

Título de la Ponencia:

“Consideraciones para la construcción de una nueva cultura en seguridad vial”

Autora: ***Noelia Di Monte*** *

Comisión: ***Nº 8 - “Estado, Derecho y políticas públicas”***

* Adscripta de la materia Derecho Político, miembro del Centro de Estudios e Investigaciones Sociales, Políticos y Jurídicos “Renato Treves”, Facultad de Derecho, Universidad Nacional de Rosario.

Introducción

Con la presente ponencia intentaré generar una reflexión sobre la compleja e interdisciplinaria problemática que en materia de seguridad vial padece la Argentina.

Datos publicados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), muestran a nuestro país con la segunda tasa de mortalidad de Latinoamérica y la quinta en el mundo producida por accidentes de tránsito¹. Además, resultan preocupantes las proyecciones realizadas por esta organización pues indican que esta tendencia podría elevarse un 48% en el año 2020.

A nivel interno, si bien es difícil precisar una cifra específica y consensuada de muertes por siniestros viales –fundamentalmente por los dispares criterios estadísticos existentes y por los cuestionamientos a las cifras oficiales informadas por el gobierno nacional- todos los estudios coinciden en que constituyen la principal causa de muerte de las personas menores de 30 años. Es decir, se están dilapidando en nuestro presente y futuro inmediato los recursos más valiosos de nuestro capital social.

La mayoría de los trabajos realizados por estudiosos del derecho sobre esta problemática, han sido efectuados principalmente desde las áreas de lo que suele denominarse “Derecho Privado”. Particularmente, desde las ramas del Derecho Civil en

¹ La tasa de mortalidad es una de las metodologías utilizadas para medir el número de muertos por año cada 100.000 habitantes. Otra tasa, la de morbilidad grave, pondera la cantidad de heridos con fracturas. Asociaciones intermedias - dedicadas a la seguridad y educación vial- denuncian que las cifras oficiales se encuentran distorsionadas, ya que generalmente contemplan sólo a quienes mueren en el lugar del hecho. Por ejemplo, el Registro Nacional de Tránsito no releva los accidentados que fallecen después de hospitalizados. Desde Enero de 2006, el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) dejó de comunicar estadísticas numéricas de mortalidad y difunde tendencias con porcentuales y la tasa de mortalidad, por considerarlo un índice más específico y que brinda un contexto más confiable.

lo concerniente a la reparación de daños y del Derecho Comercial en lo que atañe al tema seguros.

Pretendo abordar este estudio desde el “Derecho Público”, analizando los ejes jurídico, político, social y cultural del sistema del tránsito y el transporte, intentando de esta manera reivindicar al derecho como ciencia social.

Desde estos cuatro ejes mencionados, consideraré como posibles agravantes de esta situación:

- Gran dispersión normativa;
- Ausencia de una política integral de Estado en seguridad vial y de una interrelación adecuada entre sus diferentes órganos y jurisdicciones;
- Desaprensión de la población;
- Carencia de valores que coadyuven a una convivencia pacífica en comunidad –respeto, solidaridad, tolerancia, entre otros-.

Con esta mirada, partiré del concepto de tránsito como derecho y como construcción social, pretendiendo desnaturalizarlo de su representación habitual como mero objeto de aplicación mecánica de normas preexistentes.

Intentaré pensar la problemática planteada en el marco de los procesos en curso de globalización y transición a la sociedad del conocimiento como generadores de una complejidad, diversidad y dinamismo sin precedentes y una interdependencia desigual que hacen emerger la llamada “sociedad del riesgo”².

Asimismo, no omitiré las transformaciones del Estado-nación, considerando cómo éstas han repercutido sobre el Derecho, en particular el Derecho Administrativo, en cuanto a su idoneidad y eficacia para hacer frente a los desafíos actuales productores de riesgo social. En este sentido, presumiré que la violencia y el riesgo social, se manifiestan o se perciben con mayor intensidad en los conflictos de relaciones que genera el tránsito como fenómeno social.

Entenderé, con PRATS, que la opacidad del funcionamiento de la democracia en la sociedad de riesgo sobrecarga al sistema político de demandas, respondiendo el Estado

² BECK, Ulrich “La invención de lo político”, FCE, Buenos Aires, 1999, pp. 32 y sig.

sólo a la coyuntura para poder mantener la gobernabilidad, pero abandonando la necesaria e indispensable función del proyecto de sociedad a largo plazo.³

Por último, consideraré que las tareas tradicionales de la Administración Pública están siendo alteradas por exigencias de tareas y condiciones nuevas.

En este sentido, el objeto de la tradicional función de policía se plantea de modo completamente diferente, haciéndose sólo de modo parcial y subordinándose mediante las intervenciones habituales de reglamentación, inspección y sanción. Los mecanismos hoy son a través de la creación de observatorios, sistemas de alerta temprana, sistemas de información y conocimiento, entre otros. De igual manera sucede con las funciones de producir normas, preparar de políticas y programas o de asegurar bienes públicos mediante la prestación de servicios públicos”⁴.

Eje jurídico-político de la problemática de seguridad vial en Argentina

El sistema de instituciones políticas de una sociedad dada representa un ordenamiento de poder y autoridad. En algún punto del sistema, se reconoce que ciertas instituciones poseen autoridad para tomar decisiones aplicables a toda la comunidad. El ejercicio de la función de tomar decisiones públicas atrae la atención de grupos e individuos que intuyen que las decisiones adoptadas influirán en sus intereses y objetivos. Cuando esta toma de conciencia adquiere la forma de una acción dirigida hacia las instituciones políticas, las actividades pasan a ser “públicas”, pudiendo partir la iniciativa de las instituciones mismas, o de los hombres que las manejan.⁵

La relación Estado-Sociedad se expresa a través de las políticas públicas. Una política es un conjunto de acciones -y omisiones- destinadas a obtener determinados fines. Pero, la formulación e implementación de políticas públicas también puede ser interpretada como el resultado o la síntesis de los intereses de las fuerzas políticas que participan en las organizaciones del Estado, es decir, pueden ser entendidas como consecuencia de la lucha entre diferentes actores sociales. Esta lucha se dirime en el

³ PRATS, Joan “Las transformaciones de las administraciones públicas de nuestro tiempo”, Instituto Internacional de Gobernabilidad Barcelona, 2005, pp.5 y sig.

⁴ *Ibidem*, p. 6.

⁵ WOLIN, Sheldon “Política y Perspectiva. Continuidad y cambio en el pensamiento político occidental”, Amorrortu, Buenos Aires, 1974, p. 16.

Estado, el cual aparece como un espacio de negociación de intereses, generalmente, contrapuestos.⁶

Esta tensión, en la práctica, lleva a la descoordinación en la ejecución de las políticas públicas, faltando no solo coordinación vertical sino también horizontal en la planificación y ejecución de las mismas. En materia de políticas de seguridad vial, también se observa esta ausencia de coordinación.

La tutela del bien jurídico seguridad, y específicamente la seguridad *vial*, se encuentra a cargo de una diversidad de instituciones –propia del sistema federal de gobierno- generando, además, superposición de competencias y jurisdicciones entre el Estado nacional, provincial y municipal.

A esto debemos agregar la gran dispersión normativa, corolario de la organización política administrativa en la materia, donde las reglamentaciones dictadas por los gobiernos locales aumentan las dificultades de unificar criterios y procedimientos para la efectiva aplicación de la legislación del tránsito. Es habitual, entonces, encontrar normas de tránsito y seguridad vial superpuestas. Incluso, la producción de estas contradicciones entre ordenanzas, decretos, leyes y resoluciones provinciales con normas nacionales, muestra lo complicado de lograr su adecuada sistematización y armonización.

Pensemos también en los inconvenientes que la interjurisdiccionalidad en materia de fiscalización –control- de las infracciones a estas normas y, en su caso, de su posterior juzgamiento. Inclusive, numerosas veces se termina diluyendo la responsabilidad estatal o hasta se producen delegaciones tácitas en asociaciones intermedias por la ausencia del Estado en su rol.

En este sentido, TABASSO⁷ sostiene que el gran obstáculo sufrido por la mayoría de los países latinoamericanos para perfeccionar sus condiciones de seguridad vial se genera en estructuras gubernamentales excesivamente fragmentadas en una gran cantidad de órganos independientes entre sí, sin cometidos ni funciones ni responsabilidades definidas, lo que vuelve impensable el desarrollo de políticas y acciones generales, coordinadas y sostenidas.

⁶ FINDLING, Liliana y TAMARGO, María del Carmen, “Planificación, descentralización y Participación. Revisión Crítica”, Centro Editor América Latina, Buenos Aires, 1994, p. 11.

⁷ TABASSO, Carlos “La Realidad Vial en América Latina” en “Jornadas de Búsqueda de Soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico”, Universidad de Zaragoza, 2002, p. 9.

Además, tales circunstancias impiden la combinación dinámica de recursos, cuestión imprescindible para la efectiva implementación de políticas públicas considerando que la actividad política, en palabras de WOLIN, se desarrolla en un marco de constante cambio y de relativa escasez⁸.

¿Se avizora un cambio?

En los últimos meses, se observan atisbos de cambio en la voluntad política Nacional y de la Provincia de Santa Fe con la creación de la *Agencia Nacional de Seguridad Vial* mediante la Ley Nacional N° 23.363 y la *Agencia Provincial de Seguridad Vial* a través del Decreto Provincial N° 1.698/08. Aparentemente, se estaría intentando atender los reclamos del defensor del pueblo de la Nación, quien desde hace años manifiesta que la seguridad vial no puede ser pensada y planificada en forma independiente, provincia por provincia, sin referencia o vinculación a un sistema nacional bien consolidado.

La reciente ley nacional incorpora una serie de modificaciones a la N° 24.449 que regula la circulación y el tránsito, siendo los supuestos objetivos de la misma asumir a la seguridad vial como una política de Estado, definiendo a la Agencia Nacional como autoridad de aplicación y coordinación.

Como el tránsito y la seguridad vial constituyen materia reservada originariamente a la jurisdicción local, no es de aplicación obligatoria en el ámbito de las provincias y municipios, hasta tanto formalicen el procedimiento de adhesión a la misma. La provincia de Santa Fe aún no ha adherido a la nueva normativa nacional, continuando por lo tanto la vigencia de la Ley N° 24.449 a la cual sí adhirió con anterioridad, no obstante establecer algunas reservas.⁹

Es importante destacar que el Estado ya se encontraba en mora respecto al cumplimiento de esta norma. Su escasa capacidad de intervención, determinada por la descoordinación entre jurisdicciones (nación-provincia-municipio) y su debilidad político-instrumental, marcaron una gran distancia entre los propósitos que en el año 1995 se consideraron al sancionar la Ley Nacional de Tránsito y los resultados obtenidos a más de una década.

⁸ WOLIN, Ob.cit, pp. 19 y 20.

⁹ En el año 1998, por Ley provincial N° 11.583, Santa Fe adhiere con reservas a la Ley Nacional N° 24.449.

Como lo señalan MOSSET ITURRASPE y ROSATTI¹⁰ no se logró unificar criterios ni poner fin a “excesos” con la mera aparición de normativa legal. Ésta debía -y debe aún- ser acompañada de un abordaje integral proyectando sobre dos momentos fundamentales de la acción estatal en la materia como lo son la prevención y el control. En este sentido, debe operarse en el complejo problema del tránsito desde las normas jurídicas pero también desde las conductas, tanto en instancias previas a las de la conducción de un vehículo como en las concomitantes y subsiguientes¹¹. Claramente, se observa el incumplimiento en materia de prevención en lo relativo a la difusión de la educación vial¹² sistemática y asistemática.

Por lo tanto, es fundamental considerar la responsabilidad del Estado en sus funciones de legislar y garantizar el respeto y el cumplimiento de las normas, no solo a través de controles y sanciones efectivas de conductas, sino acatando en primer lugar él mismo las leyes que sus órganos dictan.

Ante la ausencia de la planificación en políticas de seguridad vial, esta manera de asumir desde el gobierno nacional la responsabilidad del Estado, no impide evitar la tensión entre norma y realidad, pues, si bien se impone alguna centralización, no se debe eludir la participación de órganos locales en dicho proceso.

Debemos, entonces, estar atentos a cómo se reglamente la nueva ley, a las adhesiones a esta que las distintas provincias argentinas realicen y fundamentalmente a que en la práctica sus enunciados se efectivicen.

Culminando, con este breve análisis jurídico y político de la seguridad vial en Argentina, creo necesario reflexionar acerca de la relación entre los tiempos políticos y las necesidades sociales.

Eje sociocultural de la problemática de seguridad vial en Argentina

Para analizar nuestro tema, algunas disciplinas parten de la llamada trilogía vial la cual abarca los factores humano, vehicular y ambiental. Realizar este enfoque sistémico, profundizando en las intervenciones que contemplen el medio ambiente, el vehículo y la comunidad de usuarios de la vía pública, en mi opinión, no bastan para posibilitar la

¹⁰ MOSSET ITURRASPE, Jorge y ROSATTI, Horacio “Derecho del Tránsito. Ley 24.449”, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 1997, p. 9.

¹¹ *Ibidem*, p. 37.

¹² El Artículo 9, Inciso “A”, de la Ley N° 24.449 dispone incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria.

construcción de una nueva cultura en seguridad vial. Considero necesario repensar el rol que el Estado desempeña, o debería desempeñar al respecto.

La posmodernidad reduciendo demandas, desregulando, minimizando problemas y revalorizando las fuerzas del mercado, posibilita la conversión del Estado en una herramienta de disociación y apartamiento de valores sociales.

TORRES KUMBRIAN sostiene que “la comprensión, control, dominio y reducción del conflicto vial requiere la incorporación de los factores sociales y políticos de la seguridad vial, debido a la propia naturaleza social y política del objeto de estudio”¹³. Así, es necesario pensar en el Estado como moderador de la interacción de los tres factores mencionados.

GHERSI¹⁴, menciona que para el individualismo el hombre es dueño de su voluntad, lo que involucra ser dueño de sus acciones y omisiones. De esta manera, la libertad como prolongación del ser humano, hace a su propia esencia y las únicas limitaciones concebibles son aquellas impuestas por el poder constituido a través de la ley.

Asimismo, se sostiene¹⁵ que el principio de seguridad tutela los valores de:

- orden público y seguridad del tránsito;
- vida humana y la integridad personal;
- patrimonio y
- otros valores (medio ambiente, tranquilidad...).

En este sentido, si la seguridad vial tutela el derecho a la vida implícitamente se reconoce la responsabilidad del Estado en generar condiciones adecuadas que permitan su libre ejercicio. Empero, también es necesario tener en cuenta que la libertad de ejercer un derecho tiene como correlato la responsabilidad ciudadana en la forma de ejercerlo y también la obligación de respetar y cumplir las normas que regulan la convivencia social.

Por lo tanto, observamos que la inseguridad vial en el tránsito, como fenómeno cultural complejo, puede enmarcarse en la teoría de la sociedad de riesgo. Es decir, la sociedad de riesgo genera la corriente de la “cultura del riesgo” y dicta normas de

¹³ TORRES KUMBRIAN, Rubén Darío “Intervención Social y Seguridad Vial”, Revista Praxis Sociológica, Nº 10, Ed. Azacanes, Toledo, 2006, p. 238.

¹⁴ GHERSI, Carlos y otros “Responsabilidad Problemática Moderna”, Ediciones Jurídicas Cuyo, Mendoza, 1996, p. 22 y ss.

¹⁵ TABASSO, Carlos “Derecho del Tránsito. Los Principios”, B de F, Buenos Aires, 1997, pp. 211 y ss.

conductas basadas en un amplio plano de libertades, menospreciando el derecho a la seguridad.

La rivalidad entre estos dos grandes derechos -libertad y seguridad- constantemente se ve reflejada en el tránsito, en donde el individuo debe renunciar a parte de su autonomía en beneficio de la construcción de un sistema social que garantice la seguridad de los demás usuarios de la vía pública, evitando la intromisión perjudicial de terceros en campos de libertad ajenos.

Considera NINO¹⁶ que la configuración cultural de la sociedad argentina es un factor de subdesarrollo, vinculado con la tendencia a la ilegalidad, o por lo menos, con el desconocimiento de la forma superior de legalidad del Estado de derecho, en donde la idea de aplicación imparcial de reglas generales está implícita.

Entonces, el cumplimiento de las normas del tránsito para la comunidad de usuarios de la vía pública aparentaría tener beneficios poco atractivos aumentando los costos jurídicos, sociales y económicos de las conductas transgresoras y vulneradoras de las mismas.

Además, es interesante analizar la falta de percepción del riesgo social que estas conductas entrañan. Es decir, el riesgo -desde una concepción dinámica- es entendido como una contingencia o posibilidad de que suceda un daño, desgracia o contratiempo. Usualmente, el riesgo percibido por los sujetos es mucho menor al riesgo realmente asumido. Así, aparecen dificultades al tomar decisiones que reduzcan riesgos si se comienza por no percibirlos y evaluarlos adecuadamente.

El peligro, constituye ya una alteración desfavorable de las probabilidades de riesgo jurídicamente permitido o como una lesión potencial de un bien jurídico mediante la perturbación actual de la seguridad por la probabilidad de un daño.

Nos encontramos ante una aceptación social de este tipo de conductas riesgosas y un desprecio más que por las normas de tránsito y su cumplimiento, ya por las normas sociales de convivencia.

Se habla también de anomia “boba” en la sociedad argentina, como tipo de ilegalidad generalizada que implica situaciones sociales en las que todos resultan perjudicados¹⁷.

¹⁶ NINO, Carlos “Un país al margen de la ley. Estudio de la anomia como componente del subdesarrollo argentino”, Ariel, Buenos Aires, 2005, pp. 30 y 31.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 34 y sig.

Es necesario preguntarnos, en este sentido, si actualmente se valoriza a la vida como bien jurídicamente tutelado. Estimo que, más que el desprecio por la vida, observamos la falta de concientización, pues el desenvolvimiento en el espacio público - al constituir un ámbito complejo, conflictivo, reglado y surcado por intereses diversos- requiere constantemente la toma de decisiones. Pero estas decisiones, justamente, deben tomarse en forma consciente e informada. De allí, la gran importancia en la formación y educación vial en un marco de valores que impulsen la tolerancia, la solidaridad y el respeto para lograr una convivencia ciudadana responsable.

Por lo tanto, en aras de garantizar la seguridad vial en el entorno, debemos sensibilizarnos como sociedad de la alarmante situación que padecemos y tomar conciencia de la incidencia que el cumplir las normas de tránsito tiene sobre la mejora de nuestra calidad de vida.

Asimismo, debemos reflexionar acerca del término “accidente” el cual implica un obrar sin intención. El error humano constituye más del noventa por ciento de las causas de siniestralidad en el tránsito, por lo tanto, la mayoría de estos mal considerados “accidentes” pueden evitarse o reducirse sus consecuencias. No se los puede seguir considerando como hechos azarosos, pues constituyen una forma de violencia en la vía pública que atenta contra el derecho a la vida y a la integridad física de todos los seres humanos.

Los distintos operadores jurídicos –fundamentalmente jueces y legisladores- no se encuentran ajenos a esta concepción. Consecuentemente, es primordial que atiendan a este fenómeno que se origina en la sociedad y puedan, como operadores del derecho, adaptarlo a las nuevas realidades. Así, nuevamente surge la responsabilidad del Estado, considerando a dichos operadores funcionarios de la administración pública. La corresponsabilización de éstos, impedirá la deslegitimización del Estado.

Ciertos actores públicos y privados han ido tomando conciencia acerca de la necesidad de garantizar entre todos una mayor seguridad vial. Entre estos encontramos algunas asociaciones intermedias¹⁸.

¹⁸ Muchos de los cometidos de las entidades intermedias fueron asumidos por el Estado a través de la Administración Pública. Esta situación generó un excesivo centralismo y transformó a muchas de ellas en instituciones estériles, salvo que contaran con la suficiente vitalidad como para constituirse en factores de poder influyentes frente al Estado. Sin embargo, esas agrupaciones han conservado los elementos que las convierten en aptas para gestionar sus actividades, ahora públicas, pese al esfuerzo del liberalismo por neutralizarlas.

Estos indicios de participación e involucramiento de la sociedad civil auguran el comenzar a pensar en la posibilidad de construir nuevos valores.

Concluyendo este sucinto despliegue del eje sociocultural de la problemática -y considerando su íntima relación con los aspectos jurídicos y políticos- es fundamental plantearnos si es posible generar espacios que estimulen y orienten las energías de la población hacia el bienestar colectivo y la convivencia pacífica. Ni la acción estatal o pública unilateral, ni la mano invisible del mercado resolverán los problemas de inseguridad vial.

Algunas conclusiones

Con este breve aporte mi intención ha sido propiciar que, desde la sociología jurídica y política¹⁹, se puedan pensar propuestas o alternativas para atenuar la inseguridad vial en la Argentina. Para ello, consideré imprescindible reflexionar en la naturaleza compleja de la problemática, profundizando en su aspecto sociopolítico sin limitarme a lo legal-formal.

Vimos que, en materia de seguridad vial, la determinación de ciertas decisiones es objeto de una responsabilidad compartida entre las autoridades locales, regionales y nacionales e incluso con organismos comunitarios.

También, observamos que es frecuente que las funciones de los órganos en los distintos niveles del Estado Federal se vean superpuestas, predominando relaciones de competencia entre sus subunidades. Por lo tanto, en materia de coordinación de políticas públicas de seguridad vial, las limitaciones se generan entre las propias autoridades de las instituciones del Estado que deben liderar el proceso de cooperación interinstitucional.

Además, si bien el Estado es responsable de implementar políticas dirigidas a preservar la vida de los ciudadanos, esta no es una tarea que pueda encarar aisladamente. Por lo tanto, resulta necesario fortalecer mecanismos de articulación entre distintos actores de los sectores público y privado para optimizar los recursos que se dedican al tema y obtener mejores resultados.

Es necesario, entonces, pensar en el otro como un posible aliado para la transversalización del abordaje de las problemáticas viales de cada región, desde una visión integradora.

¹⁹ Siguiendo a Renato TREVES, quien considera como sinónimos los términos ciencia política y sociología política.

Destacamos, asimismo, que en el sistema del tránsito y el transporte el desprecio de la sociedad por las normas y su cumplimiento genera un conflicto social en el que todos resultamos directa o indirectamente perjudicados.

Estimo, también, que la carencia actual de valores se manifiesta claramente en el espacio público y nos impone el urgente ejercicio de pensar cómo reconstruirlos. La ausencia del sentido de pertenencia a una colectividad se ve reflejada en la falta de solidaridad y en el aumento de conductas contrarias a respetar una convivencia pacífica y en comunidad.

Por estos motivos, urge propiciar la construcción de una nueva cultura en seguridad vial, modificando pautas y hábitos culturales e incorporando valores de seguridad, conciencia del riesgo vial, solidaridad, responsabilidad y tolerancia.

Finalizando, considero necesario pensar en el fortalecimiento de las capacidades de previsión y control de los gobiernos locales. De esta manera, sería interesante aspirar a hacer de la fiscalización una oportunidad para acelerar el proceso de formación social en nuevas reglas, valores y capacidades para la acción colectiva, garantizando, además, la coherencia de la acción del gobierno tanto entre sus distintos componentes como con los actores relevantes de la sociedad civil y del sector privado.

BIBLIOGRAFÍA:

BECK, Ulrich “La invención de lo político”, FCE, Méjico, 1998.

DURKHEIM, Émile “Las reglas del método sociológico”, Libertador, Buenos Aires, 2003.

FINDLING, Liliana y TAMARGO, María del Carmen “Planificación, descentralización y Participación. Revisión Crítica”, Centro Editor América Latina, Buenos Aires, 1994.

GARCIA DELGADO, Daniel “Estado-Nación y Globalización”, Ariel, Buenos Aires, 1998.

GHERSI, Carlos y otros “Responsabilidad Problemática Moderna”, Ediciones Jurídicas Cuyo, Mendoza, 1996.

----- “Accidentes de Tránsito. Derechos y Reparación de Daños. Parte I”, Universidad, Buenos Aires, 1998.

Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) “Bases para la Implementación de Programas de Institucionalización de la Seguridad Vial en países en desarrollo latinoamericanos”, Buenos Aires, 2004.

----- “Quinto Reporte MERCOSUR y Tercer Latinoamericano de Siniestralidad Vial, Base 2005/2006”.

----- “La Educación Vial en América Latina” en “2do. Informe de Datos Básicos: Tránsito y Seguridad Vial Latinoamericanos”, 2006.

MOSSET ITURRASPE, Jorge y ROSATTI, Horacio “Derecho del Tránsito. Ley 24.449”, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 1997.

NINO, Carlos “Un país al margen de la ley. Estudio de la anomia como componente del subdesarrollo argentino”, Ariel, Buenos Aires, 2005.

PRATS, Joan “Las transformaciones de las administraciones públicas de nuestro tiempo” Versión en Pdf - Instituto Internacional de Gobernabilidad Barcelona, 2005 <http://www.iigov.org>

TABASSO, Carlos “Derecho del Tránsito. Los Principios”, B de F, Buenos Aires, 1997.

----- “Fundamentos del tránsito: jurídicos, técnicos, accidentológicos”, Ed. B de F, Buenos Aires, 1995.

----- “La Realidad Vial en América Latina” en “Jornadas de Búsqueda de Soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico”, Universidad de Zaragoza, 2002. <http://gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Tabasso%20Carlos.pdf>

TORRES KUMBRIAN, Rubén Darío “Intervención Social y Seguridad Vial” Revista Praxis Sociológica, Nº 10, Ed. Azacanes, Toledo, 2006.

TREVES, Renato “Introducción a la Sociología del Derecho”, Taurus, Madrid, 1978.

WOLIN, Sheldon “Política y Perspectiva. Continuidad y cambio en el pensamiento político occidental”. Amorrortu, Buenos Aires, 1974.