

**EL 90% DE LAS MUERTES
VIALES RESPONDE A
DECISIONES HUMANAS Y
EXPONE UN VACÍO LEGAL
SOBRE LA RESPONSABILIDAD
DEL CONDUCTOR**

Radiografía de la crisis que causa cuatro mil siniestros fatales por año en Argentina y un marco jurídico que sigue detrás de la realidad del tránsito.

RESUMEN EJECUTIVO

Nueve de cada 10 siniestros viales en Argentina se explican por conductas humanas evitables. Las fallas de infraestructura y del vehículo son de consideración, pero no centrales.

El alcohol, la velocidad y el celular forman un “triángulo de riesgo” que explica la mayoría de las muertes. Suele combinarse y multiplicar su impacto.

La letalidad empeora, aunque bajen los siniestros. En 2025 hubo menos accidentes graves, pero más muertes por cada uno, un dato poco visible y clave para entender la gravedad actual.

En 2024 murieron 3894 personas (casi 10 por día) en siniestros viales, una cifra que sigue muy lejos de los estándares internacionales.

Argentina tiene entre 3 y 5 veces más muertes viales que los países más seguros (Suecia, Países Bajos, Alemania, España), a pesar de que las soluciones aplicadas en esos países son conocidas y replicables.

No existe en la ley argentina una jerarquía automática que reduzca la responsabilidad según el “tamaño” del vehículo, aunque en la práctica la Justicia suele proteger más a los usuarios vulnerables - peatones, ciclistas, motociclistas -. Esta ambigüedad normativa genera incertidumbre y debilita el efecto preventivo del sistema.

Los jóvenes varones -15 a 34 años - concentran el mayor riesgo, y las motos explican casi la mitad de las muertes, lo cual configura un perfil crítico de vulnerabilidad.

El principal problema es la falta de control efectivo, sanciones creíbles (alta probabilidad de aplicación) y educación sostenida, lo cual bloquea cualquier mejora estructural.

PRESENTACIÓN

Siniestralidad vial en Argentina: factores de riesgo, datos y desafíos pendientes”, investigación en curso del Instituto de Ciencias Sociales de UADE, arroja un dato clave: **el 90% de las muertes viales responde a decisiones humanas evitables, más que a fallas técnicas o a accidentes inevitables.** Este hallazgo redefine el problema desde su raíz y obliga a repensar cómo se aborda en la agenda pública.

La siniestralidad vial constituye hoy uno de los principales problemas de salud pública del país. Con cerca de 3900 muertes anuales y más de 120 mil personas heridas, su impacto es masivo y sostenido. Sin embargo, a diferencia de otros fenómenos complejos, este presenta una característica decisiva: **es altamente prevenible si se actúa sobre los factores correctos.**

Este informe se basa en un trabajo riguroso de análisis interdisciplinario que integra evidencia estadística oficial, fuentes internacionales y revisión normativa especializada. Los datos aquí presentados provienen de organismos como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Dirección de Estadística Vial, el Sistema Nacional de Información Criminal y la Organización Mundial de la Salud, entre otros, y han sido analizados bajo criterios comparables a nivel internacional. **La consistencia de las fuentes y la convergencia de resultados refuerzan la solidez de los hallazgos.**

Un punto relevante del informe pone en cuestión la idea extendida de que a quien tiene menor “peso” en el tránsito, como peatones o ciclistas, automáticamente se le atribuye menor responsabilidad en caso de siniestro. El análisis jurídico muestra que **la legislación argentina no establece de forma explícita una jerarquía de responsabilidad basada en la vulnerabilidad física** (peatón versus bici, bici versus moto, moto vs. auto, etcétera). **No obstante, en la práctica judicial suele existir una protección mayor hacia los usuarios más expuestos.** Esta diferencia entre lo que la ley dice y lo que efectivamente ocurre introduce un grado de incertidumbre que debilita la capacidad del sistema para prevenir conductas de riesgo. Y abre el debate sobre la necesidad de reglas más claras y alineadas con estándares internacionales.

En este sentido, Adriana Villalva, directora del Departamento de Derecho Aplicado de UADE, señala que “cuando quien sufre el daño también incurrió en una conducta riesgosa —como conducir una motocicleta bajo los efectos del alcohol o sin respetar las normas de tránsito—, **la distinción entre víctima y responsable pierde nitidez y complejiza la atribución de responsabilidad**”.

Otro de los aportes relevantes del estudio es la identificación de una brecha crítica entre lo que las personas saben y lo que efectivamente hacen al conducir. Aunque existe un alto nivel de conciencia sobre los riesgos del alcohol, la velocidad o el uso del celular, estas conductas siguen presentes en una proporción significativa de los siniestros, lo que evidencia fallas estructurales en los sistemas de control, sanción y formación vial.

PRESENTACIÓN

Finalmente, el informe propone lineamientos concretos para una política pública integral basada en evidencia. La experiencia internacional demuestra que reducir drásticamente las muertes viales es posible y ya ha sido logrado por múltiples países. **Argentina cuenta con la información, las herramientas y los antecedentes necesarios. El desafío es transformar ese conocimiento en acción sostenida.**

EL ESTUDIO

MAGNITUD DEL PROBLEMA EN ARGENTINA

La siniestralidad vial en Argentina presenta una magnitud que contrasta con la evolución positiva de otros países comparables. Según los datos oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en 2023 fallecieron 4.369 personas en siniestros viales —12 por día—, mientras que en 2024 la cifra descendió a 3.894 muertes (dato preliminar DNOV-ANSV al 18/03/2025, sin CABA). Esta reducción, si bien significativa, no alcanza el ritmo necesario para cumplir los compromisos internacionales asumidos. Por otra parte, con los datos existentes de 2025, se observa que la cantidad de siniestros graves es algo menor, pero con mayor letalidad por siniestro que en 2024.

Nota metodológica. El dato 2024 de 3.894 víctimas corresponde al informe preliminar de la Dirección de Estadística Vial (DNOV-ANSV) al 18/03/2025 y no incluye CABA, cuyos datos consolidados no estaban disponibles al cierre del presente informe. Todas las referencias a 2024 utilizan esta misma base.

La distribución territorial muestra que la Provincia de Buenos Aires concentra la mayor cantidad de víctimas (1.231), seguida por Córdoba (379) y Santa Fe (341). Las tasas de mortalidad más altas por habitante corresponden a Santiago del Estero (14,9 por 100.000), La Rioja (14,5) y Jujuy (14,4).

En términos de costo social, las estimaciones de Luchemos por la Vida calculan más de 120.000 heridos anuales de diverso grado, con las consecuencias psicológicas, laborales y económicas que ello implica para los individuos, las familias y el sistema de salud.

País	Muertes / millón hab.	Tendencia 2010–2024	Fuente
Argentina	~94	↓ Leve (sin descenso sostenido)	ANSV / Luchemos por la Vida
Brasil	~160	↓ Moderada	OMS / DENATRAN
México	~130	↓ Moderada	OMS / INEGI
España	35	↓↓ Muy intensa (~80% desde 1990)	DGT / CE 2024
Alemania	33	↓↓ Sostenida	Destatis / CE 2024
Holanda	31	↓↓ Sostenida	CBS / CE 2024
Suecia	20	↓↓↓ Modelo Vision Zero	Trafikverket / CE 2024

Fuente: ANSV (Argentina), OMS Informe 2021, Comisión Europea 2024, DGT España, Luchemos por la Vida. Las tasas de Argentina corresponden a 2023-2024; las europeas, a datos 2024.

EL ESTUDIO

FACTORES DE RIESGO PRINCIPALES

El análisis de la siniestralidad vial permite identificar un conjunto acotado de factores que explican la abrumadora mayoría de los siniestros graves y fatales. Lejos de ser eventos impredecibles, los siniestros de tránsito son en su gran mayoría consecuencia directa de conductas de riesgo conocidas y evitables.

Factor 1 — Error humano (conducta del conductor)

Según Luchemos por la Vida, el error humano está presente en aproximadamente el 90% de los siniestros viales, mientras que el estado deficiente de la infraestructura explica el 9% restante y las fallas mecánicas apenas el 2%. Esto posiciona a la conducta del conductor como el eje central de cualquier estrategia preventiva eficaz. El Parlamento Europeo estima que el error humano interviene en el 95% de los accidentes a nivel global.

Factor 2 — Alcohol al volante

El alcohol es reconocido por la ANSV como el principal factor de riesgo en la siniestralidad vial argentina. Un estudio de la agencia determinó que el 25,1% de los conductores involucrados en siniestros había consumido alcohol en las 6 horas previas al accidente. Luchemos por la Vida lo ubica en el 50% de los siniestros que producen muertes o discapacidades permanentes.

Un dato que interpela la brecha entre conocimiento y conducta: el 93% de los conductores declara saber que manejar alcoholizado aumenta el riesgo de accidente, pero cerca del 20% reconoce haberlo hecho en el último año. Entre conductores jóvenes de 16 a 35 años, ese porcentaje ascendió al 29% según el Observatorio Nacional Vial (2018).

Factor 3 — Exceso de velocidad

La velocidad excesiva o inadecuada es uno de los factores de mayor impacto en la gravedad de los siniestros. La física del choque es contundente: a mayor velocidad, mayor distancia de frenado y mayor energía en el impacto. Estudios de la ANSV sobre siniestros en autopistas de la Provincia de Buenos Aires identificaron el exceso de velocidad como causa probable en entre el 7% y el 9% de los casos, cifra que escala significativamente cuando se analizan solo los siniestros con víctimas fatales en rutas nacionales.

Datos del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires (OMSV) y estudios sobre siniestros en autopistas del AMBA indican que el carril izquierdo —el de mayor velocidad— concentra la mayor proporción de incidentes graves, lo que subraya la relación directa entre velocidad y severidad del siniestro.

Factor 4 — Uso del teléfono celular

Estudios realizados por Luchemos por la Vida en CABA establecieron que más del 17% de los conductores utilizan el celular durante la conducción y más del 18% de los peatones lo emplean mientras cruzan la calle. El uso del teléfono al volante multiplica por cuatro el riesgo de protagonizar un siniestro vial, y la incapacidad que genera —por distracción cognitiva— es equiparable a conducir bajo los efectos del alcohol.

EL ESTUDIO

Factor 5 — Sueño y cansancio al volante

El sueño es inevitable: viajar de noche triplica el riesgo de siniestro mortal. El cansancio y la somnolencia son especialmente críticos en rutas interurbanas durante viajes de larga distancia, situaciones en las que los tiempos de reacción se degradan de manera similar al efecto del alcohol. Este factor es especialmente relevante en el transporte de carga y colectivos.

Factor 6 — Infraestructura (parque automotor y estado de rutas)

Tres factores relacionados con la infraestructura y los recursos económicos son relevantes en el riesgo de siniestros:

- **Volumen de vehículos en circulación:** existen más de 15.500.000 autos en circulación en la Argentina. Este dato combinado con un déficit de caminos que interconecten diversos puntos del país hace que el flujo de vehículos tenga una densidad que aumenta considerablemente el riesgo de colisión.
- **Antigüedad del parque automotor:** con una antigüedad promedio que supera los 14-15 años, la carencia de sistemas de seguridad activa —como el control de estabilidad (ESP) o los sistemas de asistencia al frenado (ADAS)— eleva el riesgo sistémico. Mientras en países centrales la tecnología mitiga el error humano, en Argentina la obsolescencia técnica lo potencia.
- **Estado de las rutas:** red vial con déficits severos de mantenimiento, señalización, baches, falta de carriles de sobrepaso (la mayoría son de una sola mano) y ausencia de banquetas asfaltadas. Todo ello aumenta considerablemente el riesgo de siniestro.

Factor de riesgo	Participación estimada*	Indicador clave
Error / conducta humana	~90%	Principal causa en el 90% de los siniestros (Luchemos por la Vida)
Alcohol al volante	~50%	Presente en 50% de siniestros con muerte o discapacidad (ANSV)
Exceso de velocidad	~30-40%	1 de cada 3-4 siniestros graves; mayor en rutas nacionales
Uso del celular	~17-20%	+17% conductores en CABA; riesgo x4 (Luchemos / ANSV)

EL ESTUDIO

Factor de riesgo	Participación estimada*	Indicador clave
Sueño / cansancio	~10-15%	Triplica riesgo en viajes nocturnos
Infraestructura vial deficiente	~9%	9% de siniestros atribuibles a rutas /
Estado del vehículo	~2%	Falla mecánica: menos del 2% de

** Las participaciones son estimativas y surgen de la combinación de estudios de la ANSV, Luchemos por la Vida, Ministerio de Transporte y comparaciones internacionales. No son excluyentes entre sí.*

PERFIL DE LAS VICTIMAS

El análisis estadístico de las víctimas fatales revela patrones consistentes a lo largo del tiempo:

- **Género:** los hombres representan el 75-77% de las víctimas fatales, una proporción que se mantiene estable y que coincide con los patrones globales documentados por la OMS.
- **Edad:** el grupo de 15 a 34 años concentra el 40% de todas las víctimas fatales. La OMS señala que las lesiones de tránsito son la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años. Las personas mayores de 65 años, en contraste, representan solo el 13% de los fallecidos en Argentina, aunque globalmente este grupo crece en participación.
- **Tipo de vehículo:** los usuarios de motocicletas representan el 46% de las víctimas fatales a nivel nacional (2024), con variaciones regionales marcadas: en el NEA y el NOA alcanzan el 61%, mientras que en la Patagonia los automovilistas concentran el 46% de los fallecidos y los motociclistas descienden al 20% (DNOV-ANSV, 2025).
- **Lugar del siniestro:** el 46% de las muertes viales ocurre en rutas (25% nacionales y 17% provinciales). El 53% de los siniestros se producen por colisión frontal o lateral, el 12% por vuelcos y el 11% por atropellamientos de peatones.
- **Franja horaria:** los siniestros se distribuyen en proporciones similares entre el día y la noche, aunque los nocturnos tienden a ser más graves por la combinación de velocidad, alcohol y menor visibilidad.

EL ESTUDIO

COMPARACIÓN INTERNACIONAL: LA BRECHA QUE INTERESA

La comparación con países de referencia en seguridad vial revela la dimensión real del problema argentino. España redujo sus muertes en siniestros de tránsito en un 80% entre 1990 y 2018 —de más de 9.000 a menos de 1.900 fallecidos anuales—. En el mismo período, Argentina no registró un descenso equivalente. En 2024, España contabilizó 35 muertes por millón de habitantes; Suecia, 20; Alemania, 33; Países Bajos, 31. Argentina registra tasas en torno a los 94 muertos por millón de habitantes.

Los países con mejor desempeño comparten un conjunto de políticas comunes: educación vial sistemática desde la infancia, controles de alcoholemia frecuentes y creíbles, sanciones efectivas que incluyen componentes educativos, infraestructura diseñada para la seguridad pasiva, y estadísticas confiables que permiten medir resultados y corregir políticas.

El modelo sueco "Vision Zero", adoptado en los años 90, parte de un principio ético: ninguna muerte en el tránsito es aceptable como daño colateral del transporte. Esa premisa transformó el diseño de infraestructura, la regulación de velocidades y el sistema de sanciones. El resultado fue una de las tasas de mortalidad vial más bajas del mundo desarrollado.

MARCO REGULATORIO Y BRECHAS EN ARGENTINA

Argentina cuenta con la Ley Nacional de Tránsito 24.449 y sus modificatorias, así como con la Agencia Nacional de Seguridad Vial como organismo rector. Sin embargo, persisten brechas estructurales que limitan su efectividad:

- Ausencia de controles sistemáticos en la mayoría de las jurisdicciones, con fiscalización discontinua del alcohol, la velocidad y el uso del celular.
- Sanciones con escaso efecto disuasivo, orientadas mayoritariamente a lo económico y no al componente educativo o de reeducación vial.
- Formación de conductores desactualizada, centrada en aspectos normativos y deficiente en habilidades como gestión emocional, lectura del tránsito y conducción defensiva.
- Estadísticas fragmentadas: las diferencias metodológicas entre jurisdicciones impiden comparaciones precisas y dificultan el diseño de políticas basadas en evidencia homogénea.
- Infraestructura vial con déficits severos en señalización, estado del pavimento y diseño de cruces, especialmente en la red de rutas provinciales.

EL ESTUDIO

- Frente a la insuficiencia del marco nacional para dar respuesta en cada territorio, municipios de todo el país comenzaron a dictar ordenanzas específicas orientadas a regular la conducta de los motociclistas. Sin embargo, su capacidad regulatoria tiene un límite claro: la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 es jerárquicamente superior y ninguna norma local puede contradecirla. La experiencia muestra además que el control sin educación es insuficiente, y que la educación sin fiscalización tampoco produce cambios reales: la ordenanza es la herramienta, pero la cultura vial es el objetivo.

CLAVES DEL INFORME

1	3.894 víctimas fatales en 2024 (sin CABA) Según el informe preliminar de la DNOV-ANSV con datos al 18/03/2025, en 2024 se registraron 3.238 siniestros fatales y 3.894 víctimas fatales en Argentina, sin incluir CABA. La tendencia es decreciente desde 2017, pero el país sigue muy lejos de los estándares internacionales.
2	El 90% de los siniestros se debe a error humano Luchemos por la Vida y la ANSV coinciden: casi 9 de cada 10 accidentes reconocen como causa primaria una conducta de riesgo del conductor. El estado de la infraestructura explica el 9% restante y las fallas mecánicas menos del 2%.
3	1 de cada 4 conductores siniestrados había tomado alcohol El estudio de la ANSV sobre conductores involucrados en siniestros estableció que el 25,1% había consumido alcohol en las 6 horas previas. Para los siniestros con muerte o discapacidad definitiva, Luchemos por la Vida estima que el alcohol estuvo presente en el 50% de los casos.
4	Los jóvenes varones de 15-34 años: el grupo más vulnerable 4 de cada 10 víctimas fatales pertenecen a este grupo etario. Los hombres concentran el 75% de los fallecidos. Las lesiones de tránsito son la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años (OMS).
5	Las motos: 46% de las víctimas fatales Los motociclistas representan el 46% de las víctimas fatales en 2024 a nivel nacional, con variaciones que van del 61% en el NEA y el NOA al 20% en la Patagonia. El no uso del casco agrava exponencialmente el riesgo de muerte o lesión grave. (DNOV-ANSV, 2025)

EL ESTUDIO

6	Argentina: entre 3 y 5 veces más muertes que los países más seguros Comparada con Suecia (20 muertes por millón de habitantes), Argentina registra tasas cerca de 5 veces superiores. Frente a países como España (35 por millón) o Alemania (33 por millón), la brecha también es significativa. Esta diferencia es atribuible a políticas, controles y cultura vial, no a diferencias en desarrollo económico.
7	El celular multiplica por 4 el riesgo de siniestro Más del 17% de los conductores en CABA usa el teléfono al volante. Hablar o escribir mensajes mientras se conduce genera una incapacidad equiparable a manejar bajo los efectos del alcohol (ANSV / Luchemos por la Vida / Ministerio de Salud de la Nación).

HACIA UN RÉGIMEN ESPECIAL PARA SINIESTROS DE TRANSITO

Marco actual. El Código Civil y Comercial considera a los vehículos motorizados como "cosas riesgosas". Esto significa que quien causa un daño con un vehículo debe repararlo, aun cuando no haya habido culpa directa de su parte. Responden tanto el dueño (titular registral) como quien estaba al volante al momento del siniestro, de forma concurrente. Este régimen —llamado de "responsabilidad objetiva"— sólo admite que el responsable se libere si prueba que el daño se debió al hecho de la víctima o de un tercero.

Limitación del régimen vigente. El sistema es sólido, pero aplica la misma regla general para cualquier "cosa riesgosa", sin considerar las particularidades de la siniestralidad vial moderna: diferencias entre tipos de usuarios, tecnología de los vehículos, deberes específicos de prevención, asimetría de protección física entre peatón, ciclista, motociclista y automovilista.

Propuesta. Avanzar hacia una normativa específica para siniestros de tránsito que defina con mayor precisión los supuestos de responsabilidad y los deberes de prevención de cada tipo de usuario. Una regulación especial aportaría dos beneficios concretos: mayor previsibilidad y uniformidad en los fallos judiciales, y un efecto disuasivo adicional sobre las conductas de riesgo.

EL ESTUDIO

USUARIOS VULNERABLES: LA JERARQUÍA DEL TRÁNSITO

Una pregunta frecuente es si la ley argentina reconoce una jerarquía de responsabilidad según la vulnerabilidad física del usuario —es decir, si el peatón tiene ventaja sobre el ciclista, el ciclista sobre la moto, y la moto sobre el auto—. La respuesta es más matizada de lo que suele suponerse.

Lo que dice hoy la ley argentina. El régimen general no establece una jerarquía explícita por peso o vulnerabilidad. Lo que sí hace es calificar como "cosa riesgosa" a todo vehículo motorizado. De ahí se derivan tres consecuencias prácticas:

- **Vehículo motorizado vs. peatón o ciclista:** el conductor del vehículo responde objetivamente. El peatón o ciclista no aporta "cosa riesgosa" al encuentro y goza, en la práctica, de un régimen protectorio.
- **Vehículos motorizados entre sí (auto vs. auto, auto vs. moto):** la jurisprudencia aplica el principio del "riesgo recíproco". Ambos son cosas riesgosas, y se analiza caso por caso la incidencia causal concreta de cada uno.
- **Tendencia jurisprudencial:** en los hechos, los tribunales argentinos suelen favorecer al motociclista frente al automovilista, dada la asimetría de protección física, pero esta tendencia no está codificada y depende del criterio del juez.

Lo que hicieron otros países. En Francia, la Ley Badinter (1985) consagró un régimen especial para siniestros de tránsito que protege específicamente al peatón, al ciclista y a otros.

EL ESTUDIO

CONCLUSIÓN

El análisis realizado por el CIS-UADE confirma que la siniestralidad vial en Argentina es un problema de salud pública grave, sostenido y en gran medida evitable. Los principales factores de riesgo —alcohol, velocidad y celular— son conocidos, medibles y susceptibles de intervención pública efectiva.

La experiencia comparada demuestra que los países que han logrado reducciones sostenidas y significativas lo hicieron a través de políticas integrales que combinan educación vial desde la infancia, controles efectivos y creíbles, sanciones con componente educativo, mejora de infraestructura y sistemas estadísticos robustos. Argentina dispone de todos los elementos para avanzar en esa dirección.

El punto de partida es adoptar el horizonte de "cero muertos en el tránsito" no como utopía, sino como premisa ética de política pública. La filosofía Vision Zero parte de asumir que ninguna muerte vial puede considerarse un costo aceptable del transporte. Cada siniestro fatal responde a condiciones que la política pública puede modificar: controles, infraestructura, educación, normativa. Cada año que se posterga la decisión política tiene un costo humano mensurable.

Si bien Argentina cuenta con algunas normativas -por ejemplo, el uso obligatorio de casco acorde con estándares internacionales -, su aplicación efectiva sigue siendo irregular. En esta línea, un estudio de Tosi, Minjolou, Poó, Esposito y Ledesma (2024) sobre comportamientos de riesgo en motociclistas argentinos advierte que estas conductas continúan representando un desafío central para las políticas de seguridad vial. Los autores sostienen que reducir la siniestralidad requiere no solo mayor fiscalización, sino también comprender qué conocen, perciben y creen los motociclistas respecto de las normas vigentes, ya que la distancia entre la conciencia del riesgo y las prácticas reales sigue siendo significativa.

El CIS-UADE reitera la urgencia de avanzar en un acuerdo federal de seguridad vial que establezca estándares mínimos nacionales, controles efectivos y educación vial obligatoria, como condición necesaria para revertir de manera sostenida la grave pérdida de vidas que producen los siniestros de tránsito en Argentina.

Instituto de Ciencias Sociales y Disciplinas Projectuales (INSOD), UADE

Acceda a nuestros otros informes de investigación:

<https://www.uade.edu.ar/sites/investigacion/>

FICHA TÉCNICA

Título de la investigación: "Siniestralidad vial en Argentina: factores de riesgo, datos y desafíos pendientes"

METODOLOGÍA

- Análisis interdisciplinario jurídico, estadístico y comparado sobre siniestralidad vial en Argentina.
- Revisión y sistematización de datos oficiales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección de Estadística Vial, SNIC), informes de organismos internacionales (OMS, Comisión Europea), y fuentes especializadas (Luchemos por la Vida).
- Análisis comparado con países de referencia (España, Alemania, Suecia, entre otros).
- Revisión de literatura académica y normativa vigente.

Staff

Daniel Sinopoli

Eugenia Torres Deleau (Departamento de Derecho, UADE)

Alejandra Etcheverry (Departamento de Derecho, UADE)

Juan Pablo Bolivio

Vocera: Adriana Villalba, directora del Departamento de Derecho Aplicado, UADE

UADE