones de educación y concientización.

Y es ahí donde la implementación cobra espesor. Porque un plan nacional, por más bien diseñado que esté, necesita de la acción diaria de cientos de gobiernos locales para transformarse en realidad concreta. Y esa acción no siempre es sencilla, ya que depende de recursos, capacidades técnicas, voluntad política y, sobre todo, de la posibilidad de coordinar realmente.

5.1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es el máximo organismo rector en materia de seguridad vial en Argentina, con funciones amplias de coordinación, regulación, control y promoción de políticas públicas orientadas a reducir la siniestralidad vial en todo el territorio nacional (Ley N.º 26.363).

Creada en 2008 como un organismo descentralizado y con autarquía económica-financiera. Actualmente depende del Ministerio de Economía y de la Secretaría de Transporte, la ANSV tiene como misión principal la reducción de muertes y lesiones por siniestros viales. Su rol como autoridad de aplicación se traduce en la capacidad de diseñar políticas nacionales de seguridad vial, armonizar normas entre jurisdicciones, evaluar la efectividad de las medidas implementadas, y representar al Estado nacional en espacios interjurisdiccionales como el Consejo Federal de Seguridad Vial. Y a su vez, dialoga de forma permanente con actores relevantes del sistema, como ONGs de familiares de víctimas, universidades, empresas de transporte, aseguradoras y técnicos especializados, a través del Comité Consultivo.

Entre sus principales funciones se encuentran: la coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Vial, el otorgamiento y gestión de la Licencia Nacional de Conducir, la administración de registros fundamentales como el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial (RENATEDU), el Registro de Estadísticas en Seguridad Vial, y la creación del Observatorio de Seguridad Vial. También diseña el sistema de puntaje de licencias, autoriza la instalación de sistemas automáticos de control, coordina programas de fiscalización, promueve campañas de concientización y establece lineamientos técnicos para infraestructura, vehículos y señalización (Ley N.º 26.363).

6. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2024 – 2027

6.1. Planes anteriores

Desde su creación en el 2008, la agencia ha buscado consolidarse como el organismo rector en la formulación y coordinación de políticas públicas en materia de seguridad vial en Argentina. En el transcurso de este proceso, los planes estratégicos han funcionado como instrumentos para ordenar las prioridades y establecer metas. Si bien, su grado de formalización y alcance ha variado según las diferentes gestiones, estos planes han permitido trazar una línea de continuidad o por el contrario de tensiones en la evolución de las políticas viales. En la historia reciente de la ANSV se han desarrollado distintos planes que permiten contextualizar el plan actual.

Los planes estratégicos anteriores ayudan a entender la evolución institucional y programática que da contexto al Plan 2024–2027. Comparar el enfoque estructurado y de largo plazo del Plan 2016–2026 con la etapa más operativa y fragmentada del período 2020–2023 muestra una tensión persistente entre planificación y ejecución. Esta trayectoria ilumina la propuesta actual al evidenciar la necesidad de un plan más ágil, territorializado y centrado en la articulación intersectorial. En ese sentido, el Plan 2024–

2027 surge como respuesta a los límites observados previamente, apostando por la corresponsabilidad local y social

Para contextualizar el actual Plan Estratégico de Seguridad Vial, es necesario revisar brevemente los planes anteriores. El Plan Estratégico 2016-2026, elaborado durante la gestión del entonces director ejecutivo Carlos Pérez, propuso una hoja de ruta a diez años basada en seis ejes centrales: coordinación institucional, control y fiscalización, educación y concientización, infraestructura segura, vehículos seguros y atención post siniestro. Su meta era reducir en un 30 % las muertes y lesiones graves para 2026.

Durante la gestión de Pablo Martínez Carignano (2020-2023), no se presentó formalmente un nuevo plan estratégico, y aunque se llama Plan lo que se difundió hacia el final de su mandato fue un informe de gestión, que sintetiza las principales políticas implementadas en ese período: Control y fiscalización, educación vial, asistencia a víctimas (consolidación de la Línea 149 opción 2) y uso de tecnologías para la gestión (como el *scoring*³ y herramientas digitales). Y la sanción de la Ley de Alcohol Cero (Ley N° 27.714) como uno de los hitos legislativos para la seguridad vial.

6.2. El Plan Estratégico 2024 - 2027

El Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2024-2027, impulsado bajo la gestión del Director Ejecutivo Pedro Scarpinelli⁴, adopta un formato más ágil y sintético que sus predecesores, orientado a fomentar la corresponsabilidad ciudadana y a proyectar acciones en un contexto federal. Su objetivo general es impulsar la creación de 1.000 planes de acción locales en todo el país, invitando a municipios, provincias, empresas, organizaciones sociales y ciudadanía a diseñar y ejecutar sus propias iniciativas de seguridad vial.

Para ello estructura su estrategia en cuatro ejes:

1. **Gestión de la velocidad:** promueve límites de velocidad adecuados a la función de cada vía, la jerarquización del tránsito y el despliegue de controles (fijos, móviles y electrónicos) junto con campañas de sensibilización y asistencia post-siniestro a través de la Línea 149 opción 2.

³ El sistema de **scoring** en Argentina es un régimen de puntaje para conductores, que asigna un crédito inicial de 20 puntos a cada licencia. Por cada infracción cometida se descuentan puntos, según la gravedad de la falta. Si un conductor pierde todos los puntos, su licencia puede ser suspendida. El sistema busca incentivar una conducción responsable y segura.

⁴ Pedro Scarpinelli es Licenciado en Gobierno y Relaciones Internacionales y posee una maestría en Gestión del Transporte y la Movilidad.. En enero de 2024 fue designado Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

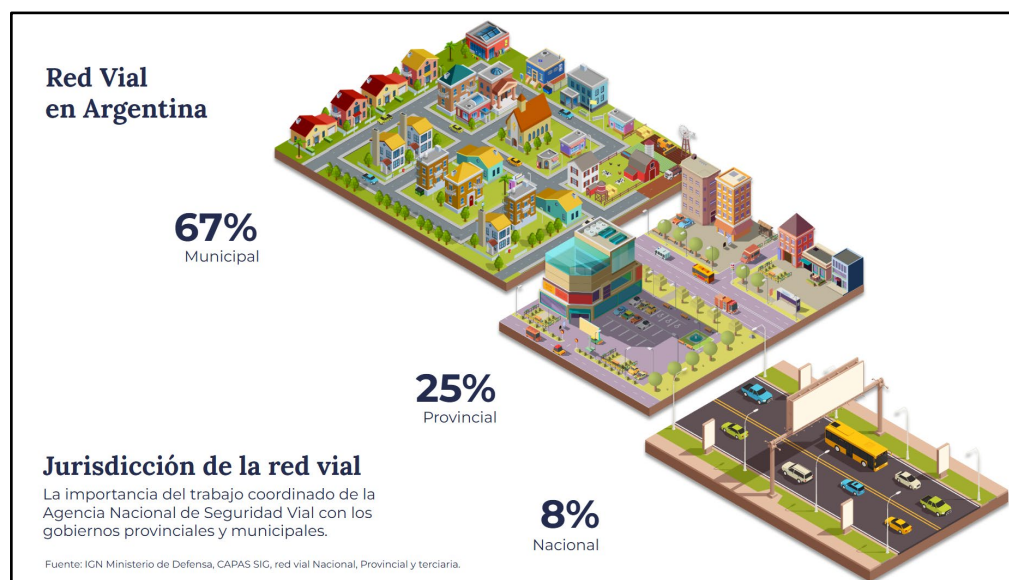
2. **Seguridad de motociclistas:** busca mejorar la formación de conductores y examinadores, elevar los estándares de los centros de emisión de licencias (CELs) y garantizar el uso de equipos de protección homologados, poniendo especial foco en las regiones de mayor riesgo.
3. **Ciudades seguras:** orienta recursos y asesoramiento técnico a gobiernos locales para que diseñen planes municipales de seguridad vial, conformen observatorios y se articulen en “redes” interjurisdiccionales que compartan buenas prácticas.
4. **Articulación público-privada:** establece el programa “Pacto por la Seguridad Vial” que convoca a empresas y a la academia a sumarse con compromisos concretos, favoreciendo la innovación tecnológica y el financiamiento de soluciones preventivas.

La elección de estos cuatro ejes responde a la evidencia de que la velocidad es el principal factor determinante en la gravedad de los siniestros viales (OMS 2018); los motociclistas registran la mayor proporción de incidentes y víctimas fatales (ANSV 2025); los gobiernos locales son quienes implementan concretamente las medidas de seguridad vial; y la articulación público-privada reconoce al sector empresarial no sólo como parte de la responsabilidad sino como gestor de soluciones innovadoras, subrayando que la seguridad vial es una responsabilidad compartida que genera beneficios sociales y económicos más allá del costo para el Estado.

En este sentido, el plan deja en claro que su implementación depende del compromiso de las provincias y municipios, ya que muchas de las competencias clave son de carácter local y requieren voluntad y capacidad institucional de cada jurisdicción, como se evidencia en la siguiente imagen:

Figura 1

Jurisdicción de la red vial en Argentina



Fuente: Plan Estratégico ANSV 2024

7. Actores clave en la implementación

La implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial no puede, ni debe, ser pensada como una responsabilidad exclusiva del Estado nacional. Ciertamente hay muchos otros actores que forman parte del ecosistema de la seguridad vial, y que, desde sus lugares, cumplen un papel fundamental. Ya que hay lugares donde las políticas públicas de seguridad vial -por falta de recursos, por tiempos burocráticos o por simple distancia- no llegan. Y es ahí donde aparecen otros protagonistas.

Las organizaciones de la sociedad civil, las ONGs de familiares de víctimas, las empresas, las universidades, los medios de comunicación. Cada uno, con sus herramientas, su legitimidad social y su presencia territorial, puede hacer una diferencia. No se trata simplemente de firmar convenios o declarar intenciones, también se trata de implementar acciones concretas donde ocurren los siniestros y donde pueden evitarse.

Algunas de estas organizaciones -especialmente aquellas conformadas por familiares de víctimas- han demostrado una fuerza transformadora única. Han empujado leyes, han dado voz al dolor silenciado y han sostenido campañas de concientización que el Estado solo no podría haber impulsado. Son quienes logran que la tragedia no se repita. No solo porque denuncian, sino porque construyen, acompañan y generan compromiso donde muchas veces hay indiferencia.

Del mismo modo, el sector privado tiene mucho para aportar. No solo en términos de recursos o tecnología, sino también en prácticas concretas que pueden integrarse al funcionamiento diario de empresas de transporte, logística, infraestructura o desarrollo tecnológico. Una empresa que capacita a sus choferes, que ajusta sus tiempos de entrega para evitar el apuro, o que innova en seguridad vehicular, también está salvando vidas.

Por eso, reconocer y describir a estos actores es una condición de posibilidad para que el plan se vuelva real. Su participación no solo ayuda a implementar acciones del Plan, sino que también asegura algo que suele escasear en políticas públicas: seguimiento, evaluación y continuidad en el tiempo. Porque los gobiernos cambian, los presupuestos se ajustan, pero las redes de la sociedad -cuando están bien tejidas- permanecen.

La descripción de estos actores se apoya en criterios funcionales y relacionales, es decir, en el rol concreto que cada actor cumple dentro del ecosistema de la seguridad vial y en su capacidad para incidir en el territorio. No se trata solo de reconocer su existencia institucional, sino de valorar su impacto operativo: la presencia territorial de las ONGs, la capacidad normativa de las organizaciones de víctimas, la potencialidad tecnológica del sector privado, y la legitimidad social de actores como universidades o medios. Esta mirada se alinea con enfoques contemporáneos de gobernanza que

reconocen que la implementación de políticas públicas -especialmente en temas complejos como la seguridad vial- requiere la acción coordinada de múltiples sectores con competencias, saberes y recursos complementarios (Peters & Pierre, 2004).

Además, el análisis retoma un criterio de sostenibilidad institucional. En contextos federales y con alta rotación política (como el argentino) los actores no estatales -cuando están organizados y comprometidos- pueden asegurar continuidad, seguimiento y evaluación de las políticas más allá de los ciclos de gobierno. Esta lógica se corresponde con el enfoque de redes de políticas públicas, que destaca el papel de la sociedad civil y el sector privado en la producción colaborativa de bienes públicos (Rhodes, 1997). En suma, los actores fueron descritos en función de su capacidad real de implementación, monitoreo y sostenimiento de las acciones del plan, más allá de su estatus formal.

En este marco, el éxito del Plan Estratégico dependerá no solo del compromiso de los gobiernos, sino también de la capacidad de construir alianzas sólidas. Alianzas que reconozcan que todos -desde distintos espacios- tienen algo que aportar. Porque hacer seguridad vial es, en definitiva, hacer comunidad que se construye, paso a paso, entre todos los actores, y en el territorio.

7.1. Gobiernos provinciales y municipales

En Argentina, gran parte de la red vial y de las funciones clave en materia de fiscalización y emisión de licencias recae en manos de las provincias y los municipios. Y es que, en un país federal como Argentina, la seguridad vial no se define solo desde Nación, sino que se construye -o se limita- en cada territorio, según la voluntad política y la capacidad institucional que tengan las jurisdicciones locales.

Por más que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) proponga lineamientos y metas claras, todo eso queda en el aire si no hay gobiernos locales que lo lleven al territorio. Son ellos quienes deben redactar ordenanzas, habilitar o no la instalación de radares, conformar observatorios viales propios y organizar campañas de concientización que interpelen a la ciudadanía desde su realidad más cercana y contextual.

Ahora bien, no basta solo con la voluntad de querer ejecutar el plan. Una provincia o un municipio pueden estar decididos a comprometerse con el Plan, pero carecer de los recursos necesarios para hacerlo. Sin condiciones materiales mínimas -equipos técnicos, financiamiento, datos confiables o marcos normativos actualizados-, cualquier estrategia queda limitada a la intención. La implementación exige algo más que compromiso, sino particularmente infraestructura institucional y sostenibilidad operativa.

Y ahí es donde aparece la diferencia entre tener un plan y poder llevarlo a cabo. Porque sin recursos técnicos, sin equipos preparados, sin presupuesto asignado o sin decisión política sostenida, cualquier estrategia nacional corre el riesgo de diluirse. Por el contrario, cuando una provincia o un municipio se compromete, cuando se apropia del problema y decide actuar, los cambios suceden, se diseñan mapas de calor con datos, se regulan velocidades en zonas escolares, se instalan cámaras en puntos críticos, se dictan cursos obligatorios de conducción segura, y así, paso a paso, la seguridad vial empieza a convertirse en una política concreta.

La implementación de cualquier medida nacional pasa -inevitablemente- por el entramado subnacional. Es allí donde se define verdaderamente la funcionalidad de una política pública de seguridad vial. Como advierte Bazán (2013), las políticas públicas no se implementan en el vacío, sino en entornos institucionales desiguales donde los recursos, las capacidades técnicas y la voluntad política varían sustancialmente entre niveles de gobierno. Por eso, incluso cuando existe compromiso local, sin condiciones materiales suficientes -como personal capacitado, financiamiento o infraestructura básica-, los planes nacionales tienden a fragmentarse o diluirse en la práctica (Bazán, 2013).

7.2. Asociaciones civiles y ONGs de familiares de víctimas

Las organizaciones de familiares de víctimas de siniestros viales han sido, históricamente, actores fundamentales en la construcción de la agenda pública sobre seguridad vial en Argentina. A través de su experiencia directa con el dolor y la pérdida, estas organizaciones han logrado instalar el problema en la opinión pública, impulsar reformas normativas y acompañar el desarrollo de políticas institucionales. Su participación en el diseño e implementación de las políticas aporta legitimidad, sensibilidad social y una perspectiva de control ciudadano que fortalece el seguimiento y evaluación de las acciones estatales (P. La Spina, 2025). Además, al contar con redes territoriales propias, logran llegar a comunidades donde el Estado muchas veces tiene escasa o nula presencia (P. La Spina, 2025).

En Argentina, estas organizaciones no solo acompañaron la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sino que también fueron protagonistas de importantes avances legislativos. Promovieron la *Ley de Alcohol Cero al volante* (Ley N° 27.714) -aprobada a nivel nacional en 2023- y actualmente impulsan proyectos centrales para la seguridad vial como la reducción de los límites de velocidad a 30 y 50 km/h en zonas urbanas, así como el endurecimiento de las penas por siniestros viales, lo cual implicaría modificaciones al Código Penal.

Entre las organizaciones más destacadas se encuentran Madres del Dolor, referente nacional en la defensa de los derechos de las víctimas y en el acompañamiento judicial y legislativo de sus causas; Estrellas Amarillas, conocida por su campaña simbólica de señalización del lugar de los siniestros con estrellas pintadas en el pavimento, que también realiza tareas de prevención y concientización

comunitaria; Conduciendo a Conciencia, centrada en la formación de conductores y la articulación con escuelas y empresas.

Pablo La Spina⁵, experto en seguridad vial y relaciones institucionales, en una comunicación personal el 20 de enero de 2025, señala que el trabajo con los familiares de víctimas de siniestros viales es un componente central en la formulación de políticas públicas de seguridad vial. Considera que estas organizaciones cumplen un rol clave al aportar una mirada directa sobre las consecuencias de los siniestros y al sostener una agenda activa de prevención. Desde su perspectiva, integrar a los familiares en los procesos de diseño e implementación de las políticas no solo fortalece su legitimidad, sino que también permite construir acciones más pertinentes y sostenibles en el tiempo (P. La Spina, 2025).

7.3. Sector privado

Las empresas enfrentan costos directos e indirectos por siniestros viales -desde ausentismo hasta pérdidas logísticas- y muchas han incorporado programas de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) que incluyen formación de conductores, adopción de flotas seguras y mejoras en la infraestructura de acceso. Su capacidad de inversión y alcance territorial los convierte en aliados estratégicos para el “Pacto por la Seguridad Vial” y para financiar o ejecutar iniciativas que el sector público no puede sostener por sí solo.

En 2021, la siniestralidad vial en Argentina generó un costo de USD 7 mil millones, equivalente al 1,4% del PIB nacional. De esta suma, solo el 0,4% corresponde a gastos directos (atención médica, daños materiales y administración), mientras que el 99,6% restante se vincula a costos indirectos, como el valor estadístico de la vida y la pérdida de productividad (ANSV, 2024).

Dentro de los costos indirectos de la siniestralidad vial, se calcula el valor estadístico de la vida, el cual estima el costo social de una muerte evitable en términos de bienestar perdido, y no como una indemnización individual. En 2021 representó el 92,9 % del costo total estimado de los siniestros viales en Argentina. Le sigue la pérdida de productividad (6,6 %), que mide los ingresos que una persona deja de generar por discapacidad o fallecimiento prematuro, afectando tanto a las familias como a las empresas, especialmente cuando las víctimas pertenecen a grupos en edad laboral activa. (Dirección Nacional de Observatorio Vial [DNOV], 2024).

Estos montos repercuten en toda la cadena de valor según el Observatorio Vial (2024) el sistema de salud asume elevados desembolsos en urgencias y rehabilitación, las aseguradoras enfrentan mayores indemnizaciones, las empresas sufren ausentismo y demoras productivas, y el Estado asume costos

⁵Pablo La Spina es el actual Director de Asuntos Estratégicos de la ANSV, con más de 19 años de experiencia en seguridad vial y asistencia a víctimas. Ha liderado políticas públicas centradas en la prevención, la articulación institucional y el acompañamiento a afectados por siniestros viales.

judiciales y de respuesta a emergencias. En conjunto, estos gastos encarecen el transporte, elevan las primas de seguro y reducen la competitividad, lo que hace urgente redoblar inversiones en prevención y optimizar la gestión de la seguridad vial.

En la cadena de valor, las empresas asumen costos directos e indirectos muy superiores a los del sector público. Aunque la atención médica de emergencia se financia mayoritariamente con tarifas públicas, los precios en el sector privado pueden ser hasta 7,2 veces más elevados que en el sistema estatal, según el estudio de Costos de la siniestralidad vial en Argentina que realizó el Observatorio Vial (2024), lo que encarece enormemente cualquier derivación a clínicas o sanatorios privados. Además, las compañías de seguros registran pagos promedio por daños materiales que absorbieron parte del 0,2% de los costos totales, donde el sector automotor (vehículos livianos y transporte de carga) es el principal afectado.

Por otro lado, las pérdidas de productividad -calculadas a partir de días de internación y del valor estadístico de la vida- impactan directamente en la operación de las empresas, especialmente aquellas cuya fuerza laboral es predominantemente menor de 45 años, el grupo de mayor incidencia en siniestralidad vial (ANSV, 2024). Los siniestros generan ausentismo prolongado, costos de reclutamiento y formación de reemplazos, y pérdida de *know-how*, lo que se traduce en demoras logísticas y encarecimiento de servicios. En conjunto, estos factores elevan las primas de seguro, aumentan los costos operativos y reducen la competitividad empresarial, haciendo imperativa la inversión en medidas preventivas y en alianzas público-privadas para mitigar el riesgo vial.

7.4. Organismo internacionales

Los organismos internacionales cumplen un importante rol en la seguridad vial al proporcionar marcos de referencia, asistencia técnica y estándares globales que guían a los países en el diseño e implementación de políticas eficaces. La Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas promueven el enfoque de Sistema Seguro y lideran iniciativas como los Decenios de Acción para la Seguridad Vial, que fijan metas comunes a nivel global (OMS, 2021; Naciones Unidas, 2020). El Banco Mundial participa activamente mediante financiamiento de proyectos de infraestructura segura y apoyo técnico a gobiernos nacionales (Banco Mundial, 2022). Por su parte, la Global Road Safety Partnership (GRSP) promueve alianzas público-privadas y programas de formación para el fortalecimiento institucional (GRSP, 2021), mientras que la International Road Assessment Programme (iRAP) proporciona herramientas para evaluar y mejorar la seguridad de la infraestructura vial a partir de metodologías estandarizadas (iRAP, 2020). En Argentina, estos organismos han sido clave para incorporar buenas prácticas internacionales, mejorar la calidad técnica de las intervenciones y alinear las políticas nacionales con los estándares globales.

8. Dimensiones que podrían incidir en la implementación del Plan Estratégico

A los efectos de construir un indicador que permita evaluar la capacidad institucional de los gobiernos locales en materia de seguridad vial, se propone un conjunto de dimensiones que, retomando los aportes de Marradi (2010), permiten operacionalizar el concepto. La selección de dimensiones responde a la idea de que la capacidad institucional se expresa no solo en la existencia de recursos o estructuras, sino también en su articulación concreta con el entorno social y político. De manera que, se consideran cinco dimensiones las cuales son: capacidad técnica, capacidad política, capacidad financiera, educación vial y coordinación entre niveles y sectores. Como se desarrollará más adelante, estas dimensiones permiten identificar con mayor precisión en qué medida una jurisdicción local podría implementar de mejor forma políticas viales, concretamente los lineamientos del plan nacional de seguridad vial, entendiendo que la capacidad institucional es una condición necesaria, aunque no suficiente.

8.1. Capacidades institucionales y condiciones para la implementación territorial del Plan Estratégico

La implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el territorio no depende exclusivamente del diseño técnico de las acciones, sino que está mediada por el nivel de desarrollo institucional de cada jurisdicción. Con lo cual, el Índice de Capacidad Institucional podría permitir reconocer algunos factores que habilitan o limitan la ejecución local de políticas públicas de seguridad vial, tanto desde una lógica vertical (coordinación con el nivel nacional) como horizontal (articulación con actores del entorno). Tal como plantean Oszlak y Orellana (2001), la capacidad institucional no puede entenderse como una característica abstracta del Estado, sino como una construcción situada que se expresa en las condiciones concretas para formular e implementar políticas.

Aquellos gobiernos locales que disponen de áreas técnicas, liderazgo político, datos actualizados y presupuesto sostenido tenderían a integrarse con mayor facilidad en los lineamientos del plan nacional. Esta integración no ocurre solamente en términos formales -como la firma de convenios o la asistencia a instancias federales- sino también en la forma en que traducen los ejes estratégicos a su contexto, incorporándolos en planes locales, en normativas propias y en la priorización de recursos. En esa línea, Rosas Huerta (2008, 2019) señala que las capacidades institucionales se manifiestan no solo en la existencia de recursos técnicos, sino también en la capacidad de coordinación, adaptación y mantenimiento en el tiempo.

A su vez, estas capacidades crean las condiciones para vincularse con otros actores del territorio. En contextos donde existe una institucionalidad local más desarrollada, podría ser más probable que se

generen mejores estrategias de colaboración con el sector privado, las organizaciones sociales y las comunidades. Esa articulación se traduce en iniciativas conjuntas, acciones de prevención en entornos laborales, campañas compartidas o mejoras en la logística y el transporte impulsadas desde el ámbito empresarial (ANSV, 2024).

8.1.1. Capacidad técnica

Las capacidades técnicas hacen referencia a la existencia de áreas específicas dentro de los municipios o provincias encargadas de planificar, implementar y evaluar políticas de seguridad vial. Estas capacidades se expresan en la disponibilidad de personal técnico especializado (ingenieros, analistas, inspectores), herramientas tecnológicas (como software de mapeo de siniestros o sistemas de fiscalización electrónica) y recursos operativos básicos (vehículos, señalética, equipamiento para control de velocidad). Según Bliss y Breen (2009), la existencia de capacidades institucionales es un requisito esencial para implementar sistemas eficaces de seguridad vial.

Cuando los gobiernos locales cuentan con direcciones, subsecretarías o equipos dedicados exclusivamente a la seguridad vial, con funciones bien delineadas, pueden diseñar intervenciones más ajustadas a las características del territorio. Esto incluye la identificación de puntos críticos, el rediseño de entornos urbanos inseguros, la implementación de campañas focalizadas y la recolección sistemática de datos. Por el contrario, la falta de estructuras organizativas específicas, la rotación constante de personal o la ausencia de recursos técnicos dificultan la ejecución sostenida de políticas, limitan la capacidad de respuesta ante emergencias viales y debilitan el vínculo entre diagnóstico y acción. Ho (2019), en su análisis del caso argentino, comentaba que la ANSV prefirió fortalecer sus capacidades técnicas en vez de sólo realizar intervenciones.

Asimismo, la existencia y calidad de sistemas propios de recolección (registro de siniestros, heridos y fallecidos), el acceso a plataformas federales como SIGISVI⁶ y la periodicidad de los informes locales. Esta dimensión incluye la existencia de observatorios viales locales o provinciales. Sin datos actualizados y fiables, la selección de intervenciones carece de sustento y la capacidad de monitoreo resulta nula. Peden (2004) subrayan que la planificación basada en datos confiables permite priorizar las intervenciones. La OMS (Peden et al., 2004) insiste en que los sistemas de información son la base del diseño y monitoreo de las políticas de seguridad vial. NCBI PMC (s. f.) señala que sin datos no es posible medir el progreso ni redireccionar las acciones en tiempo real.

⁶ El SIGISVI, o Sistema Integral de Gestión de la Información de Seguridad Vial, es una herramienta digital para la gestión de la información relacionada con la seguridad vial en Argentina.

Así, el nivel de desarrollo de las capacidades técnicas locales condiciona de manera directa la posibilidad de implementar el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial en clave territorial, adaptándolo a las realidades y desafíos concretos de cada jurisdicción.

8.1.2. Capacidad política

La capacidad política es el grado de compromiso de las autoridades municipales y provinciales para priorizar el tema en sus agendas de gobierno. Esto se traduce en la existencia de liderazgo por parte de intendentes, secretarios de movilidad o ministros provinciales que impulsen políticas específicas, respaldando institucionalmente a las áreas técnicas y promoviendo la articulación entre actores clave del territorio. Estos líderes actúan como “emprendedores de políticas” (policy entrepreneurs), quienes, según Kingdon (1984), están dispuestos a invertir sus recursos, prestigio y energía para impulsar una propuesta en la agenda pública. Se trata de una dimensión fundamental de la capacidad estatal para la implementación de políticas públicas (Wu, Ramesh, and Howlett, 2015).

Rosas Huerta (2008), afirma que:

Para evaluar la capacidad institucional se requiere aunar los componentes (subtipos) de dicha capacidad: administrativo y político. Estos subtipos permiten considerar que el estado no sólo es el aparato burocrático, sino también es una arena política en la que se procesan intereses e ideologías tanto internas como externas al entramado organizacional estatal.

Una alta capacidad política se manifiesta en la elaboración de planes locales de seguridad vial, la sanción de ordenanzas propias, la creación de mesas intersectoriales de trabajo (con participación de salud, transporte, educación, policía, entre otros) y en la inclusión del tema en los presupuestos anuales. De hecho, la Organización Mundial de la Salud (2017) es enfática al señalar que “el liderazgo es crucial para el éxito de la seguridad vial (...) la colaboración multisectorial y la creación de un organismo director son componentes fundamentales” para implementar acciones efectivas. También resulta clave la coordinación entre niveles: cuando provincias y municipios comparten diagnósticos, estándares y objetivos, se facilita la implementación de acciones conjuntas y se evita la fragmentación de esfuerzos, configurando un esquema de gobernanza multinivel efectivo (Hooghe y Marks, 2003).

Por el contrario, cuando las competencias están dispersas y poco jerarquizadas, las iniciativas suelen depender de esfuerzos individuales, carecen de continuidad en el tiempo y no cuentan con mecanismos institucionalizados de seguimiento o rendición de cuentas. Cabrero Mendoza (2005) describe esta debilidad institucional como un “gobierno de archipiélago”, donde cada municipio actúa como una isla con escasa comunicación y articulación, diluyendo el impacto de las políticas supralocales. En estos

casos, la implementación del Plan Estratégico Nacional se debilita, ya que no logra arraigar en el entramado político y de gestión local (Subirats, 2011).

8.1.3. Capacidad Financiera

La capacidad de los municipios y provincias para asignar recursos específicos y sostenidos en el tiempo a las políticas viales. Tener presupuesto para el funcionamiento de áreas técnicas, campañas y controles, así como inversiones de capital en infraestructura segura, fiscalización electrónica o señalización. Esta autonomía fiscal es un componente central de una descentralización, ya que sin recursos propios, la descentralización de responsabilidades es meramente nominal (Bird y Bahl, 2008). También abarca la posibilidad de diversificar las fuentes de financiamiento mediante convenios con la Nación, aportes del sector privado, tasas locales o fondos específicos creados por normativa.

Una asignación presupuestaria clara y estable permite garantizar la continuidad de los programas, sostener equipos técnicos, mantener dispositivos de control y responder ante emergencias viales. Además, la existencia de mecanismos de rendición de cuentas -como informes públicos y presupuestos desagregados- mejora la transparencia y fortalece la legitimidad social de las acciones. De hecho, como postula la OCDE (2002) en sus buenas prácticas, “un presupuesto transparente y claro es un prerequisite para la rendición de cuentas pública y para fomentar la confianza de los ciudadanos en el gobierno”.

En cambio, cuando la seguridad vial no cuenta con financiamiento propio o depende exclusivamente de proyectos puntuales o de decisiones coyunturales, las políticas se vuelven inestables y difíciles de sostener. Esta situación genera una alta vulnerabilidad fiscal, donde la planificación a largo plazo es prácticamente imposible y las acciones están sujetas a la incertidumbre política y económica, un problema recurrente en la gestión subnacional en América Latina (CEPAL, 2020).

8.1.4. Coordinación entre niveles y sectores

En la gestión local de la seguridad vial, la coordinación es la capacidad de los municipios y provincias para articular sus acciones con los distintos niveles de gobierno, así como con actores del sector privado, organizaciones de la sociedad civil y organismos técnicos. Esta articulación puede expresarse en la participación en instancias interjurisdiccionales, como las reuniones del Consejo Federal de Seguridad Vial, en la creación de mesas locales de trabajo intersectorial, y en la firma de convenios de cooperación con otras áreas del Estado, universidades, empresas o asociaciones civiles.

Una buena coordinación entre provincias y municipios, con objetivos compartidos y estrategias que se complementan, permite alinear las metas locales con las políticas nacionales, además, facilita el

intercambio de datos, recursos y buenas prácticas, evita duplicaciones o contradicciones en las intervenciones. A su vez, la colaboración con actores no estatales amplía la capacidad de implementación, mejora la cobertura territorial y promueve una gestión más participativa de la seguridad vial. Tal como señala Carlos Gervasoni (2010), en sistemas federales como el argentino, la cooperación interjurisdiccional es crucial para evitar asimetrías institucionales y garantizar resultados más equitativos.

Por el contrario, la ausencia de mecanismos institucionalizados de coordinación, la falta de diálogo entre niveles de gobierno o la escasa vinculación con otros sectores, debilitan la efectividad de las acciones y fragmentan los esfuerzos. Oszlak (1997) advierte que la fragmentación del aparato estatal y la escasa articulación entre niveles de gobierno generan serias limitaciones para la implementación efectiva de políticas públicas. En la misma línea, O'Donnell (1993) plantea que la debilidad de las instituciones subnacionales y la falta de vínculos estables con el poder central pueden obstaculizar la consolidación de políticas públicas duraderas y legítimas.

8.1.5. Educación Vial

Este componente incluye la capacidad de los gobiernos locales para desarrollar campañas de concientización adaptadas a su contexto territorial y sociocultural, dirigidas a públicos específicos - como jóvenes, motociclistas o peatones, etc.- y con mecanismos de evaluación de su alcance e impacto (G-RASP, 2021). Como señalan los manuales de buenas prácticas, las campañas más efectivas son aquellas que “se basan en una investigación formativa para segmentar a la audiencia y entender sus motivaciones, barreras y los canales de comunicación más adecuados” (OMS y G-RASP, 2010).

La educación vial abarca el conjunto de conocimientos, normas y comportamientos que todas las personas deberían comprender y respetar al transitar por el espacio público, sea cual sea su modo de movilidad, ya sea a pie, en bicicleta, en moto, en auto o en transporte público. Más que un conjunto de reglas, es una herramienta para convivir de forma segura y respetuosa en la vía pública. En este sentido, la educación vial trasciende el aprendizaje de señales de tránsito para convertirse en una “educación para la movilidad segura y sostenible”, que fomenta una cultura de respeto por la vida y el entorno (UNESCO, 2013).

A nivel local, la educación vial se refleja en mayores niveles de cumplimiento de normas (Fundación MAPFRE, s.f.), como el uso del casco o el respeto de los límites de velocidad, y en una ciudadanía más consciente de los riesgos viales. Para fortalecerla, los gobiernos provinciales y municipales deben identificar barreras culturales específicas -como la naturalización del exceso de velocidad o el bajo uso de elementos de protección- y diseñar mensajes adecuados. Este enfoque se alinea con la Teoría del Comportamiento Planificado (Ajzen, 1991), que sugiere que para cambiar una conducta es crucial

modificar no solo la actitud individual, sino también la “norma subjetiva”, es decir, la creencia de que ese comportamiento es socialmente aceptado por pares y la comunidad. Para ello, es clave la articulación con escuelas, medios locales, organizaciones barriales y actores comunitarios.

Cuando no se invierte en el desarrollo de una educación vial local, se debilita la eficacia de las normas y se vuelve más difícil generar cambios sostenidos en el comportamiento de la población. La evidencia internacional demuestra que las medidas de fiscalización y control son más efectivas y legítimas cuando se combinan con estrategias educativas que construyen consenso social sobre por qué las normas son necesarias para proteger a todos (OMS, 2021).

9. Índice de capacidad institucional

Con el objetivo de orientar el análisis y la clasificación de los gobiernos locales según su capacidad institucional para implementar políticas públicas de seguridad vial -y, en particular, para llevar adelante de manera efectiva el Plan Estratégico de la ANSV- se propone una tabla conceptual que sintetiza las cinco dimensiones que pueden incidir en su implementación.

Estas dimensiones permiten diagnosticar el nivel de preparación de una jurisdicción (provincia o municipio) para planificar, ejecutar y sostener intervenciones de seguridad vial. Cada ítem representa un componente crítico que influye en la capacidad institucional y en el grado de alineación con los ejes estratégicos definidos a nivel nacional.

Criterios de ponderación

La decisión de asignar igual ponderación a cada dimensión responde a un criterio de simplicidad interpretativa y de equilibrio conceptual. Como plantea Marradi (2010), cuando no existe una justificación empírica o teórica robusta para ponderar diferencialmente las dimensiones de un índice, se recomienda optar por una ponderación equitativa.

Además, dado que se trata de una primera aproximación metodológica y que el índice tiene carácter exploratorio, se busca evitar sesgos arbitrarios en la valoración de ciertas dimensiones por sobre otras (Marradi, 2010). En futuras aplicaciones, podría considerarse una ponderación empírica basada en análisis estadísticos o en consultas a expertos.

Tabla 1: Índice de capacidad institucional

Dimensión	Alta capacidad (3 pts)	Capacidad media (2 pts)	Baja capacidad (1 pt)
1. Capacidad técnica	Cuenta con un área específica de seguridad vial, personal técnico capacitado, formación continua y herramientas propias de análisis. Cuenta con un sistema propio de recolección y análisis; observatorio local; reporta datos al SIGISVI; publica informes periódicos.	Existe un equipo técnico con conocimientos básicos; realiza acciones puntuales; posee recursos limitados. Dispone de datos fragmentarios o desactualizados; accede parcialmente a plataformas nacionales; publica informes esporádicos.	No cuenta con personal ni estructura dedicada; carece de herramientas o formación técnica. No sistematiza datos; no accede a SIGISVI ni publica información propia; sin capacidad analítica.
2. Capacidad política	Existe un plan local de seguridad vial vigente; liderazgo político activo; normativa propia; articulación formal con otras áreas.	Existen medidas parciales o dispersas; liderazgo político esporádico; coordinación informal.	No hay políticas locales; liderazgo ausente; sin vínculos con otras áreas del gobierno.
3. Capacidad financiera	Dispone de presupuesto propio; financiamiento diversificado (fondos nacionales, provinciales y privados); rendición de cuentas documentada.	Depende de fondos variables o proyectos específicos; escasa previsibilidad financiera; rendición parcial.	No cuenta con presupuesto asignado; depende exclusivamente de voluntades externas o aportes eventuales.
4. Coordinación entre niveles y sectores	Participa de manera sostenida en espacios federales (como el Consejo Federal de SV); tiene convenios formales con otras jurisdicciones y actores locales.	Participa ocasionalmente; firma convenios informales; vínculos sectoriales poco sistemáticos.	No participa en instancias de coordinación; ausencia de articulación interjurisdiccional o multisectorial.
5. Educación vial	Diseña campañas segmentadas según públicos objetivos; evalúa impacto y ajusta estrategias; promueve cambios de conducta.	Realiza campañas generales sin evaluación o adaptación; estrategias comunicacionales poco específicas.	No realiza campañas; desconoce barreras culturales locales; no mide la percepción de riesgo.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2: Rango de puntuación

Puntaje total (6 dimensiones)	Nivel de capacidad
13 a 15 puntos	Alta
8 a 12 puntos	Media
5 a 7 puntos	Baja

Fuente: Elaboración propia

9.1. Aplicación del rango de puntuación del Índice de Capacidad Institucional

Para aplicar el Índice de Capacidad Institucional, cada gobierno local (municipio o provincia) debería ser analizado en función de las cinco dimensiones definidas: capacidades técnicas, capacidades políticas, capacidad financiera y sostenibilidad, coordinación y educación vial.

A cada dimensión se le asigna un puntaje de 1, 2 o 3, según el nivel de desarrollo institucional que presente:

- **3 puntos:** capacidad alta (condiciones consolidadas).
- **2 puntos:** capacidad media (desarrollo parcial o en proceso).
- **1 punto:** capacidad baja (condiciones mínimas o ausentes).

Luego, se suman los puntajes obtenidos en cada dimensión de acuerdo con el criterio de ponderación antes señalado. El total permite ubicar a la jurisdicción en uno de los siguientes rangos:

- **13 a 15 puntos Capacidad alta** - contaría con condiciones para implementar el Plan Estratégico.
- **8 a 12 puntos: Capacidad media** - tiene una base instalada, pero requeriría fortalecimiento.
- **5 a 7 puntos: Capacidad baja** - necesitaría apoyo técnico y político prioritario.

Este índice permite reconocer fortalezas, identificar oportunidades de mejora y orientar acciones de asistencia o inversión con base en la realidad de cada territorio y sus problemas contextuales de seguridad vial.

10. Análisis de caso

Con fines ilustrativos y sin ánimo de establecer un análisis taxativo, se seleccionaron tres jurisdicciones con perfiles institucionales diversos. Si bien la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presenta características singulares que la vuelven poco representativa del promedio nacional, fue incluida para aportar un punto de contraste nítido respecto a otras realidades locales. Para equilibrar el análisis, se incorporaron además dos municipios de la provincia de Buenos Aires: Tres de Febrero y Moreno. Ambos ofrecen ejemplos relevantes de gestión local en contextos con capacidades institucionales intermedias y bajas, respectivamente.

Tabla 3: Tabla comparativa de puntuaciones por dimensión

Dimensión	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Municipio de Tres de Febrero	Municipio de Moreno
Capacidad técnica	3	2	1
Capacidad política	2	2	2
Capacidad financiera	3	1	1
Coordinación interinstitucional	2	2	1
Educación vial	3	1	1

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4: Puntaje de capacidad institucional

Jurisdicción	Puntaje	Capacidad institucional
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	13	Alta
Municipio de Tres de Febrero	8	Media
Municipio de Moreno	6	Baja

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5: Justificación de puntajes asignados

Dimensión	Jurisdicción	Justificación
Capacidad técnica	CABA	Cuenta con una Dirección de Seguridad Vial, personal especializado y un Observatorio propio. Publica estadísticas anuales detalladas y georreferenciadas (GCBA, 2024a).
	Tres de Febrero	Posee un Observatorio con UNTREF desde 2020 y un plan de movilidad, aunque con menor escala (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024a). Publica informes semestrales desde su observatorio, pero con cobertura limitada (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024c).
	Moreno	No tiene observatorio ni plan técnico. Se centra en operativos y controles esporádicos (Municipalidad de Moreno, 2024). No cuenta con informes propios ni datos abiertos (Municipalidad de Moreno, 2024).
Capacidad política	CABA	Tiene un plan estratégico propio con metas concretas y articulación internacional (GCBA, 2024b).
	Tres de Febrero	Realiza campañas y tiene liderazgo parcial, sin un plan consolidado (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024b).
	Moreno	Acciones aisladas y sin planificación institucional sostenida (Mercado de Noticias, 2024).
Capacidad financiera	CABA	Presupuesto estable con fondos locales y nacionales; sostenibilidad garantizada (GCBA, 2024b).
	Tres de Febrero	Financiamiento moderado, con partidas específicas y apoyo provincial (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024d).
	Moreno	Presupuesto muy limitado sin recursos asignados a seguridad vial (Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires, 2024).
Coordinación interinstitucional	CABA	Articula con SAME, Policía, ONGs y organismos internacionales (GCBA, 2024a).
	Tres de Febrero	Tiene un sistema de monitoreo y coordinación con la UNTREF y Policía Bonaerense (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024e).
	Moreno	Coordinación puntual con fuerzas locales, sin mecanismos formales (Mercado de Noticias, 2024).

Educación vial	CABA	Campañas institucionales permanentes y normativa estricta (GCBA, 2024a).
	Tres de Febrero	Campañas recientes como “Moto Escuela” y reducciones reportadas (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024f).
	Moreno	Sin campañas sostenidas; la estrategia se limita a recordar normas básicas (Mercado de Noticias, 2024).

Fuente: Elaboración propia

10.1. Análisis comparativo

Ciudades con alta capacidad institucional, como la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuentan con los recursos técnicos, políticos y presupuesto necesario para desplegar políticas de seguridad vial que guardan plena coherencia con las metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la ANSV. Por ejemplo, el Tercer Plan de Seguridad Vial 2024-2027 de la Ciudad establece un objetivo de reducción del 40 % en las muertes por siniestros y se alinea con la segunda década de acción para la Seguridad Vial de la ONU (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2024). Asimismo, su Observatorio de Movilidad publica datos georreferenciados y coordina acciones con SAME, policía y hospitales, lo que ha permitido que la tasa de mortalidad vial en 2023 haya caído a 3,4 por cada 100 000 habitantes, muy por debajo del promedio nacional (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2024). Estas capacidades traducen los ejes estratégicos del Plan de la ANSV -gestión de la velocidad, seguridad de motociclistas, ciudades seguras y articulación público-privada-en intervenciones concretas.

En el Municipio de Tres de Febrero, la capacidad institucional es intermedia. Desde 2020 funciona un Observatorio de Movilidad en colaboración con la UNTREF⁷, y en 2024 el municipio implementó su “Plan de Movilidad Segura”, que combinó repavimentación, señalización, campañas de formación de conductores y controles viales. Gracias a estas acciones -vinculadas con los ejes de ciudades seguras y gestión de la velocidad del Plan de la ANSV-, Tres de Febrero logró una disminución del 12 % de los siniestros en ese año (Municipalidad de Tres de Febrero, 2024). No obstante, sus limitaciones presupuestarias y la ausencia de un plan plurianual muestran que, aunque existe voluntad política y alineación con la agenda nacional, aún es necesario reforzar la sostenibilidad de la política pública y la formalización de normativas locales.

⁷ La Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF) es una institución pública argentina fundada en 1995, con sede en el municipio del mismo nombre en la provincia de Buenos Aires.

El Municipio de Moreno, por último, refleja una capacidad institucional baja: sus esfuerzos se concentran en operativos puntuales de control (alcoholemia cero, uso de casco y cinturón) y campañas informativas sin estructuras de seguimiento ni datos propios (Municipalidad de Moreno, 2024). Al no contar con un plan de seguridad vial ni un observatorio local, su articulación con el Plan Estratégico de la ANSV se limita a adaptaciones de las normativas nacionales, lo que impide evaluar resultados de forma concreta.

Cada jurisdicción enfrenta problemáticas específicas -desde la alta velocidad en avenidas porteñas hasta la informalidad del tráfico y la falta de infraestructura en municipios del conurbano-, con lo cual, podría decirse que entre más capacidad institucional tenga un gobierno local o provincial, más podría estar alineado con la política nacional de seguridad vial de la ANSV.

Sin embargo, también podría darse el caso inverso, en que un gobierno local cuente con altas capacidades institucionales, pero decida no alinearse con la política nacional, ya sea por diferencias ideológicas, prioridades políticas distintas o una estrategia territorial propia. Esto muestra una característica estructural del federalismo argentino, en el que la adhesión a políticas nacionales muchas veces depende más de la voluntad política que de las condiciones operativas. En ese sentido, la capacidad institucional es una condición necesaria, pero no suficiente, para garantizar la articulación con el plan nacional.

11. Desafíos para la implementación del plan

A los efectos de implementar el Plan Estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, existen una serie de desafíos que están directamente vinculados con las capacidades institucionales previamente desarrolladas en este trabajo. Si bien el plan ofrece un marco claro e integral, su puesta en práctica depende en gran medida de las capacidades concretas de los gobiernos provinciales y locales, donde se manifiestan algunas brechas que pueden facilitar o limitar la traducción de sus lineamientos en acciones sostenidas y contextualizadas.

La implementación del plan comienza, en principio, en las 24 jurisdicciones provinciales y en más de 2.300 gobiernos locales según el ReFeGLo⁸, con realidades institucionales muy diversas. Este escenario evidencia un primer desafío: la heterogeneidad institucional, propia del federalismo argentino. La gestión de la seguridad vial está descentralizada y las competencias se distribuyen entre los tres niveles de gobierno: nacional, provincial y municipal. Sin embargo, no todas las jurisdicciones cuentan con

⁸ El Registro Federal de Gobiernos Locales (ReFeGLo) contiene información sobre los más de 2.300 Gobiernos Locales establecidos a lo largo y ancho de la Argentina.

áreas técnicas específicas, recursos humanos capacitados, marcos normativos propios ni una estructura organizacional adecuada. Esta disparidad se traduce en distintos niveles de preparación para implementar el plan.

Un segundo obstáculo es la escasa disponibilidad de datos locales confiables. La ausencia de una estructura sistemática y federal de recolección de datos dificulta no solo la implementación efectiva del plan estratégico, sino también el desarrollo de una política nacional sólida basada en evidencia. El diseño e implementación de políticas eficaces requiere que los gobiernos locales cuenten con sistemas propios de recolección, análisis y reporte de información, lo cual se traduce en la necesidad de contar con observatorios locales o provinciales. Sin embargo, muchas jurisdicciones -especialmente aquellas de menor escala o con baja capacidad institucional- cuentan con datos parciales, desactualizados o directamente inexistentes. La falta de integración con plataformas federales y la escasa publicación de informes públicos debilitan la planificación territorial y el monitoreo de políticas.

El financiamiento es otro factor crítico. La seguridad vial requiere inversión sostenida en múltiples dimensiones: equipos técnicos, infraestructura, fiscalización, campañas de concientización y formación del personal. Algunas jurisdicciones destinan recursos propios o acceden a fondos nacionales; sin embargo, muchas otras dependen exclusivamente de partidas coyunturales o de decisiones políticas transitorias. Esta fragilidad presupuestaria limita la posibilidad de establecer estrategias de mediano y largo plazo, afectando la continuidad y la escala de las intervenciones. Tal como plantea Gervasoni (2021), esto configura una “torta marmolada” en términos de desarrollo desigual y fragmentado.

La coordinación interinstitucional representa otro de los desafíos. La seguridad vial requiere la participación activa de múltiples actores: gobiernos locales, provinciales y nacional, fuerzas de seguridad, servicios de salud, instituciones educativas, empresas, organizaciones de la sociedad civil, entre otros. En contextos de baja capacidad institucional, esta articulación es débil o inexistente, generando esfuerzos duplicados, superposición de funciones o vacíos de gestión. Por el contrario, en aquellas jurisdicciones con mayor desarrollo institucional, la coordinación vertical (entre niveles de gobierno) y horizontal (entre sectores) es una condición indispensable para evitar que el plan se reduzca a acciones aisladas, de bajo impacto o desarticuladas.

Por último, otro desafío es la transformación cultural en torno a la seguridad vial. El Plan Estratégico Nacional promueve una política de carácter universal y general, que debe servir como orientación para que provincias y municipios la adapten a sus realidades locales. El objetivo no es sólo sancionar infracciones, sino promover un cambio profundo en los comportamientos que generan riesgo vial. Sin embargo, muchas jurisdicciones carecen de estrategias de comunicación sostenidas. En municipios con baja capacidad institucional, las campañas suelen ser esporádicas, genéricas o inexistentes, lo que limita

las posibilidades de incidir en la percepción del riesgo y de consolidar un cambio cultural en la ciudadanía.

A pesar de estos desafíos, es importante reconocer que Argentina ha logrado grandes avances en materia de seguridad vial los últimos años. Sin embargo, para garantizar la sostenibilidad de estas políticas públicas, es fundamental que las acciones trasciendan gestiones, sobrevivan a la alternancia de gobiernos y se institucionalicen en estructuras estables. Esto implica contar con recursos propios, mecanismos de monitoreo y evaluación, planes locales formalizados, objetivos definidos y consensos políticos amplios. Solo así será posible implementar de manera efectiva el Plan Estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en todo el territorio nacional.

12. Conclusión

Este trabajo ofrece un panorama que sugiere que, si bien el plan propuesto por la ANSV está alineado con los estándares internacionales más avanzados -como el enfoque de Sistema Seguro-, su efectividad podría depender, en gran medida, de la capacidad de los gobiernos locales para apropiarse del plan, adaptarlo a sus contextos locales y sostener su implementación en el tiempo.

A partir del análisis normativo, del rol de los actores involucrados y de la construcción y aplicación de un Índice de Capacidad Institucional, se plantea que la seguridad vial difícilmente pueda abordarse únicamente desde una lógica vertical. Por el contrario, podría requerir más articulación horizontal y multisectorial, en la que el Estado nacional actúe como coordinador, pero donde provincias, municipios, organizaciones de la sociedad civil y actores privados se conviertan en co-gestores de las políticas públicas.

El estudio de tres casos -Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tres de Febrero y Moreno- permite observar contrastes. Si bien no es posible generalizar a partir de este recorte, los resultados sugieren que una mayor capacidad institucional podría favorecer una mejor alineación con los lineamientos nacionales y una mejor implementación. Por ejemplo, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con un puntaje alto en el índice, ha podido traducir algunos ejes estratégicos del plan en acciones concretas. En cambio, Tres de Febrero y Moreno, con capacidades institucionales medias y bajas, respectivamente, podrían enfrentar mayores obstáculos operativos, normativos y financieros. Estas diferencias podrían reflejar una tendencia más amplia en el territorio nacional, aunque su confirmación exigiría investigaciones con mayor alcance cuantitativo y territorial.

Desde una perspectiva más amplia, este trabajo no busca presentar conclusiones definitivas, sino señalar condiciones necesarias que podrían favorecer u obstaculizar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. No obstante, también se identifican oportunidades como redes locales, organizaciones de víctimas con alto compromiso, alianzas público-privadas emergentes y marcos internacionales que podrían contribuir a orientar esfuerzos conjuntos.

En síntesis, el Plan Estratégico no debería entenderse como un documento prescriptivo cerrado, sino como una oportunidad para construir una política de Estado en seguridad vial que dialogue con las realidades territoriales del país. Su concreción dependerá, en buena medida, de la capacidad de construir acuerdos sostenidos, invertir en capacidades locales y diseñar estrategias adaptadas que, aunque diversas en su forma, podrían confluir en el objetivo común de reducir la siniestralidad vial en Argentina.

Bibliografía

Aarts, L., & Van Schagen, I. (2006). *La velocidad de conducción y el riesgo de siniestros viales: una revisión*. Accident Analysis & Prevention.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). *Glosario de términos y definiciones relativas a la seguridad vial (Versión 1)*. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/glosario_de_terminos_seguridad_vial.pdf

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Informe Anual de Siniestros Viales 2022*.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Costos de la siniestralidad vial en Argentina: estimación para el año 2021*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/costos_de_la_siniestralidad_vial_en_argentina_para_el_ano_2021_-_v2.pdf

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Plan Estratégico 2024–2027*. <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/plan-estrategico>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2025). *Informe de siniestralidad vial fatal año 2024: Datos parciales y preliminares (actualizados a marzo de 2025)*. Dirección de Estadística Vial - Dirección Nacional de Observatorio Vial.

Ajzen, I. (1991). *The Theory of Planned Behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211.

Alonso, G. (2007). *Las capacidades institucionales entre el Estado y la sociedad*. Ponencia presentada en el IV Congreso Argentino de AAEAP.

Ansell, C., & Gash, A. (2008). *Collaborative governance in theory and practice*. *Journal of Public Administration Research and Theory*.

Ansell, C., & Gash, A. (2021). *Collaborative governance revisited: Future directions in research and practice*. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 31(4), 657–672.

Argentina. (1995). *Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449*. Boletín Oficial de la República Argentina.

Argentina. (1996). *Ley de Transporte Automotor de Cargas N.º 24.653*. Boletín Oficial de la República Argentina.

Argentina. (2008). *Ley de creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial N.º 26.363*. Boletín Oficial de la República Argentina.

Austroroads. (2019). *Towards Zero—National Road Safety Strategy 2011–2020*.

Austroroads. (2022). *Safe system approach: Speed management implementation report*.

Ayala, J. M. (2015). *El federalismo en el sistema constitucional argentino*. <https://ezequielssingman.blog/wp-content/uploads/2016/08/el-federalismo-en-el-sistema-constitucional-argentino-prof-javier-ayala.pdf>

- Bazán, V. (2013). *El federalismo argentino: situación actual, cuestiones conflictivas y perspectivas*. Estudios constitucionales, 11(1), 37–88.
- Bhalla, K., & Shotten, M. (2019). *Building road safety institutions in low-and middle-income countries: the case of Argentina*. Health Systems & Reform, 5(2), 121–133.
- Bird, R. M., & Bahl, R. W. (2008). *Subnational taxes in developing countries: The way forward*. Public Budgeting & Finance, 28(4), 1–25.
- Bliss, T., & Breen, J. (2009). *Guías para la revisión de la capacidad de gestión de la seguridad vial*. Banco Mundial.
- Borselli, D., & Pérez, M. (2022). *Riesgo percibido y comportamientos de velocidad en conductores urbanos de Argentina*. Revista Argentina de Psicología.
- Cabrero Mendoza, E. (2005). *Acción pública y desarrollo local*. Fondo de Cultura Económica.
- Calvo, E., & Escolar, M. (2003). *Federalismo y políticas públicas en América Latina*. Editorial Tau.
- CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte). (s.f.). *Información institucional*. <https://www.argentina.gob.ar/cnrt>
- Constitución de la Nación Argentina. (1994). *Constitución de la Nación Argentina*. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24430-804/texto>
- Dell'Olio, A. (2011). *Sistema de retención infantil: Proteger a nuestros hijos bien o... argentinamente*. Universidad de Morón.
- Dell'Olio, A. (2013). *¿Circulan seguros los niños en vehículos? Sistemas de retención infantil*. Universidad de Morón.
- Dell'Olio, A., & Pucci, D. (2016). *Observatorio vial local: Pequeñas soluciones para grandes problemas*. ADISIV.
- Dekker, S. (2014). *The field guide to understanding human error*. Ashgate.
- Dirección Nacional de Vialidad. (s.f.). *Funciones y competencias*. <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional>
- Dye, T. R. (1972). *Understanding public policy*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Elvik, R. (2014). *The safe system approach to road safety: Lessons from Sweden*. Journal of Transportation Safety & Security.
- Elvik, R., & Vaa, T. (2020). *The handbook of road safety measures (3ª ed.)*. Emerald Publishing.
- Emerson, K., Nabatchi, T., & Balogh, S. (2019). *An integrative framework for collaborative governance*. Journal of Public Administration Research and Theory.
- Fernández, R., González, S., & López, F. (2021). *Efectividad de mensajes conductuales en seguridad vial: Un estudio experimental*. Seguridad Vial & Ciudad.

Fundación MAPFRE. (s.f.). *La importancia de la educación vial*.
<https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/actividades-educativas/sabias-que/importancia-educacion-vial/>

García Delgado, A. (2022). *Gobernanza multiescalar y datos viales: Avances y desafíos en Argentina*. Cuadernos de Movilidad.

Gervasoni, C. (2021). *Federalismo, desarrollo y democracia en la Argentina contemporánea*. Investigaciones y Ensayos.

Gervasoni, C., & Nazareno, M. (2017). *La Relación entre Gobernadores y Legisladores Nacionales: Repensando la “Conexión Subnacional” del Federalismo político argentino*. Política y Gobierno, 24(1), 9–44.

Global NCAP. (2022). *Global status report on vehicle safety 2022*.

Global Road Safety Partnership. (2025). *Road Safety Capacity Building Programme*.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2024a). *Informes estadísticos de seguridad vial*.
<https://buenosaires.gob.ar/ministerio-de-infraestructura-migc/informes-estadisticos-de-seguridad-vial>

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2024b). *Tercer Plan de Seguridad Vial 2024–2027*.
<https://buenosaires.gob.ar/infraestructura/tercer-plan-de-seguridad-vial-2024-2027>

Ho, K. B. (2019). *Construcción de instituciones de seguridad vial en países de ingresos bajos y medios: el caso de Argentina*. Transport Reviews.

Hooghe, L., & Marks, G. (2003). *Unraveling the Central State, but How? Types of Multi-level Governance*. American Political Science Review, 97(2), 233–243.

International Transport Forum. (2008). *The Safe System Approach in Action*. OECD Publishing.
<https://safesystemtool.itf-oecd.org/en/>

Journal of Road Safety. (s.f.). *Road Safety Coordination Between Government and Community: Analysis and Insights From OECD Countries*.

Kingdon, J. W. (1984). *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. Little, Brown and Company.

Litman, T. (2013). *Transportation and public health*. Annual Review of Public Health, 34, 217–233.

Litman, T. (2021). *Evaluating public transport accessibility and safety*. Victoria Transport Policy Institute.

Mercado de Noticias. (2024). *Moreno: Seguridad vial, refuerzan controles para prevenir siniestros*.
<https://mercadodenoticias.com.ar/moreno-seguridad-vial-refuerzan-controles-para-prevenir-siniestros>

Ministerio de Transporte. (2022). *Sistema Federal de Información Vial: Informe de avances*.

Mockus, A. (8 de mayo de 2012). *Eso de ser ciudadano es algo que se puede aprender [Entrevista]*. Atreverse a Pensar. Departamento de Comunicación y Cultura de la Universidad EAFIT.
https://www.youtube.com/watch?v=Tm_T8qoCTGg

Municipalidad de Moreno. (2024). *Refuerzan controles para prevenir siniestros*. <https://www.moreno.gob.ar/noticia-detalle.php?id=6140>

Municipalidad de Tres de Febrero. (2024a). *Bajamos las cifras de accidentes viales en el municipio*. <https://www.tresdefebrero.gov.ar/bajasiniestralidadvial/>

Municipalidad de Tres de Febrero. (2024b). *Observatorio de Movilidad*. <https://www.tresdefebrero.gov.ar/observatoriovial/>

Municipalidad de Tres de Febrero. (2024c). *Plan de Movilidad Urbana*. <https://www.tresdefebrero.gov.ar/plan-de-movilidad-urbana/>

Municipalidad de Tres de Febrero. (2024d). *Seguridad*. <https://www.tresdefebrero.gov.ar/seguridad/>

Novoa, A. M., Pérez, K., & Borrell, C. (2009). *Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura*. Gaceta Sanitaria, 23, 553-e1.

OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos). (2002). *OECD Best Practices for Budget Transparency*. París: OECD Publishing.

O'Donnell, G. (1994). *El Estado, la democratización y algunos problemas conceptuales: Una perspectiva latinoamericana*. Desarrollo Económico, 34(135), 291–318.

OMS (Organización Mundial de la Salud). (2017). *Save LIVES: Paquete de medidas técnicas de seguridad vial*. Ginebra: OMS.

OMS (Organización Mundial de la Salud). (2021). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030*. Ginebra: Naciones Unidas.

OMS y G-RASP. (2010). *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud. (2021). *Global plan for the decade of action for road safety 2021–2030*. Ginebra: OMS.

Oszlak, G. (1997). *Política y administración pública*. Buenos Aires: Paidós.

Oszlak, O., & Orellana, E. (2001). *El análisis de la capacidad institucional: aplicación de la metodología SADC*. I.

Peden, M., et al. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Organización Mundial de la Salud (OMS).

Peden, M., Sleet, D., & Mohan, D. (2022). *Safe system interventions: A global perspective*. WHO Technical Report.

Piattoni, S. (2010). *The theory of multi-level governance*. Oxford University Press.

- Pierre, J., & Peters, B. (2005). *Governing complex societies: Trajectories and scenarios*. Springer.
- Provincia de Buenos Aires. (2024). *Sistema de Boletín Oficial Municipal: Presupuesto general de gastos del Municipio de Moreno*. <https://sibom.slyt.gba.gob.ar/bulletins/9978/contents/2010775>
- Red Nacional de Seguridad Vial de Colombia (RNSEV). (2022). *Informe de resultados 2021–2024*.
- Rhodes, R. A. W. (1997). *Understanding governance: Policy networks, governance and accountability*. Buckingham: Open University Press.
- Rosas Huerta, A. (2008). *Una ruta metodológica para evaluar la capacidad institucional*. *Política y Cultura*, (30), 119–134.
- Rosas Huerta, A. (2019). *Capacidad institucional. Revisión del concepto y ejes de análisis*. Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal, 19(32), 81–107.
- Swedish Transport Administration. (2016). *Vision Zero in Sweden*.
- Swedish Transport Agency. (2021). *Vision Zero 2020–2030*.
- Subirats, J. (2011). *Otra sociedad, ¿otra política? De la crisis de representación a la gobernanza colaborativa*. Icaria editorial.
- Tingvall, C., Belin, M.-Å., Edvardsson Björnberg, K., & Hansson, S. O. (Eds.). (1995). *Vision Zero for Sustainable Road Safety: Principles, Practice and Prospects*. Springer.
- UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura). (2013). *Educación para la Ciudadanía Mundial: Preparar a los educandos para los desafíos del siglo XXI*. París: UNESCO.
- Wegman, F. (2017). *The future of road safety: A worldwide perspective*. *IATSS Research*, 40(2), 66–71.
- World Health Organization. (2021). *Global plan for the decade of action for road safety 2021–2030*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240036067>
- Wu, X., Ramesh, M., & Howlett, M. (2015). *Policy capacity: A conceptual framework for understanding policy competences and capabilities*. *Policy and Society*.
- Zurbriggen, C. (2011). *Gobernanza: una mirada desde América Latina*. *Perfiles latinoamericanos*, 19(38), 39–64.