



---

## INFORME DE GESTIÓN 2016 / 2019

---

**SEGURIDAD  
VIAL**



Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación



## **AUTORIDADES**

**PRESIDENTE:**

Ing. Mauricio MACRI

**MINISTRO DE TRANSPORTE:**

Lic. Guillermo DIETRICH

**DIRECTOR EJECUTIVO ANSV:**

Sr. Carlos Alberto PÉREZ



“

*Este documento refleja algunas de las acciones que fuimos emprendiendo a lo largo de estos cuatro años, un camino que recorrimos con aciertos y desaciertos, pero siempre con mucho compromiso.*

*Mi deseo es haber dado los primeros pasos para transformar la seguridad vial del país, para alcanzar la cultura vial que todos los argentinos merecemos. Confío en que en adelante, estas políticas se vuelvan cada vez más sólidas, para que, más temprano que tarde, podamos ver los resultados.*

*En lo personal, el aprendizaje y el orgullo son enormes. Me siento afortunado de haber representado esta institución y a todo este gran equipo de trabajo que conforma la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

”

**Carlos Pérez**  
Director Ejecutivo  
Agencia Nacional de Seguridad Vial

# ÍNDICE

## INTRODUCCIÓN

Palabras de Carlos Pérez.....	5
-------------------------------	---

## 01 Coordinación Institucional

1.1. Cooperación técnica multisectorial.....	12
1.2. Calidad de las estadísticas de siniestralidad vial.....	16
1.3. Observatorios Provinciales de Seguridad Vial.....	20
1.4. Comité Consultivo.....	24
1.5. Consejo Federal de Seguridad Vial.....	26
1.6. Licencia Nacional de Conducir: mejoras y expansión del sistema.....	30
1.7. Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional.....	36
1.8. Expansión del Sistema Nacional de Administración de Infracciones.....	40
1.9. Expansión del Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito.....	44
1.10. Proyecto Nacional de Scoring.....	50
1.11. Poder de constatación en Rutas Nacionales.....	52
Principales logros.....	54

## 02 Control y fiscalización

2.1. FiscalizAR.....	58
2.2. Operativos invierno y verano.....	60
2.3. Actividades de constatación en centros de frontera.....	66
Principales logros.....	68

## 03 Educación, formación y concientización

3.1. Capacitaciones y talleres a públicos segmentados.....	72
3.2. Talleres de formación a docentes.....	76
3.3. Capacitaciones a agentes de control y policías provinciales.....	78
3.4. Red Académica de Seguridad Vial.....	82
3.5. Estudios de investigación.....	86
3.6. Campañas masivas de comunicación.....	90
3.7. Redes sociales.....	96
3.8. Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura.....	100
3.9. El Estado en tu Barrio.....	106
3.10. Metrobus.....	108
3.11. Proyecto Universidades.....	110
3.12. Plan Integral en Rutas 9 y 34.....	112
Principales logros.....	114

## 04 Infraestructura y vehículos más seguros

4.1. Auditorías en seguridad vial.....	120
4.2. Elementos de seguridad de los vehículos.....	122

## 05 Actuación post siniestro

5.1. Protocolo de actuación ante siniestros viales.....	128
5.2. Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales.....	130

## 06 Participación en encuentros y congresos

6.1. Encuentro Nacional del Observatorio Vial.....	136
6.2. Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.....	138
6.3. Reunión Anual de Coordinadores de Datos del OISEVI.....	140
6.4. Grupo Mercado Común. Subgrupo de Trabajo N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad". Comisión de Industria Automotriz.....	142
6.5. Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil -FISEVI-.....	144
6.6. Fondo Fiduciario de Naciones Unidas para la Seguridad Vial.....	146

## 07 Áreas técnicas de la ANSV

7.1. Dirección Nacional de Observatorio Vial.....	150
7.2. Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito.....	152
7.3. Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional.....	154
7.4. Dirección de Capacitación y Campañas Viales.....	154

## CONCLUSIONES

Gestión 2016-2019.....	154
------------------------	-----

## ANEXO

Cambios normativos.....	160
-------------------------	-----

# INTRODUCCIÓN

Durante estos cuatro años trabajamos con el objetivo de preservar la vida de los argentinos. Impulsamos técnicamente al desarrollo de políticas públicas en seguridad vial y coordinamos esfuerzos con todos los niveles de gobierno.

Federalizar la seguridad vial fue uno de los pilares en los que basamos nuestros esfuerzos. El contacto directo con cada una de las jurisdicciones provinciales nos permitió brindarles todos los sistemas y herramientas técnicas con las cuales cuenta la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), prestando especial atención a la problemática específica en cada una de ellas.

Para viabilizar la ejecución de proyectos a nivel local, ha sido clave el fortalecimiento del Consejo Federal de Seguridad Vial como instancia de coordinación política. Actuó como una fuente de generación de consensos y permitió dar trazabilidad a las iniciativas impulsadas.

Conocer lo que pasaba en este país diverso, heterogéneo y federal era clave para poder entender mejor cuáles eran las principales problemáticas y cómo abordarlas. Por ello, se avanzó en un sistema de gestión de la información en seguridad vial único para todo el país, en el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales de las jurisdicciones que conforman la Red Estadística Nacional, así como en la mejora de la calidad de los datos. Por primera vez la ANSV cuenta con una estimación de los costos sociales de la siniestralidad vial, y una metodología sólida y documentada para que otras jurisdicciones puedan aplicarla a nivel local.

La gestión de la seguridad vial en el país, necesitaba de un abordaje integral y humano. Era necesario conocer en profundidad por lo que atraviesa una familia argentina cuando pierde un ser querido en un siniestro de tránsito. Y así es como avanzamos en la creación de la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares

de Víctimas de Siniestros Viales, primera de su tipo en América Latina. A través de la Red asesoramos a las familias afectadas por tragedias viales en la instancia posterior al siniestro.

Desde un comienzo, percibimos la necesidad de avanzar hacia una transformación tecnológica de la gestión de los recursos. Desarrollamos innovaciones en los sistemas internos y dotamos a nuestros agentes de control y fiscalización de la tecnología necesaria para hacer más eficiente su tarea. Con la Licencia Digital y la nueva App FiscalizAR, iniciamos un cambio de paradigma en la forma de fiscalizar el tránsito. Hemos puesto estas nuevas tecnologías a disposición de policías y agentes de tránsito provinciales y locales.

En términos de reconocimiento internacional, nuestro país fue designado como

representante de la región de las Américas en la Junta Asesora del Fondo Fiduciario de Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Sumado a esto, desde la Presidencia del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) que la ANSV ejerce desde abril de 2018, se asumió el liderazgo de fortalecer la institucionalidad de dicho organismo, y en coordinación con otros países de la región, se alcanzó su conformación como Programa de Cooperación de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB). Asimismo, colaboramos activamente con los países de la región compartiendo buenas prácticas y herramientas de gestión.

Durante estos cuatro años, la educación se convirtió en un pilar fundamental sobre el cual se apoya una gestión sólida de la seguridad vial, entendiéndola como el efecto multiplicador por antonomasia.

Hemos llegado a cientos de miles de personas con mensajes segmentados, brindándoles una formación de calidad diseñada desde una visión multidimensional de la seguridad vial. Alumnos de los tres niveles educativos, maestros y maestras de todo el país, agentes de tránsito y policías de cada una de las provincias y millones de ciudadanos pudieron acceder a los contenidos producidos por nosotros.

El firme propósito de esta gestión es “generar conciencia para transformar la realidad vial, a través de políticas públicas, con la finalidad de preservar la vida de las personas”. Y ha sido, durante estos cuatro años, la base fundamental que guió cada una de las iniciativas que emprendió la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este es el legado que queremos dejar impreso en la cultura vial de los argentinos.

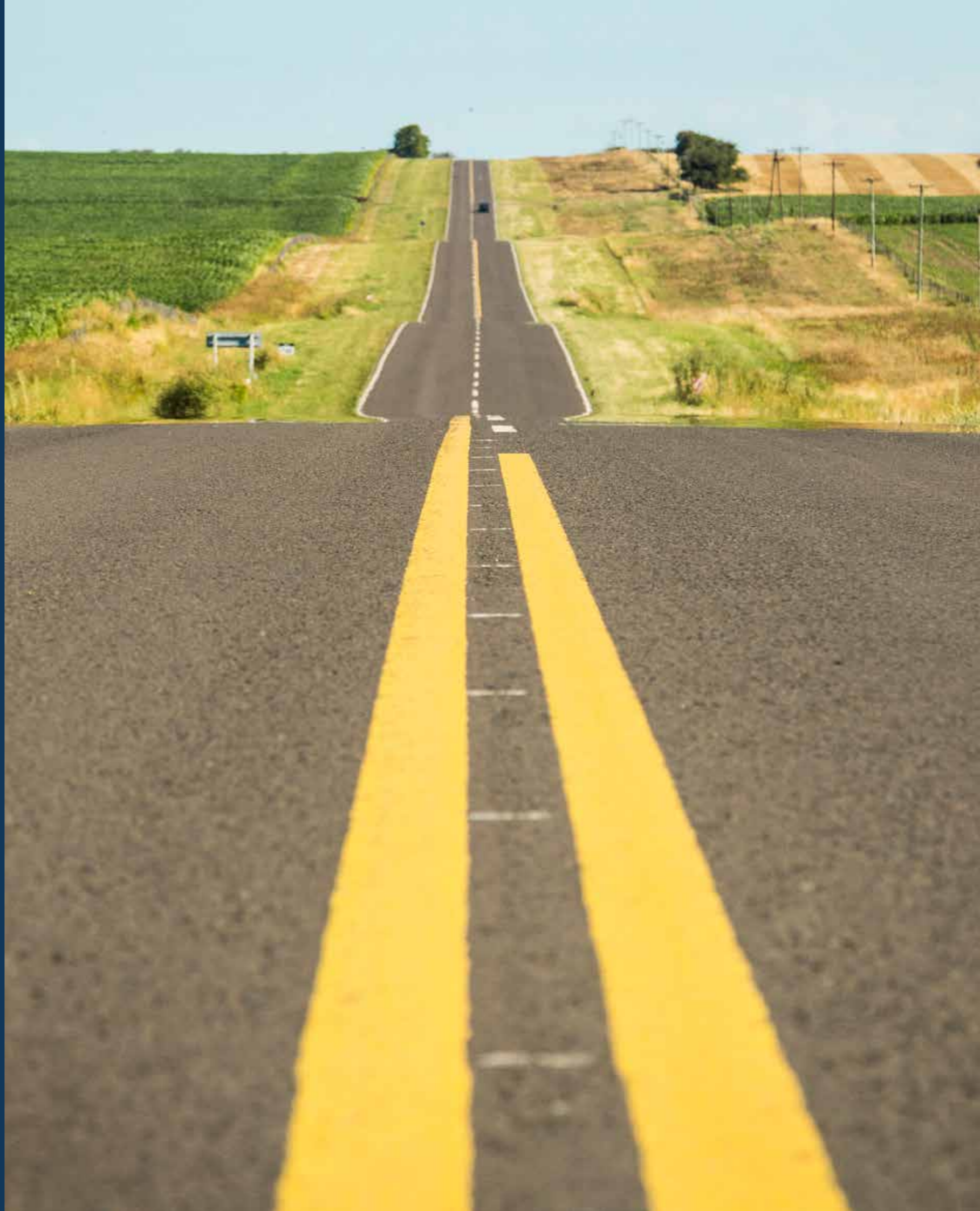


## COORDINACIÓN INSTITUCIONAL

Para alcanzar los objetivos propuestos por la ANSV, resulta fundamental la coordinación e integración de procesos y políticas entre los distintos niveles de gobierno así como también con otros organismos. Por un lado, en la coordinación vertical con los gobiernos provinciales y locales, el Consejo Federal de Seguridad Vial desempeña un rol clave. Está integrado por todas las provincias, el gobierno federal y CABA, y su misión es promover la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en la concreción de la política de seguridad vial en el país.

Por otra parte, la coordinación institucional horizontal se refiere a las actividades en las cuales se ven involucradas otras oficinas estatales nacionales u organismos descentralizados y organizaciones no gubernamentales comprometidas con la problemática. En este sentido, el Comité Consultivo tiene como función colaborar y asesorar a la ANSV en todo lo vinculado a la temática de la seguridad vial. El mismo está integrado por representantes de organizaciones no gubernamentales, y también del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de otros ámbitos comprometidos con la seguridad vial. En síntesis, la coordinación entre todos los actores que trabajan en la materia es sin duda uno de los grandes desafíos que debe enfrentar la ANSV como organismo coordinador de la seguridad vial.

01



# 1.1.

## COOPERACIÓN TÉCNICA MULTISECTORIAL

El abordaje de la seguridad vial requiere de una política transversal. Esta necesidad se ve subrayada en un país federal como Argentina y requiere de una doble articulación: por una parte, con los distintos niveles de gobierno y, por la otra, con los distintos sectores intervinientes. Por su propia definición, la seguridad vial es una problemática compleja que responde al accionar de diversos organismos del estado y que es analizada, definida y entendida a través de distintas disciplinas; en este sentido, la construcción de espacios multisectoriales de cooperación es clave. La política pública de seguridad vial tiene que incluir un componente que promueva efectiva y sistemáticamente herramientas, acciones y espacios en los que esta dinámica se pueda concretar de una manera eficiente, institucional y coordinada.

El objetivo general de este proyecto consistió en promover desde la Dirección Nacional del Observatorio Vial, referente nacional de la gestión de información es-

tratégica de seguridad vial, espacios de cooperación técnica multisectorial tanto con otros organismos nacionales como internacionales. Se pretende:

- Promover mesas multisectoriales en todos los niveles
- Promover espacios de encuentro, intercambio y debate
- Promover cooperaciones técnicas con organismos especializados en la materia
- Mejorar las capacidades de gestión multisectorial de los organismos responsables de seguridad vial
- Normalizar la comunicación sobre siniestralidad vial
- Compartir información entre organismos y sectores

En 2016 se inició el proceso de conformación de la Mesa Multisectorial de Seguridad Vial (MMSV) y se establecieron las

siguientes etapas de desarrollo:

### 1. Conformación:

- Identificación de organismos participantes
- Convocatoria a primeras reuniones
- Constitución de la mesa de trabajo

### 2. Institucionalización:

- Reuniones periódicas y fortalecimiento del espacio
- Documentación de las reuniones
- Seguimiento de compromisos
- Articulaciones y acciones conjuntas

### 3. Consolidación:

- Constitución de la MMSV como espacio de referencia ante todos los Ministerios
- Realización de un plan conjunto de la MMSV

En el transcurso de estos cuatro años se realizaron once reuniones en las que el Observatorio coordinó y convocó a los diferentes actores en función de la agenda planteada y de las temáticas surgidas por iniciativa de los participantes. A lo largo de este período se lograron acuerdos de cooperación, proyectos y articulaciones conjuntas.

### Organismos que participan de la Mesa Multisectorial:

- Ministerio de Seguridad
- Ministerio de Justicia
- Ministerio de Desarrollo Social y Salud
- Ministerio de Educación
- Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y Lucha contra el Narcotráfico (SEDRONAR)

- Vialidad Nacional
- Subsecretaría de Riesgos del Trabajo

### Convenios suscriptos

- **Convenio Marco SEDRONAR**

Desde 2016, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial se encuentra desarrollando acciones en conjunto con SEDRONAR. A fines de 2017 se firmó el convenio entre los dos organismos que actúa como marco normativo para la cooperación. Puntualmente, trabajó en un estudio conjunto, consistente en la realización de encuestas en las salas de emergencia de 32 hospitales públicos de todo el país, a los efectos de poder determinar la prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en



Roberto Moro, titular de SEDRONAR y Carlos Pérez, Director Ejecutivo ANSV.

los lesionados en el tránsito.

- **Convenio con el Ministerio de Seguridad**

A partir de diversas reuniones y gestiones realizadas con el Ministerio de Seguridad, el 4 de enero de 2017, se firmó un acuerdo para compartir información estadística con la base de datos del Sistema Nacional de Información Criminal. La información compartida refuerza los datos estadísticos para permitir determinar las acciones más adecuadas para revertir la cantidad de siniestros viales.

**Procesos de articulación**

- SEDRONAR, Salud y Educación: plan de alcohol y conducción.
- Ministerio de Educación: promoción del curso de Educación Vial en el Instituto Nacional de Formación Docente (INFOD).
- Vialidad Nacional: programa de trabajo conjunto en la temática de travesías urbanas y mesas de trabajo para la coordinación de datos sobre siniestralidad en rutas nacionales.
- Programa Adolescencia, Ministerio de Salud: inclusión del capítulo de seguridad vial al desarrollo de los lineamientos para el abordaje de la salud integral de adolescentes en el primer nivel de atención que se realiza en conjunto con UNICEF y la Sociedad Argentina de Pediatría.
- Programa Municipios Saludables, Ministerio de Salud: trabajo en conjunto para la redefinición de los indica-

dores de seguridad vial que utiliza el programa.

- Dirección de Estadísticas e Información de Salud (DEIS), Ministerio de Salud: unificación de criterios en la construcción de estadística de siniestralidad vial.
- Programa de Alcohol, Ministerio de Salud: incorporación de la ANSV como parte del Consejo Asesor del programa.
- Programa de Lesiones, Ministerio de Salud: trabajo conjunto para la identificación de objetivos y acciones comunes entre ambas áreas.

Estos primeros años de la MMSV fueron relevantes para la conformación e institucionalización del espacio, buscando lograr la periodicidad de las reuniones y la ampliación de sus miembros para alcanzar la participación de todos los organismos posibles con incumbencia en la seguridad vial. Evaluadas en conjunto, dichas acciones comprendieron el cumplimiento de la etapa 1 de desarrollo de la mesa y el cumplimiento parcial de la etapa 2. El desafío es concluir la etapa 2 y dar inicio al desarrollo y finalización de la tercera y última etapa.

Para poder avanzar en la consolidación, la ANSV propone el desarrollo de un plan específico y conjunto de la MMSV que detalle sus propios objetivos e indicadores de medición para poder dar seguimiento. Por otro lado, sugiere incorporar nuevos actores, como por ejemplo el Instituto Nacional de Estadística y Censos y la Agencia Nacional de Discapacidad.





# 1.2.

## CALIDAD DE LAS ESTADÍSTICAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

La Organización Mundial de la Salud, en su Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015, realiza valiosas recomendaciones para alcanzar el objetivo último de mejorar la seguridad vial. Advierte que los países deben necesariamente mejorar la calidad de los datos disponibles sobre traumatismos por accidentes de tránsito y adecuar esos datos a las normas internacionales.

En Argentina, en 2015, no existía un registro único de siniestros viales federal con las variables mínimas descriptivas de los dos aspectos fundamentales requeridos a nivel estadístico: involucrados en el siniestro y mecánica del hecho. En relación a los involucrados, sólo se contaba con datos agregados, que no todas las jurisdicciones provinciales enviaban a la ANSV. Asimismo, la inexistencia de un registro de coordinadores de datos jurisdiccionales, dificultaba enormemente la tarea de recolección y posterior análisis de los mismos. Respecto a la mecánica de los siniestros, un diagnóstico inicial permitió identificar

la insuficiencia de los relevamientos tanto en cantidad como en proporción de la siniestralidad cubierta, para poder recomendar medidas preventivas.

En este sentido, la selección de siniestros a ser relevados se realizaba de forma asistemática. Los informes existentes respecto a estos relevamientos encontraban la causa del siniestro puntual, pero no identificaban agregaciones o concentraciones de la siniestralidad, sea geográfica, temporal o por características determinadas del siniestro. Al mismo tiempo, la cantidad de personal, las distancias para llegar al lugar del hecho y el tiempo del relevamiento los convertían en situaciones aisladas. Esto inhabilitaba la capacidad de análisis agregado y holístico para el desarrollo de recomendaciones paliativas o preventivas de la siniestralidad analizada.

### Evaluación de herramientas disponibles

Se identificaron dos herramientas disponibles, que fueron la base a partir de la



cual se comenzó a gestar un nuevo sistema de construcción de estadísticas oficiales de la siniestralidad vial:

- **Formulario Estadístico Único (FEU).** Se utilizaba para normalizar la recolección de datos acerca de las características de los siniestros, de los vehículos participantes y de las víctimas involucradas. El formulario en formato papel fue creado bajo la Disposición N° 456/2014. Dieciséis provincias se encontraban adheridas al FEU, pero en los hechos sólo lo utilizaban diez provincias, las cuales completaban pocas variables. En consecuencia, el uso de datos provenientes del FEU era deficiente y poco representativo.
- **Ficha Unificada de Relevamiento de Siniestros Viales (FURSV).** Si bien la Disposición N° 376/2012 habilitaba su uso, la misma no se encontraba implementada. Su puesta en marcha permitiría contar con información fiable de la mecánica de los siniestros viales en la Argentina, para comprender las causas de los mismos, realizar un análisis de calidad y generar recomendaciones para la prevención de la siniestralidad. Resultó necesario adecuar la ficha para el relevamiento de la siniestralidad con aplicabilidad a todas las condiciones presentes en el territorio nacional.

tralidad con aplicabilidad a todas las condiciones presentes en el territorio nacional.

En este contexto, surgió el proceso de reconstrucción de las estadísticas oficiales de siniestralidad vial contemplando los siguientes aspectos: i) la creación de una base de datos de siniestros viales federal con las variables mínimas descriptivas del hecho, personas, vehículos involucrados y causas que permitan determinar la mecánica del hecho ; ii) el desarrollo de planes anuales de propuestas de mejora de los procesos de los proveedores de datos jurisdiccionales; iii) el desarrollo de una herramienta informática para la gestión de la información de seguridad vial que permita el registro sistemático de datos.

A partir de 2016, se comenzó a consolidar este proceso de mejora, a través de las siguientes tareas específicas:

- Realización de un relevamiento de los procesos de recolección de datos de las jurisdicciones para la detección temprana de oportunidades de mejora y definición de programa de asistencias técnicas específicas.
- Diseño, conformación del equipo y puesta en marcha del proceso interno

de producción de estadística.

- Conformación del equipo de enlace para comunicación y seguimiento entre la ANSV y las jurisdicciones.
- Desarrollo del manual de criterios de Construcción Federal de Estadísticas de Siniestralidad.
- Implementación de la FURSV a través de la firma de convenios con las fuerzas policiales provinciales responsables de la investigación accidentalógica.
- Entrega en comodato del instrumental (kits accidentalógicos) para el correcto relevamiento del siniestro y asegurar de esta manera, la calidad de la información relevada en la FURSV.
- Implementación de programas de Capacitaciones.
- Implementación de programas de Asistencias Técnicas.
- Puesta en marcha del calendario de difusión.
- Desarrollo de un sistema federal de uso online: SIGISVI.

#### **Acerca del Sistema de Gestión de la Información Estadística sobre Seguridad Vial (SIGISVI)**

Dada la necesidad de normalizar e integrar la información de siniestralidad vial en todo el país, surge el desarrollo de este sistema web que permite la gestión de la información de seguridad vial a partir del registro sistemático de datos de siniestros viales. Esto facilita la creación de estadísticas en la materia, haciendo posible la toma de decisiones en base a evidencia. Actualmente, se realiza desde la ANSV el seguimiento y soporte de la utilización del sistema, como así también las auditorías y asistencias técnicas pertinentes en territorio.

#### **Principales características**

- Disponibilidad de la información desde cualquier dispositivo con acceso a internet para un número ilimitado pero controlado de usuarios.
- Generación automática de mapas de concentración de siniestros y reportes.
- Estandarización del proceso de recolección y sistematización de la información, garantizando la calidad final de la misma.
- Reducción de los plazos entre la ocurrencia del siniestro, la generación de la información correspondiente y el uso de la misma.
- Flexibilidad para su adaptación ante las diversas realidades de nuestro país, siendo compatible inclusive con sistemas provinciales pre existentes (siempre que la información relevada sea la misma).

#### **Componentes principales del Sistema**

**SIGISVI-FEU:** En este módulo se relevan las variables del siniestro identificadas en el formulario estadístico único FEU bajo tres grandes módulos de información;

- Características espacio temporal
- Vehículos o peatones participantes
- Datos de los involucrados

**SIGISVI-FURSV:** Debido a las dificultades en el escalamiento de la implementación de los convenios FURSV suscriptos con las jurisdicciones, se desarrolló e incorporó al SIGISVI la FURSV en módulos de escritorio y de dispositivos. Fue necesaria la incorporación de un sistema y aplicativo para la carga y análisis en el lugar del hecho, diseñado específicamente para la complejidad de la siniestralidad vial.

#### **Principales logros**

- 19 jurisdicciones reportan datos desagregados de siniestros
- 19 jurisdicciones reportan datos desagregados de víctimas fatales
- 16 jurisdicciones reportan datos desagregados de víctimas lesionadas
- 19 jurisdicciones reportan datos desagregados de vehículos participantes
- 19 provincias implementaron SIGISVI-FEU: Chaco, Entre Ríos, Jujuy, Tierra del Fuego, Tucumán, La Pampa, Mendoza, Misiones, San Juan, Corrientes, Chubut, La Rioja, Catamarca, Formosa, Río Negro, Buenos Aires y Salta. Neuquén y Santa Fe se encuentran testeando la API SIGISVI.
- 14 provincias implementaron SIGISVI-FURSV: Chaco, Entre Ríos, Jujuy, Tierra del Fuego, La Pampa, Misiones, Chubut, La Rioja, Catamarca, Río Negro, Salta, Neuquén, Buenos Aires, Santa Fe.
- Existe un proceso interno formalizado de producción de estadísticas
- Se estableció formalmente y se cumplió con el calendario de difusión de las estadísticas
- Se encuentran publicados 3 Anuarios Estadísticos

Para profundizar este proceso de mejora, se considera necesario abordar las siguientes cuestiones en el corto-mediano plazo:

- Modificar la herramienta de transmisión de datos de las jurisdicciones que continúan enviando datos en formato agregado
- Continuar con los programas de Asistencias Técnicas y Capacitaciones
- Lograr la implementación del SIGISVI-FEU en las 5 provincias restantes
- Lograr la implementación del SIGISVI-FURSV en las 10 provincias restantes
- Incorporar al SIGISVI al proceso de construcción de estadísticas oficiales
- Realizar el testeado y perfeccionamiento del entorno SIGISVI FURSV
- Desarrollar análisis estandarizados de los datos provenientes de la FURSV
- Aprobar legalmente y poner en funcionamiento una Comisión por la mejora continua de la calidad de las estadísticas de seguridad vial
- Finalizar el desarrollo del programa que permita establecer una interfaz de comunicación entre el software que utilizan las provincias Neuquén y Santa Fe con el SIGISVI.



# 1.3.

## OBSERVATORIOS PROVINCIALES DE SEGURIDAD VIAL

La creación de observatorios provinciales, su fortalecimiento y profesionalización fue la forma de expandir el alcance de la seguridad vial a todo el territorio. El objetivo ha sido claro: crear áreas específicas e institucionalizadas para recabar datos relacionados con la siniestralidad vial y contar con información oportuna y fehaciente, que permita analizar las estadísticas y los hechos, para junto a otros sectores implicados, promover medidas y acciones en pos de prevenir la ocurrencia de siniestros viales, con el horizonte puesto en la reducción de las víctimas de tránsito y las lesiones a causa de los siniestros viales.

Teniendo en cuenta la heterogeneidad y diferencia en los niveles de desarrollo de las distintas áreas de gestión de la información de seguridad vial de los gobiernos jurisdiccionales/provinciales, se trabajó en el diseño de una estrategia de abordaje común. Así, la conformación, el fortalecimiento y la consolidación de un observatorio provincial de seguridad vial comprende la ejecución de tres

etapas consecutivas:

1. Firma de convenio entre la ANSV y las jurisdicciones provinciales para la cooperación y asistencia técnica, donde se establecen las responsabilidades de cada uno.

2. Fortalecimiento del observatorio vial provincial:

- Capacitaciones
- Plan de trabajo conjunto
- Seguimiento
- Herramientas de gestión

3. Implementación de políticas públicas basadas en evidencia.

Para la conformación y puesta en marcha del proyecto se diseñó una guía de orientación. La misma contiene en detalle las acciones tendientes a conformar un observatorio provincial y cómo debería llevarse a cabo la gestión del mismo una vez conformado.

A partir de este puntapié inicial, comenzó el trabajo en territorio. Allí se establecieron convenios tipo con el objetivo de instrumentar la coordinación necesaria entre la ANSV y las provincias.

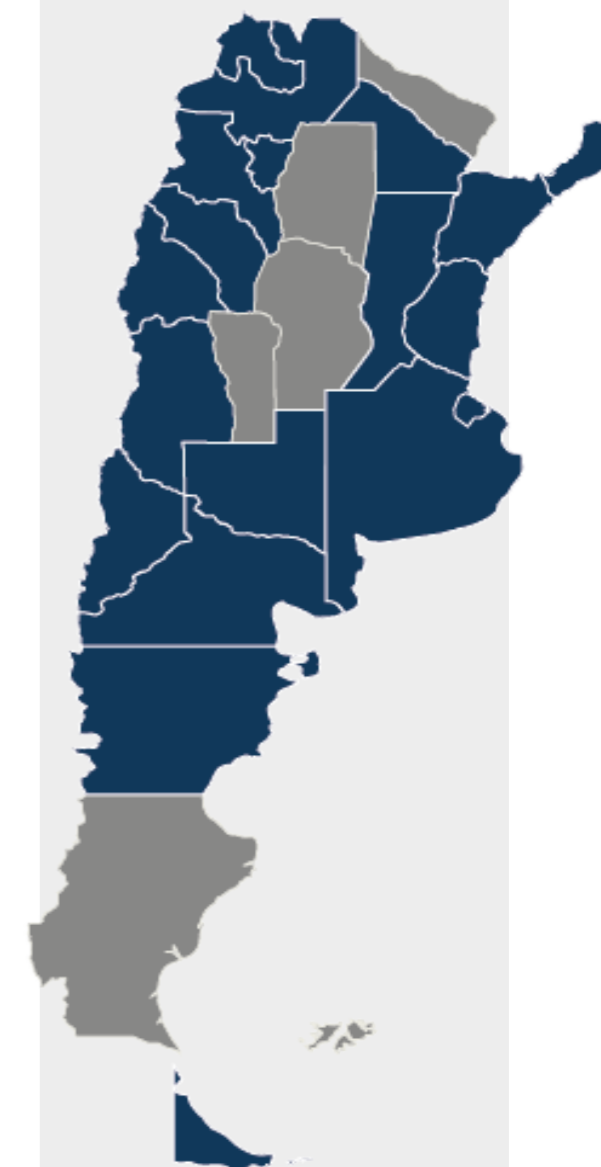
Desde 2016 a 2019 se firmaron convenios con 18 provincias y con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, lo que implica que en la actualidad el 80% de las jurisdicciones cuenta con un observatorio provincial de Seguridad Vial.

En una segunda etapa de trabajo, se puso a disposición del observatorio provincial una serie de capacitaciones y herramientas para su gestión que tienen por objeto estructurar un plan de trabajo en conjunto, tales como:

- Modelo de plan de trabajo
- Modelo de informe de gestión
- Metodología para realizar estudios observacionales y estudio de costos
- Capacitación para la utilización de SIGISVI
- Metodología para la conformación de mesas multisectoriales

En base a ello se desarrolló una herramienta que valora y pondera las capacidades técnicas y operativas de los observatorios provinciales. La sumatoria de ítems arroja un índice de fortalecimiento y permite medir de forma sistemática y homogénea los resultados e impactos a partir de la ejecución de los convenios con los organismos subnacionales con los cuales se trabaja.

A continuación se presentan los indicadores que forman parte del índice de fortalecimiento.



■ Observatorios provinciales de Seguridad Vial

INDICADOR	INCIDENCIA
<b>1 Estructura Organizacional</b>	<b>10%</b>
1.1 Firma Convenio con ANSV	0,100
<b>2 Mesas Intersectoriales</b>	<b>10%</b>
2.1 Mesas intersectoriales	0,080
2.2 Representatividad	0,020
<b>3 Coordinador</b>	<b>10%</b>
3.1 Coordinador Observatorio Provincial	0,100
<b>4 Sistemas de Información</b>	<b>40%</b>
4.1 Sistemas de información general	0,075
4.2 Sistemas de información de resultados: funtes	0,075
4.3 Sistemas de información de resultados: formato	0,075
4.4 Sistemas de información de calidad: siniestros	0,075
4.5 Sistemas de información de calidad: vehículos	0,025
4.6 Sistemas de información de calidad: personas	0,075
<b>5 SIGISVI</b>	<b>30%</b>
5.1 Adopción y correcto uso de SIGISVI	0,070
5.2 Estado de los formularios en SIGISVI	0,032
5.3 Periodicidad de la carga	0,032
5.4 Inmediatez de la carga del siniestro desde su ocurrencia	0,032
5.5 Adopción y correcto uso de FURSV	0,070
5.6 Periodicidad de la carga	0,032
5.7 Inmediatez de la carga del siniestro desde su ocurrencia	0,032
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Estas mediciones se realizaron de forma anual entre 2015 y 2017. Además, luego se comenzó a medir con periodicidad semestral para poder visualizar y ajustar las acciones necesarias para alcanzar los objetivos establecidos.

En vistas al futuro, una de las exigencias es firmar convenios para la confirmación de un observatorio provincial con las cinco jurisdicciones que aun no lo han hecho.

No menos importante es alcanzar la tercera etapa del proceso en las jurisdicciones con las que actualmente se trabaja, para que puedan diseñar y poner en marcha políticas públicas de seguridad vial basadas en evidencia. Asimismo, se prevé incorporar una nueva etapa al proyecto que implique la creación de una Red de observatorios provinciales como unidad de coordinación técnica a nivel nacional.

INDICE DE GESTIÓN OBSERVATORIOS PROVINCIALES	
2015	9,07%
2016	32,27%
2017	46,46%
2018	44,01%
2019 (1er semestre)	48,70%



# 1.4.

## COMITÉ CONSULTIVO

En la Ley de creación de la ANSV -Nº 26.363- se incluyó al Comité Consultivo (CC) como una instancia de asesoría y consulta para establecer vínculos de comunicación permanente con los sectores privado y social, cuyos aportes y recomendaciones, contribuyan a la mejora continua de las funciones del organismo. El mismo está integrado, en carácter ad honorem, por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria, el sector privado y la academia, comprometidos con la seguridad vial. Su funcionamiento está dividido en tres grupos de trabajo que se reúnen para debatir, elaborar proyectos y posteriormente ponerlos a consideración de las autoridades de la ANSV. Estos son:

- **Grupo I:** Derechos Humanos y Justicia en Seguridad Vial
- **Grupo II:** Técnicos y Empresarios en Seguridad Vial
- **Grupo III:** Educación, Investigación en

Seguridad Vial y Promoción de la Seguridad Vial

Es importante destacar dos proyectos de alta relevancia que implicaron la participación activa de integrantes del Comité. En primer lugar, su participación en el Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil - FISEVI 2018- donde representantes de los tres grupos expusieron, ante una audiencia numerosa, su labor como grupo y distintos temas sensibles previamente trabajados. En segundo lugar, la conformación de la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales. El aporte realizado por las ONGs de familiares de víctimas para este proyecto fue decisivo.

La ANSV y el CC conmemoran cada tercer domingo de noviembre, el Día Internacional de las Víctimas de Siniestros Viales, reconociendo el compromiso de las organizaciones por el trabajo en pos de la lucha por la disminución de las muertes como

consecuencia de incidentes de tránsito. Asimismo, el Comité Consultivo y la ANSV, colaboraron con la organización del 2º Foro Iberoamericano de Justicia Vial realizado en la ciudad de Rosario, Santa Fe en 2019. Allí se abordaron temas relacionados a la protección de los usuarios de las vías en término de endurecimiento de las penas a los culpables en siniestros viales y más relevante aún, promover la creación a nivel federal y provincial en Argentina de fiscalías especializadas de Seguridad Vial.



*Día Internacional de las Víctimas de Siniestros Viales*



*Ing. Carlos Brambati, Secretario General Comité Consultivo -  
Dr. Miguel Ángel Rivas, Coordinador General Comité Consultivo -  
Sr. Carlos Alberto Pérez, Director Ejecutivo ANSV.*

# 1.5.

## CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL

El Consejo Federal de Seguridad Vial (CFSV) es el órgano de concertación y acuerdo para la elaboración de políticas de seguridad vial. Se encarga de promover la armonización de programas y acciones de todas las jurisdicciones en la temática del tránsito y la seguridad vial. Está integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo Nacional. Su objetivo es impulsar, desarrollar y promover todas aquellas políticas tendientes al cumplimiento de los objetivos y la misión de la ANSV.

Se debatieron entre otros, los siguientes temas prioritarios:

- Infracciones a vehículos internacionales que atraviesan el territorio nacional. Suscripción de convenios con las fuerzas de seguridad provinciales.
- Aplicabilidad de la Ley N° 27.214 de promoción de la educación vial. Tra-

bajo en conjunto con todos los ministerios de educación del país, Núcleo de Aprendizaje Prioritario (NAP).

- Conformación y avances de la Oficina de Atención a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales. Necesidad de canalizar la atención por medio de las Agencias Provinciales de Seguridad Vial.
- Programa Nacional de Scoring. Acuerdo del núcleo de infracciones graves y puntuación. Sanciones. Recupero de puntos. Evaluación de aplicación de la normativa.
- Bitrenes - Postura Normativa. Coordinación con las jurisdicciones para que habiliten la circulación de escalables en sus rutas provinciales dado que su uso implica:
  - Menor congestión en ruta
  - Disminución potencial del riesgo de siniestros viales
  - Menor contaminación ambiental

### Asambleas generales celebradas en los cuatro años

2016	LXXIII	30 y 31 de mayo	Ciudad de La Rioja, La Rioja	21
	LXXIV	1 Y 2 de Septiembre	Ciudad de Córdoba, Córdoba	22
	ASAMBLEA EXTRA-ORDINARIA	24 y 25 de Octubre	Rosario, Santa Fe	15
	LXXV	23 y 24 de Noviembre	San Salvador de Jujuy, Jujuy	16
2017	LXXVI	28 y 29 de Marzo	Ushuaia, Tierra del fuego	23
	LXXVII	27 y 28 de Junio	Ciudad de San Juan, San Juan	16
	LXXVIII	10 y 11 de Octubre	San Miguel de Tucumán, Tucumán	19
	LXXIX	5 y 6 de Diciembre	Paraná, Entre Ríos	13
2018	LXXX	6 y 7 de Marzo	Ciudad de Santa Fe, Santa Fe	19
	LXXXI	31 de Mayo 1 de Junio	Posadas, Misiones	21
	LXXXII	5 y 6 de Septiembre	San Carlos de Bariloche, Río Negro	20
	LXXXIII	6 y 7 de Diciembre	Ciudad de Neuquén, Neuquén	14
2019	LXXXIV	14 y 15 de Marzo	Resistencia, Chaco	21
	LXXXV	23 y 24 de Mayo	Calafate, Santa Cruz	18
	LXXXVI	29 y 30 de Agosto	Ciudad de Mendoza, Mendoza	19
	LXXXVII	13 y 14 de Noviembre	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	14

- Limitación de la velocidad como factor de riesgo
- Menor probabilidad de vuelco
- Reducción del número de sobrepasos vs. semiremolques
- Menor desgaste del pavimento
- Unificación de criterios de control y fiscalización en rutas. Principios: Estandarizar y uniformar los procedimientos de control; optimizar el desempeño de los agentes; contribuir a la seguridad de los usuarios de las vías.
- Adhesión a la Carta de Intención y Compromiso. Propuesta de uniformidad y normalización normativa en corredores nacionales sobre los siguientes puntos:

1. Constatación en rutas nacionales
2. Documentos para circular
3. Revisión Técnica Obligatoria (RTO)
4. Cinemómetros y radares
5. Retención de vehículos por alcoholemias positivas
6. Medida de reordenamiento del tránsito (restricción de camiones)
7. Infracciones a vehículos extranjeros

El Consejo Federal articuló la interacción de las provincias y la ANSV con los siguientes organismos nacionales: Vialidad Nacional, Ministerio de Seguridad de la Nación, Gendarmería Nacional, Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud y el Ministerio de Seguridad.



**Arriba:** LXXXVI Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial, Ciudad de Mendoza, agosto de 2019.



**Abajo:** LXXX Asamblea, Ciudad de Santa Fe, marzo de 2018.



# 1.6.

## LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR: MEJORAS Y EXPANSIÓN DEL SISTEMA

La ANSV tiene a su cargo la responsabilidad de armonizar y unificar la legislación vigente en los distintos estamentos provinciales y municipales, para expandir y consolidar el Sistema Nacional de Licencia de Conducir (SINALIC).

Este Sistema, permite unificar criterios en todo el territorio nacional en cuanto al formato de las licencias, sus medidas de seguridad y los requisitos previos a la obtención de las mismas. Asimismo, unifica los criterios de aptitudes y requisitoria procedimental en el otorgamiento de la licencia con el objeto de insertar en la vía pública conductores con igual formación e idoneidad conductiva.

Actualmente, el SINALIC se encuentra en pleno funcionamiento con datos de las 24 jurisdicciones, incluyendo todas las ciudades capitales. Desde su puesta en funcionamiento se crearon 645 Centros de Emisión de Licencias (CELs), con la presentación de los mecanismos de emisión y renovación de licencias nacionales.



### Implementación

- Capitales adheridas
- Capitales sin implementar
- Implementación provincial

✓ Total de Centros Emisores de Licencias implementados por provincia.

### Porcentaje de implementación





### Implementación de la Licencia Nacional de Conducir

Es función de la ANSV autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción a otorgar la Licencia Nacional de Conducir (LNC), certificando y homologando en su caso los centros de emisión y/o impresión de las mismas. Para ello, desde la Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, se realizan las gestiones tendientes a la suscripción de convenios específicos para la implementación de la LNC, en el ámbito de las jurisdicciones provinciales y/o municipales.

Se establecieron procesos para certificar los CELs de cada jurisdicción, con la finalidad de que puedan emitir la LNC. En el marco de este proceso, se deben cumplir las siguientes instancias para poder implementar el sistema:

- Capacitación a los aspirantes a la matrícula de instructores en seguridad vial
- Adecuación de infraestructura e imagen de los CELs
- Instalación y verificación de equipamiento informático requerido
- Capacitación de empleados - operadores del SINALIC
- Registro de prestadores y equipos

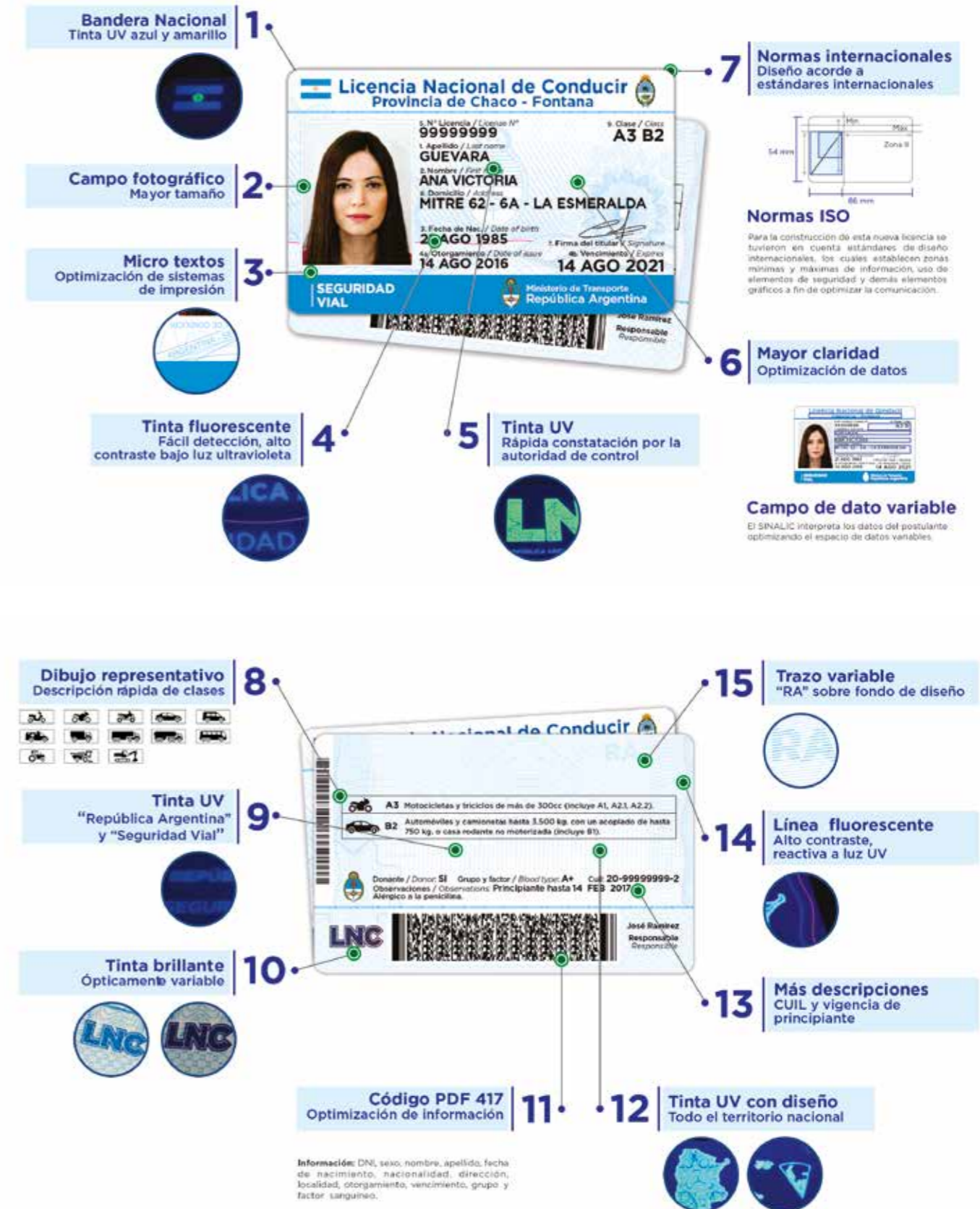
El sistema para la gestión de la LNC, es utilizado por el CEL certificado con el fin de unificar el circuito técnico, administrativo y de gestión en las jurisdicciones que emitan la LNC. Permite mejorar, simplificar y modernizar las tareas inherentes a su otorgamiento y asegurar una mayor calidad en la información. Debe auditar periódicamente los procedimientos de emisión e impresión de la LNC, como así también auditar y homologar los contenidos de las distintas pruebas de aptitud para el otorgamiento de la misma.

Durante los últimos cuatro años se suscribieron 196 convenios, de los cuales 160 ya emiten la LNC; el resto se encuentra en proceso de certificación. Se efectuaron 239 capacitaciones y encuentros regionales. Se realizaron 346 auditorías, lo que representa más del 50% de los CELs implementados desde la creación del sistema.

### Avances y mejoras

En el año 2017 se modificó el diseño de la LNC. El objetivo fue fortalecer los estándares de seguridad, técnicos y de diseño, de alcance pericial y/o de laboratorio. El proceso tuvo en cuenta las observaciones frecuentes de los agentes de tránsito, para facilitar la tarea diaria del control de documentación.

En el año 2019, se avanzó en la creación de un formato digital de la LNC, complementario al documento físico. Se trata de un formato dinámico, que permite a la autoridad de fiscalización consultar de manera inmediata el estado de la habilitación para conducir oportunamente otorgada. La Licencia de Conducir Digital optimiza la fiscalización de los conductores y confiere al ciudadano un instrumento que le permita portar su autorización en un dispositivo móvil. A la fecha, 915.349 ciudadanos se descargaron su licencia digital. Durante 2019, también se actualizó el protocolo para la homologación y registro de los equipos auxiliares de diagnóstico y evaluación. Este procura la protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos; brinda transparencia al sistema al generar una mayor pluralidad de oferentes, y fomenta el correcto funcionamiento de los CELs, mejorando los estándares de calidad del Registro Nacional de Medios de Examen Electrónicos.



### Próximos pasos

Resulta necesario implementar el SINALIC en el 100% de las jurisdicciones nacionales. De esta manera se alcanzaría la completa transparencia del sistema, evitando adulteraciones de las licencias y logrando su reconocimiento en todo el territorio nacional. Esto también facilitaría el proceso de control y fiscalización por parte de las fuerzas de seguridad al momento de comprobar su autenticidad.

En este mismo marco, es necesaria la actualización del SINALIC para optimizar el rendimiento y agilizar la gestión por parte de los operadores de los CELs certificados por la ANSV. Los aspectos fundamentales del nuevo sistema debieran incluir: i) una conexión más rápida y segura; ii) una individualización de los operadores que gestionaron la licencia de conducir del ciudadano; iii) una conexión directa con el examinador médico; iv) un formato más dinámico y gentil.

En virtud de la experiencia y a partir de la interacción con las distintas jurisdicciones del país y los diversos organismos que intervienen en la materia, es pertinente revisar el procedimiento de certificación de los CELs. Este busca reforzar y actualizar los contenidos de los cursos que dictan las escuelas en seguridad vial, incorporar nuevas tecnologías, capacitaciones virtuales y promover la expansión de la licencia digital. Además se plantea una modificación sobre los aspectos de la evaluación psicofísica, incorporando la figura del psicólogo en la evaluación, teniendo en cuenta los aspectos proyectivos de los ciudadanos al momento de tramitar su licencia de conducir. Por otra parte, se destaca la importancia de las capacitaciones y de las auditorías a los CELs, con el fin de mejorar el cumplimiento de la normativa.

En cuanto al contexto internacional, la ANSV se encuentra trabajando en un proyecto de acuerdo de reconocimiento recíproco de licencias de conducir y canje entre la Argentina y Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay, entre otros.



# 1.7.

## LICENCIA NACIONAL DE TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL

En el año 2019 se encomienda a la ANSV la emisión de la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), competencia previamente ejercida por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) al emitir la Licencia Nacional Habilitante (LNH). La LiNTI habilita a los conductores profesionales a realizar el transporte de pasajeros y cargas de forma interjurisdiccional; garantizando que dichos conductores sean debidamente evaluados desde el punto de vista psicofísico y se encuentren formados para su desempeño profesional.

El objetivo principal, al recibir esta competencia, fue establecer, reglamentar y optimizar los criterios, procesos y procedimientos de emisión de la LiNTI. Asimismo, administrar los registros y bases de datos de consulta, para proveer en forma continua y actualizada, dicha información a los organismos nacionales de fiscalización y control.

La emisión de la LiNTI se funda en tres pi-

lares: i) profesionalización de la actividad; ii) simplificación del proceso; y iii) transparencia del trámite. De esta manera, se generan múltiples beneficios para su obtención, renovación y fiscalización.

### Características

- **Licencia digital.** La LiNTI es una licencia en formato digital de validación dinámica que permite actualizaciones, inhabilitaciones, suspensiones y modificaciones en tiempo real a través de información que ingresa y egresa de la base de datos. Se construye con tres componentes a saber: validaciones sin antecedentes inhabilitantes, examen psicofísico vigente y capacitación vigente. Cuando alguno de sus componentes se encuentra vencido o no válido, la LiNTI deja de existir hasta que dicha situación sea subsanada.
- **Trámite digital.** La gestión se realiza desde una página web, por donde el conductor puede acceder a su perfil. Desde el mismo se pueden visualizar

vencimientos, inhabilitaciones, suspensiones, configurando de esta manera un legajo digital del conductor, y permitiéndole al mismo seleccionar que tipo de trámite quiere realizar y dónde realizarlo.

- **Boleta de pago unificada.** Se genera desde el sistema LiNTI. Permite el cobro de hasta cuatro conceptos con derivaciones múltiples, variables y simultáneas. Se abona a través de diversos medios de cobro con amplitud horaria de atención, presencia en todo el país y medios de pago digital.
- **Validaciones de seguridad.** El sistema LiNTI valida la información sobre las inhabilitaciones penales y administrativas (contravencionales) que brinda el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT), como así la información personal del conductor con la base de datos del Registro Nacional de las Personas (RENAPER). Asimismo, para que aquellos conductores que aspiren a una LiNTI categoría pasajeros, se valida mediante Certificado de Reincidencias, que no posean antecedentes penales vinculados con delitos contra la integridad de las personas.
- **Unificación de vencimientos.** Anteriormente la licencia tenía un vencimiento por cada uno de sus componentes -psicofísico y cursos-. La LiNTI posee un vencimiento único, identificándose con lo primero que se venza (psicofísico o cursos), permitiéndole al fiscalizador reconocer fácilmente si un conductor está habilitado o no.
- **Evaluación psicofísica específica de salud vial.** Los exámenes médicos están orientados a la evaluación de cuánto y cómo influyen las patologías y sus tratamientos en la conducción vehicular. En este sentido, se instrumentaron dos instancias de revisión de trámites cuando resultaren no aptos, a petición del conductor. Asimismo, se aumentó considerablemente

el número de prestadores de servicio públicos y privados.

- **Unificación de exámenes psicofísicos.** Anteriormente cuando un conductor tenía más de una categoría de licencia, debía realizar un examen psicofísico para cada una de ellas. En la actualidad, se requiere un único examen psicofísico por conductor, sirviendo este para todas las categorías que posea.
- **Revisión a distancia de los exámenes psicofísicos.** Se incorporó con los resultados de no aptitud para verificar administrativa y médicamente los mismos. Además facilita la orientación al conductor, que se realiza en forma personalizada.
- **Incorporación de programa de validación de competencias en larga distancia.** El sector de transporte de pasajeros de larga distancia no tenía un curso de referencia para obtener la categoría. Desde la implementación de la LiNTI, todos los conductores de transporte de pasajeros de larga distancia deben realizar una capacitación por año calendario a fin de mantener activa su habilitación correspondiente.
- **Programas de validación de competencias.** Se adaptaron específicamente a cada categoría con periodicidad anual, bienal o quinquenal en cada caso. Se incorporó la evaluación final como requisito indispensable para dar por válido el mismo.

### Creación del Sistema LiNTI

Se trata de un sistema crítico, mediante el cual se gestionan la totalidad de las LiNTI. Incluye los módulos de solicitud, validaciones, ingreso de resultado de exámenes médicos, ingreso de capacitaciones, generación de la boleta de pago, registro de pagos y publicación de las LiNTI vigentes. Unifica el circuito técnico, administrativo y de gestión. Mejora, simplifica y moderniza las tareas inherentes para el otorgamiento de las licencias que habiliten a condu-

cir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional.

### Traspaso LNH-LiNTI

Durante la transición se redefinieron los siguientes aspectos:

- Adecuación normativa
- Formato y contenido de la Licencia
- Sistema informático para la emisión de la LiNTI
- Administración y actualización de los registros y base de datos
- Reglamentación de los procesos, procedimientos y criterios de obtención/renovación de la LiNTI
- Requisitos para la autorización de los prestadores médicos y de los prestadores de los cursos de verificación de competencias; y desarrollo de procedimientos de auditorías remotas de evaluación a prestadores
- Contenidos de los cursos de verificación de competencias y su actualización continua
- Criterios de aptitud psicofísica para el otorgamiento de la LiNTI y contenidos de los exámenes psicofísicos

### Principales logros

Se logró traspasar y actualizar la totalidad de la base de datos existente en CNRT con LNH vigentes o no. En el momento del traspaso fueron inhabilitados 324 conductores con LNH vigentes. Sumado a esto, se optimizaron los procesos de otorgamiento y actualización de la LiNTI. Esto se logró mediante el uso de fuentes de datos oficiales, la mejora de los estándares de calidad de los procedimientos desarrollados por los prestadores y las facilidades otorgadas al conductor para la gestión del documento. También se implementó la exigencia de antecedentes penales de delitos contra las personas para los con-

ductores de pasajeros y se modificaron los baremos médicos y psicológicos para adaptarlos a las necesidades actuales de la seguridad vial.

Desde marzo de 2019:

- se realizaron 241.226 trámites
- se registró por sistema la inhabilitación de 1.634 conductores, los que se encuentran impedidos de tramitar una LiNTI
- se habilitaron 30 nuevos centros de capacitación de mercancías peligrosas
- se realizaron 236 revisiones a distancia a conductores que lo solicitaron ante un dictamen de no aptitud
- se efectuaron 35 auditorías a prestadores psicofísicos y de capacitación en las provincias de Salta, Tucumán, Mendoza, Neuquén, Río Negro, Tierra del Fuego, Santa Fe, Entre Ríos, Buenos Aires y Córdoba

Próximos pasos tendientes a la mejora y fortalecimiento del Sistema

- curso presencial de larga distancia
- apertura de centros de capacitación para conductores de larga distancia en el interior del país
- generación del perfil empresa en el sistema LiNTI que permita conocer el estado y vencimiento de las LiNTI asociadas como empleados de una empresa
- convenio con Ministerios de Defensa y Seguridad
- excepciones para inhabilitaciones parciales
- implementación de la revisión a distancia y del comité evaluador médico por sistema
- apertura del registro de prestadores privados para el examen psicofísico -a nivel nacional-

- incremento de la disponibilidad de hospitales públicos para realizar el examen psicofísico



# 1.8.

## EXPANSIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE INFRACCIONES

El Sistema Nacional de Administración de Infracciones (SINAI), está enfocado en lograr la homogeneización de criterios en lo concerniente a la confección y juzgamiento de las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional a través de un software y dispositivos tecnológicos. Al igual que para la implementación de la Licencia Nacional de Conducir, el proceso comienza mediante la suscripción de un convenio con la jurisdicción interesada. Este convenio le permite a la jurisdicción acceder a una herramienta informática y a los distintos dispositivos tecnológicos, que le permiten confeccionar, administrar y gestionar en forma centralizada todas las infracciones de tránsito que se cometen dentro de su territorio. Es importante destacar que todo el circuito administrativo está a cargo de cada jurisdicción, siendo el responsable de cargar las actas de infracción y de su juzgamiento. Además, este sistema brinda información acerca de los antecedentes de tránsito que posee

una persona dentro del ámbito nacional.

El SINAI establece una tramitación y expedición eficiente y estandarizada, constituyéndose un sistema federal, con mejoras continuas de procesos, a través de la utilización de las nuevas tecnologías y herramientas informáticas. De esta manera se reducen los tiempos del proceso de juzgamiento de las infracciones.

Entre 2016 y 2019 el sistema se implementó en 137 nuevas jurisdicciones. Esto permitió extender la cobertura a gran parte del territorio nacional, alcanzando las principales ciudades de cada una de las provincias del país.

Al mismo tiempo, se pusieron en marcha algunos proyectos complementarios al SINAI. Con ellos se busca darle un mayor despliegue territorial, poniendo énfasis en abarcar todos los ámbitos en los que el sistema puede ser aplicado. Estos son:

### 1. Centro Integral de Procesamiento de Imágenes

Trabaja sobre las imágenes y capturas realizadas por los sistemas automáticos y semi-automáticos de control de infracciones que posee la ANSV en los diferentes puntos de la Autopista Panamericana. Se analiza cada caso, para luego dar curso al procedimiento correspondiente en caso de una presunta infracción.

A futuro, se aspira a procesar las imágenes enviadas desde Vialidad Nacional por la infracción de “falta de pago del peaje o contraprestación al tránsito”. Desde la ANSV se gestionó el convenio y el instrumento legal, detallando la tecnología recomendada a las concesionarias a fin de que la constatación del acta se produzca de forma correcta.

### 2. Balanzas en rutas nacionales

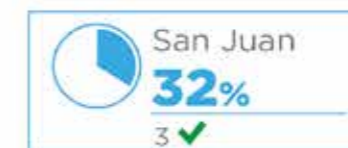
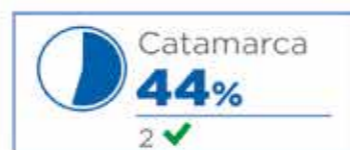
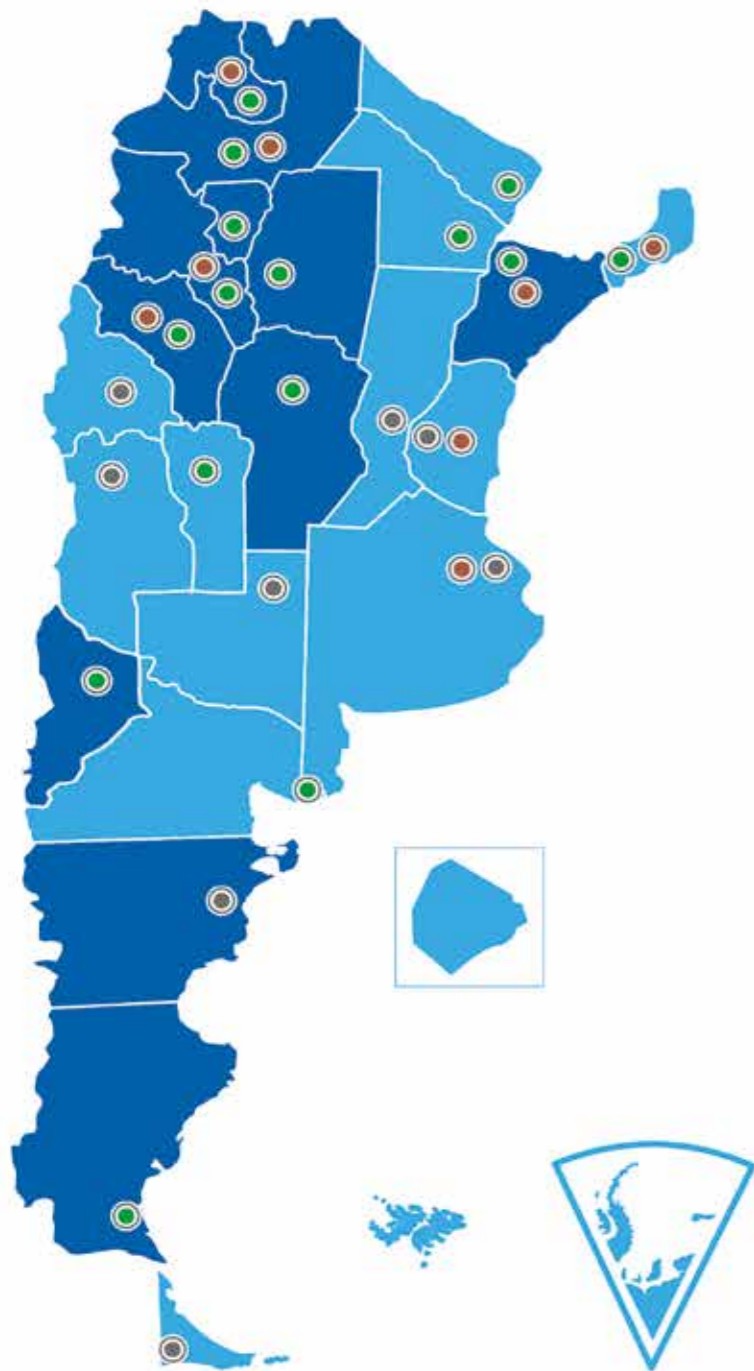
En cooperación con Vialidad Nacional, se está desarrollando un proyecto para la implementación del SINAI a los fines de gestionar las actas de infracciones por excesos de peso, dimensión, potencia, evasión o fuga de los puestos de control presentes en las principales rutas de nuestro país. La ANSV relevó la situación y marco de operación de tres balanzas (Villa María, Córdoba; Zapata, Mendoza y Colastiné, Santa Fe), seleccionadas por Vialidad, a fin de instalar el sistema y asistir en la innovación de tecnología.

### 3. Sistema de Infracciones por Cámara Móvil

Es una herramienta que permite obtener una foto multa y confeccionar su respectiva acta de infracción a través del procesamiento de videos. Consiste en un recorrido de inspectores de tránsito a bordo de una motocicleta, cuyo casco posee una cámara con la cual van detectando y tomando imágenes de las distintas infracciones. Luego de analizar las imágenes para verificar una posible infracción.

se inicia el proceso por el cual se valida la multa a través de todos los canales formales correspondientes. El sistema ya se encuentra en funcionamiento en 14 ciudades capitales.





## Implementación

- Capitales adheridas
- Capitales sin Implementar
- Implementación provincial

✓ Total de Municipios adheridos por provincia

## Porcentaje de implementación



# 1.9.

## EXPANSIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO



*Circuito de bloqueo de una LNC a partir de un antecedente de tránsito.*

El Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT) es una base de datos actualizada, completa y confiable, de carácter oficial, que contiene los datos de los antecedentes de tránsito de los conductores en todo el país. Permite realizar una consulta previa a la emisión o renovación de una licencia nacional de conducir y evita que una persona inhabilitada para conducir pueda obtener una licencia nacional en una jurisdicción distinta a la del lugar donde se le impuso dicha sanción.

Antes de otorgar una Licencia Nacional de Conducir se debe requerir un Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT) que se otorga en el CEL respectivo. El CENAT informa sobre las inhabilitaciones penales relacionadas con accidentes de tránsito que brinda el Registro Nacional de Reincidencia (RNR), las inhabilitaciones penales y administrativas (contravencionales) que brinda el SINAT y las infracciones de tránsito que suministra el Sistema Nacional de Administración de Infracciones (SINAI). Esto permite cono-

cer si pesa sobre el solicitante una sanción de inhabilitación para conducir, evitando de este modo otorgar la LNC a personas que no estén habilitadas para ello.

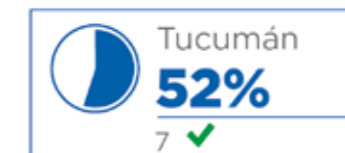
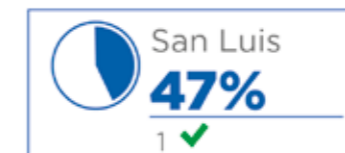
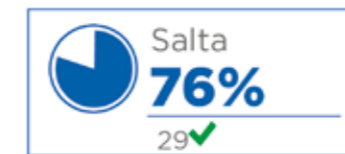
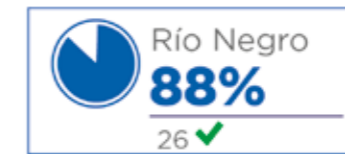
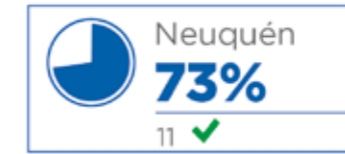
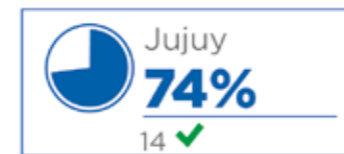
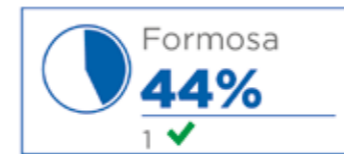
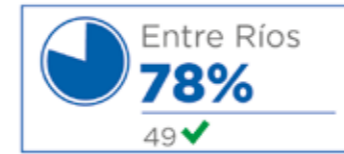
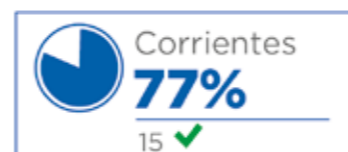
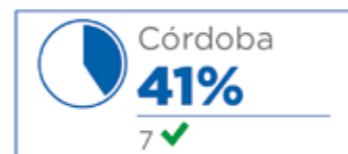
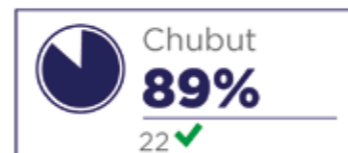
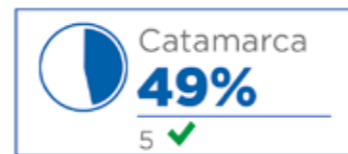
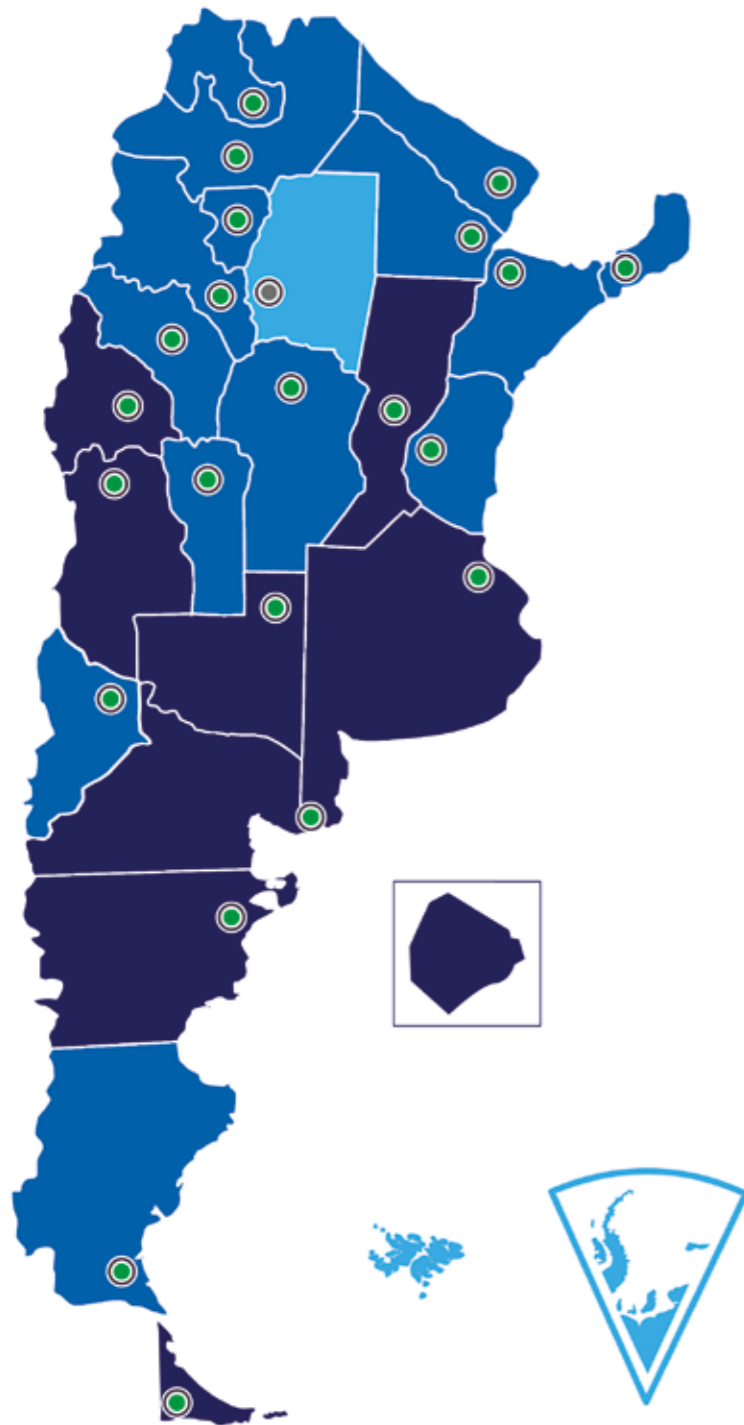
Jurisdicción	Dependencia	Autoridad de Juzgamiento	Desea	Apellido	Nombre	DNI	Documento	Sexo	Fecha Inicio	Tipo Sanción
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	HERTZ	FEDERICO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	MADE	BRUNO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	MARIN	FABRIZIO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	HERTZ	FEDERICO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	FERRARI	JUAN CARLOS	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	VALLE	METODIANO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	OLIVE	GILBERTO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	OLIVE	GILBERTO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL
Buenos Aires	Judicial	Juzgado de Faltas	SI	OLIVE	GILBERTO	30740111	30740111	M	18/03/2016	INHABILITACION PENAL

### Suscripción de convenios

Con el fin de establecer un marco legal que posibilite la implementación del SINAT, se celebran convenios con las jurisdicciones con el objeto nutrir al sistema con información respecto a las penas y reglas de conducta impuestas por las dependencias judiciales u organismos competentes. Una vez suscriptos los convenios, se trabaja con las jurisdicciones capacitando e implementando el SINAT en cada equipo informático del organismo involucrado. Asimismo, se capacita al personal designado de dicho organismo para el registro en el sistema de los inhabilitados y demás antecedentes de tránsito. En este sentido, se logró también la integración con el sistema de inhabilitados de la Provincia de Buenos Aires, a través de la incorporación de sus inhabilitados a la base de datos del SINAT.

Asimismo, se han suscripto convenios con autoridades de los Poderes Judiciales Provinciales y otros organismos a los fines de facilitar el intercambio de información respecto a los antecedentes por delitos cometidos en ocasión de tránsito. Algunos de estos son:

- Ministerio Público de Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- Ministerio Público de Mendoza (fiscalía especializada en delitos de tránsito)
- Corte Superior de Justicia de Tucumán
- Superior Tribunal de Justicia de Río Negro
- Ministerio Público de Tucumán (en proceso de firma)



## Implementación

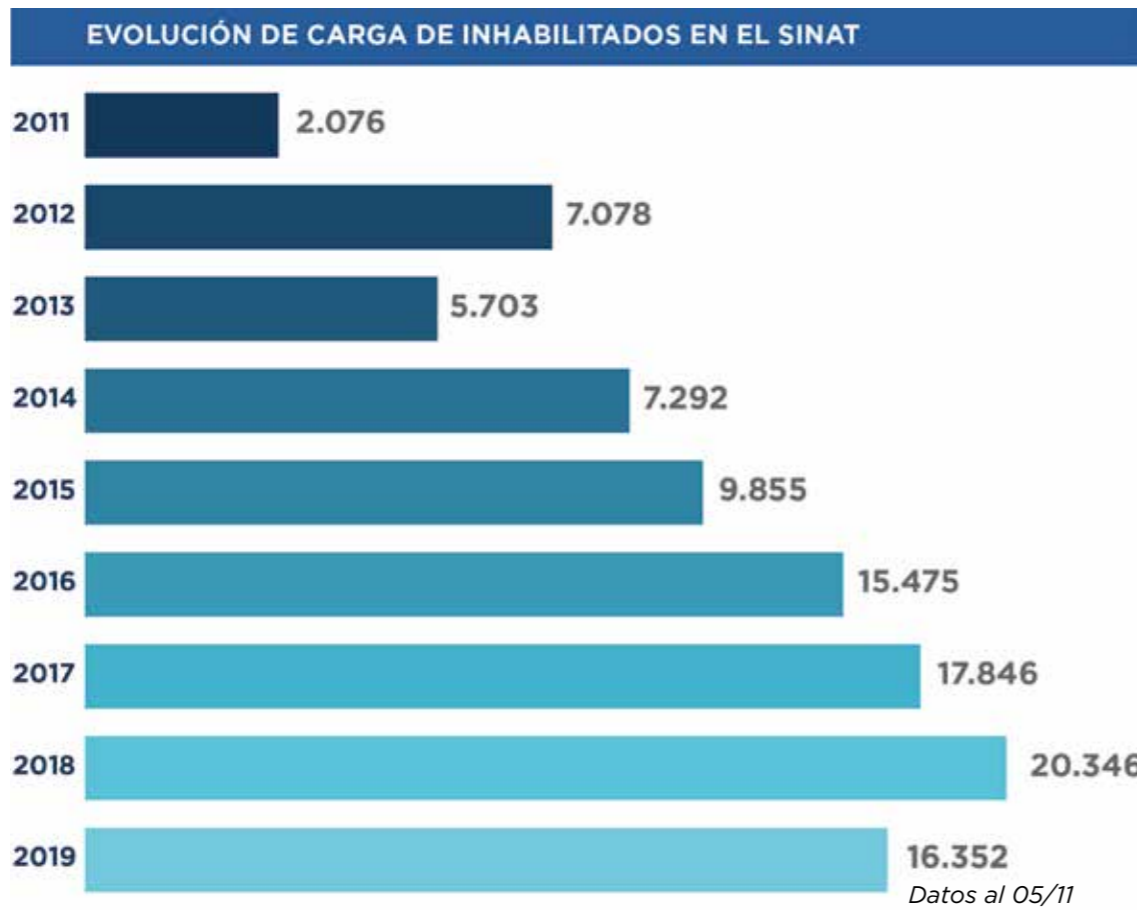
● Capitales adheridas   
 ● Capitales sin implementar   
 ● Implementación provincial

✓ Total de Municipios adheridos por provincia

## Porcentaje de implementación







**Mejoras al Sistema**

Se creó el Centro de Atención y Soporte, que trabaja exclusivamente con los reclamos producidos por inconvenientes en la consulta del CENAT. Las demoras en cuanto a la respuesta del certificado se da en los casos en que el ciudadano tiene un prontuario en el Registro Nacional de Reincidencias, organismo dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, que se consulta para su emisión. En colaboración con este registro, se realiza el análisis de estos casos en los que el trámite del certificado se encuentre demorado por un prontuario judicial.

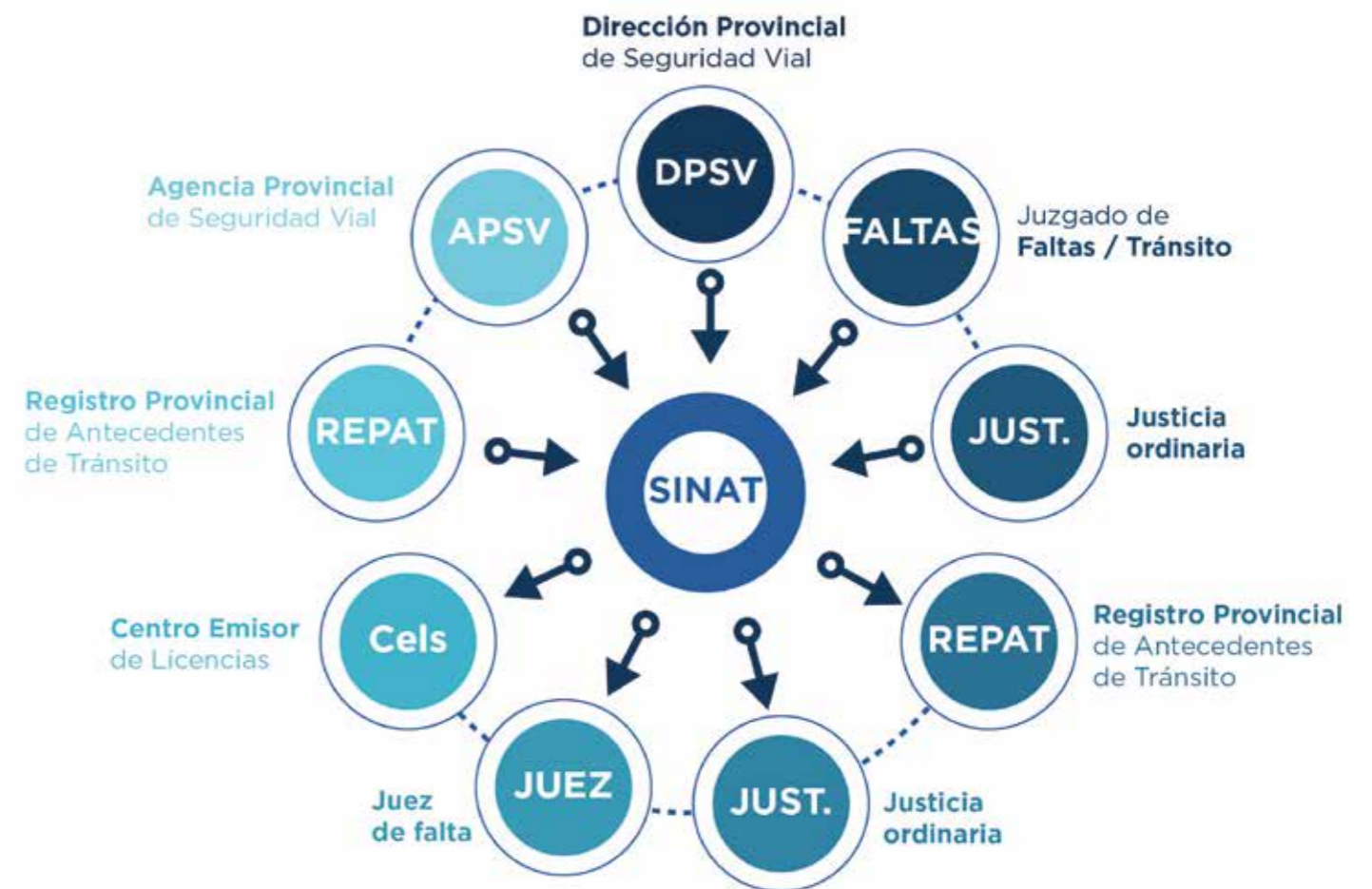
Asimismo, se desarrolló un nuevo modelo del formulario electrónico CENAT que fa-

cilita su lectura y comprensión. Se simplificaron las categorías, eliminando aquellas que en la práctica evidenciaban ser obsoletas y ambiguas, volviéndolo más claro y comprensible. Se incorporó información referente a las restricciones totales y/o parciales por inadecuación de la condición psicofísica que recae sobre las personas aspirantes a obtener o renovar la Licencia Nacional de Conducir, dictadas por resolución administrativa o judicial. Asimismo, se aplicaron medidas de relevamiento continuo luego de la implementación del SINAT, a partir de las cuales se evalúa: i) el cumplimiento del marco normativo involucrado por parte del juzgado en la aplicación del SINAT; ii) la eficiencia en los recursos utilizados por el SINAT; iii) la adecuación de los procedimientos, el equipamiento -y su mantenimiento y pre-

servación- y la infraestructura del organismo; iv) la aplicación de normas, ocurrencia de errores, irregularidades e ilícitos.

Por último, se logró la actualización de sistema TESTINHAB, luego del análisis de 43.000 legajos existentes, que consiste en un nuevo enlace de consulta de inha-

bilidades penales relacionadas con hechos de tránsito que aporta la Dirección Nacional del Registro Nacional de Reincidencia. Respecto a esto, se considera necesario para optimizar el rendimiento y agilizar la gestión en los casos en que el ciudadano tenga un prontuario en el RNR.



# 1.10.

## PROYECTO NACIONAL DE SCORING

El Proyecto Nacional de Scoring pretende modificar el actual sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir para alcanzar la armonización federal con la unificación de los criterios sancionatorios. El fin último del proyecto es generar un cambio en las creencias y conductas de la población en torno a la seguridad vial, contribuyendo a la reducción de la siniestralidad y sus consecuencias en términos de mortalidad y morbilidad, y promoviendo el respeto a las normas de tránsito.

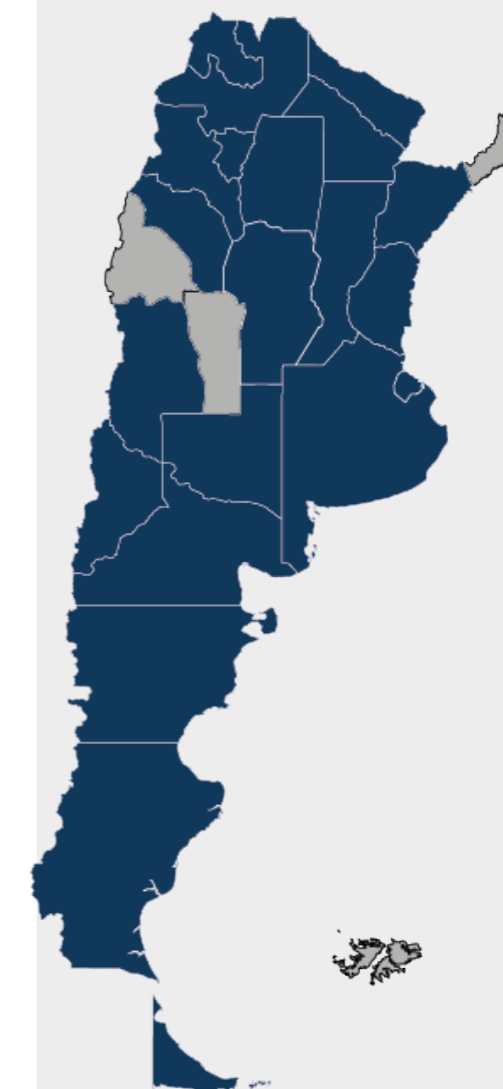
En coordinación con todas las jurisdicciones nacionales, se convino que el mecanismo de reducción de puntos de toda licencia nacional de conducir será de descuento. La cantidad de puntos con los que inicialmente contará toda Licencia Nacional de Conducir será de 20 puntos.

Asimismo, se consensó el núcleo de infracciones graves que resultarán en la quita de puntos. Se priorizó la selección de aquellas infracciones que presuponen una mayor potencialidad de riesgo para lograr el consenso con las jurisdicciones y transformar este proyecto en una realidad, factible de ser implementado a nivel nacional. Estas infracciones abarcan aspectos documentales, de seguridad y de conducción.

Por otra parte, se acordó como sistema de recuperación de puntos, la capacitación y aprobación de un curso en materia de seguridad vial. En el año 2019, 21 provincias suscribieron el acta de intención y compromiso de modificación del actual sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.

### NÚCLEO DE INFRACCIONES GRAVES CONSENSUADAS

- 1 Circular sin los correajes de seguridad reglamentarios
- 2 No respetar las indicaciones y/o fiscalización de la autoridad de comprobación o aplicación
- 3 Circular en motocicleta o ciclomotor sin llevar correctamente el casco normalizado
- 4 Poseer licencia vencida o caduca
- 5 Circular sin que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que el vehículo fue construido + dispositivos de retención infantil correspondientes
- 6 Circular sin tener cobertura de seguro obligatorio
- 7 Circular sin tener aprobada la revisión técnica periódica obligatoria cuando corresponda.
- 8 Conducir utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor
- 9 Circular a contramano
- 10 No respetar las indicaciones de las luces de los semáforos
- 11 Negarse a realizar las pruebas expresamente autorizadas para determinar el grado de intoxicación alcohólica o por droga
- 12 Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes
- 13 No cumplir con las obligaciones legales para partícipes de un incidente vial
- 14 No respetar los límites reglamentarios de velocidad previstos
- 15 Participar u organizar competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, en la vía pública



■ Jurisdicciones firmantes del Acta Compromiso Federal

# 1.11.

## PODER DE CONSTATACIÓN EN RUTAS NACIONALES

A partir de la modificación de la Ley Nacional N° 24.449 -específicamente mediante el art. 20 de la Ley N° 27.445 de fecha 30 de Mayo de 2018-, se asignó a la ANSV las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, junto a la Gendarmería Nacional. De igual modo, se estableció que la ANSV tenga a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional. Se las facultó también para actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones. Dicha modificación brindó al organismo mayores herramientas para poder dar cumplimiento a sus funciones primarias: coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de

un tránsito seguro.

Con la finalidad de llevar adelante las medidas conducentes a dar cumplimiento a la nueva competencia otorgada y al ser nuestro país un país federal, se optó por comenzar tratativas con cada una de las jurisdicciones provinciales. Se identificaron cuatro etapas:

1. Exposición de la temática ante todas las jurisdicciones provinciales. Este intercambio derivó en la necesidad de acordar instrumentos de cooperación que firmarían las Jurisdicciones con la ANSV, delimitando alcances, objetivos y responsabilidades, entre otros.
2. Formalización, implementación y adecuación. Instancia de suscripción de instrumentos de cooperación y fiscalización, destacando aspectos normativos. De igual modo, las jurisdicciones pudieron realizar aportes a los instrumentos acordados, de acuerdo a su ordenamiento local, sin alterar el espíritu de la gestión.

3. Delimitación de recursos. Se especifican los recursos físicos que las jurisdicciones deberán poner a disposición para comenzar la tarea de constatación (por ejemplo, predios para retención de vehículos) y los convenios a suscribir con la autoridad de juzgamiento. De igual modo, se seleccionan y capacitan los recursos humanos y se acondicionan los recursos físicos y tecnológicos. Asimismo, se diseñan los protocolos de actuación necesarios para proceder al acople de la ANSV con las diversas jurisdicciones.
4. Inicio de actividades. Luego de pruebas técnicas previas, donde se verifica todo el circuito administrativo de notificaciones y comunicación interna entre agentes de la ANSV y las autoridades de juzgamiento, se programa el inicio de actividades y luego se comienza a operar. Las actividades consisten en el control y fiscalización de vehículos en los diversos corredores de jurisdicción nacional que atraviesan las provincias. Puede incluir todas las posibilidades de fiscalización en el ámbito de su competencia, sobre cualquier tipo de vehículo -particular o transporte de carga y pasajeros-, control de documentación, concientización, controles de alcoholemia, entre otros.

Entre los años 2018 y 2019, se suscribieron un total de ocho convenios de cooperación y fiscalización con las siguientes provincias:

- Buenos Aires
- Catamarca
- Corrientes
- Chaco
- Misiones
- Mendoza
- Chubut
- Jujuy

Al momento, se han iniciado las actividades de fiscalización con las provincias de Corrientes, Misiones y Buenos Aires. Las restantes se encuentran en etapa de implementación y adecuación normativa específica. A futuro, es necesario continuar avanzando en la gestión de los convenios marco y específicos respectivos con la totalidad de las jurisdicciones provinciales, de modo que el inicio de las actividades sea más dinámico, integral y homogéneo. Asimismo, resulta necesario delinear formalmente un circuito administrativo que permita contener todas las eventualidades y procedimientos básicos que requiere el inicio de las actividades. El objetivo final, es continuar extendiendo la presencia de la ANSV en tareas de fiscalización en los diversos corredores nacionales.



## PRINCIPALES LOGROS



**11**

reuniones de la mesa multisectorial



**2**

convenios con organismos del Estado



**19**

provincias adheridas al SIGISVI-FEU

**14**

provincias adheridas al SIGISVI-FURSV



**3**

anuarios estadísticos publicados



**19**

observatorios provinciales



**241.226**

trámites LiNTI



**1.634**

conductores inhabilitados por el sistema LiNTI



**83.8%**

de la población alcanzada por el SINAT



**441**

nuevos municipios informan antecedentes



**137**

nuevas jurisdicciones adheridas al SINAI



**166**

CELS implementados



**12.9%**

de población alcanzada por la INC



**239**

capacitaciones y encuentros regionales sobre el SINALIC



**94%**

de la población alcanzada por el Proyecto Nacional de Scoring



**915.349**

ciudadanos se descargaron su licencia digital



**346**

auditorías a los CELs



**8**

convenios de cooperación y fiscalización



**3**

provincias comenzaron a labrar actas



**16**

asambleas plenarias del CFSV



**18**

jurisdicciones participaron en promedio de cada asamblea

## CONTROL Y FISCALIZACIÓN

Una de las actividades que lleva adelante la ANSV es la de prevención y control de tránsito en rutas nacionales, las principales rutas provinciales y ejidos municipales cuando las autoridades de aplicación de la jurisdicción así lo requieran.

Tal como lo demuestra el Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015 de la Organización Mundial de la Salud, “el incumplimiento de la legislación a menudo socava el potencial de las leyes sobre seguridad vial para reducir los traumatismos y la mortalidad. Se requiere un mayor esfuerzo para optimizar las actividades destinadas a hacer que se cumpla la ley”. A tal efecto, y de acuerdo a lo mencionado en el apartado anterior sobre poder de constatación, la ANSV se encuentra en proceso de dotar a su personal de las competencias necesarias para infraccionar de manera autónoma en rutas nacionales. Asimismo, busca armonizar la normativa vigente en las distintas jurisdicciones para unificar las condiciones y capacidades operacionales del personal encargado de efectuar los controles del tránsito de todas las localidades del país, e incorporar una visión preventiva que supere lo meramente punitivo. Mediante este aspecto, se podrá adoptar las mejores prácticas de cada jurisdicción utilizando procedimientos vigentes, manteniendo el espíritu federal de la ley sin suprimir las acciones desarrolladas por las fuerzas de seguridad y policiales presentes en la jurisdicción.



# 2.1.

## FISCALIZAR

La fiscalización en la Argentina evolucionó notablemente durante los últimos años. Se comprendió la importancia de la oportunidad de la información, el empoderamiento de los agentes y policías de tránsito, la simplificación del proceso y sobre todo, su transparencia. La fiscalización manual, ponía de manifiesto la vulnerabilidad del agente, y no permitía ningún tipo de seguimiento de datos estadísticos.

El proceso de transición hacia una fiscalización electrónica y más segura se vio plasmado en la plataforma FiscalizAR, un verdadero cambio de paradigma en la fiscalización del tránsito. Esta aplicación permite el registro de todas las fiscalizaciones de tránsito de la Argentina, permitiendo la validación de la licencia en formato digital y la retención electrónica de la licencia de conducir, ya sea LNC o no. Esto genera una trazabilidad de los datos, que permite a todos los actores involucrados -fuerzas de seguridad, juzgados, ANSV-, a través de una Web App, tener acceso inmediato de todos los sucesos

relacionados al tránsito que se dan en las calles y rutas de nuestro país. La aplicación permite fiscalizar con conectividad y sin conectividad en el caso de licencia digital. Se desarrolló con el objetivo de realizar operativos y fiscalizaciones sobre la documentación requerida para circular según la normativa vigente, no así para realizar actas de infracción.

El proceso de devolución de licencias retenidas se volvió más simple y eficiente. Los juzgados pueden consultar las licencias retenidas desde la aplicación Web a través de un acceso especial. A partir de su rol específico, el sistema les permite devolver la licencia retenida, dejando la información de respaldo sobre la devolución realizada. Tanto el proceso de retención como de devolución se pueden integrar si los juzgados tienen sistemas de retenciones de licencia.

### Beneficios

- Es uno de los procesos de verifica-

ción de documentación más seguro y transparente. La aplicación verifica: LNC vigente, cédula titular o autorizado, retenciones de la LNC, permisos provisorios para conducir ante retención de licencia, registro de información de relación con las actas de infracción, registro de alcoholemia.

- Permite al agente validar el código QR de la licencia digital con y sin conexión.
- Permite al ciudadano portar la licencia en el teléfono y el fiscalizador puede verificar la validez de la misma sin posibilidad de fraude. La plataforma detecta si un código QR fue adulterado o si la licencia física es apócrifa.
- Crea el registro nacional de licencias retenidas e impide la existencia de licencias nacionales apócrifas.
- Mejora el control en materia de seguridad vial modernizando el proceso de fiscalización, retención y devolución de licencias.
- Permite fiscalizar todas las credenciales digitales de Mi Argentina en mate-

ria de tránsito.

- Permite a todos los cuerpos encargados del control de tránsito -nacionales, provinciales y municipales- validar, registrar y devolver licencias de conducir.
- Permite a los cuerpos fiscalizadores tener registro de cada una de las fiscalizaciones realizadas de manera simple, utilizando tecnología accesible a nivel masivo (cruce con estadísticas).

### Implementación a la fecha

- 29 organismos fiscalizadores utilizan la aplicación.
- 40 capacitaciones realizadas en el uso del sistema; tanto a nuestros agentes como a otros cuerpos fiscalizadores de nivel nacional, provincial y municipal.
- 142.000 fiscalizaciones registradas.
- 190 licencias apócrifas detectadas en 6 meses.



## 2.2.

### OPERATIVOS INVIERNO Y VERANO

Los recesos estivales e invernales son dos momentos de vital importancia en el tránsito, debido al gran caudal de vehículos que circula en los distintos puntos turísticos del país. Esto conlleva incrementar los puntos de control en estos lugares, como acción preventiva para evitar la ocurrencia de siniestros de tránsito.

En la etapa de planificación de los operativos verano e invierno, la Dirección de Coordinación del Control y Fiscalización Vial (DCCYFV) trabaja conjuntamente con la Dirección de Investigación Accidentológica, que informa acerca de los índices de siniestralidad y mortalidad más elevados durante los períodos invernales y estivales, sobre rutas nacionales. A partir de este diagnóstico, se planifica la cobertura de estos puntos críticos y se refuerza el control.

El Operativo Verano se desarrolla desde mitad del mes de diciembre hasta principio del mes de marzo. Asimismo, el Operativo Invierno se extiende entre el mes de

julio y los primeros días de agosto, a fin de abarcar el receso invernal de todo el país, el cual varía según la provincia. En ambas campañas operativas se ven afectados todos los recursos disponibles en cada una de las bases operativas que posee la ANSV.

Los agentes de fiscalización, durante el desarrollo de los operativos invierno y verano, llevan adelante operativos integrales (control de alcoholemia, documentación y elementos de seguridad) controles de velocidad, patrullaje, balizamiento, asistencia ante siniestros y asistencia ante catástrofes climáticas, como por ejemplo temporales de nieve o desprendimientos montañosos.

Para la realización de los operativos, existe un enorme trabajo de coordinación con los referentes de las agencias provinciales, gendarmería, policías locales, representantes municipales, con los cuales se planifican las actividades a desarrollar en conjunto y se delinear los criterios y parámetros a aplicar durante los operativos.



La tecnología aplicada a este tipo de actividades consiste en:

- PDA (Personal Digital Assistant). Cuenta con el sistema SIM (Sistema de Infracción Móvil), para labrar actas de infracción.
- FiscalizAR. Sistema con el que cuentan las PDA, a través del cual los agentes cargan los vehículos controlados, a fin de generar información estadística.
- Cinemómetros. Dispositivos para el control de velocidad de los vehículos que circulan en un determinado punto de la traza. Los mismos pueden ser estadísticos, disuasivos o sancionatorios.
- Alcoholímetros. Permiten detectar la cantidad de alcohol en sangre (mg/litro) de un conductor, siendo el máximo permitido en rutas nacionales 0,50 para vehículos particulares, 0,20 motocicletas y 0,00 para conductores profesionales.

- Radios portátiles tipo handy. Equipos que funcionan en banda UHF, los cuales facilitan la comunicación entre los agentes.
- Drones. Permiten tomar imágenes y videos aéreos de los operativos que se realizan.
- Centro de Operaciones de Control (COC). Mediante una plataforma de software se lleva a cabo el monitoreo de móviles y se da respuesta inmediata ante cualquier emergencia o inquietud de los agentes fiscalizadores.

#### Centro de Monitoreo y Alerta Vial

Los agentes de la ANSV comunican al Centro de Alerta Vial (CAV) todo acontecimiento que se suscite en la red de tránsito, como pueden ser siniestros, cortes de rutas, etc. Desde el CAV se activa un sistema de alerta en coordinación con el Centro de Operaciones de Control en la Base de Hudson, Policía, Bomberos y/o Emergencias Médicas, según correspon-

da. Existe un marco conceptual de procedimiento único en lo relativo a la prestación de asistencia ante un siniestro vial, que incluye: gestión de llamadas y tiempos de asistencia, identificación de recursos móviles "útiles" y mínimos necesarios, entre otros.

Asimismo, el CAV se encarga de relevar el estado del tránsito en las rutas para su posterior procesamiento. Esta información se difunde a las diferentes áreas competentes de la ANSV a través de un registro sistematizado, para la planificación de políticas de seguridad vial y la toma de decisiones.

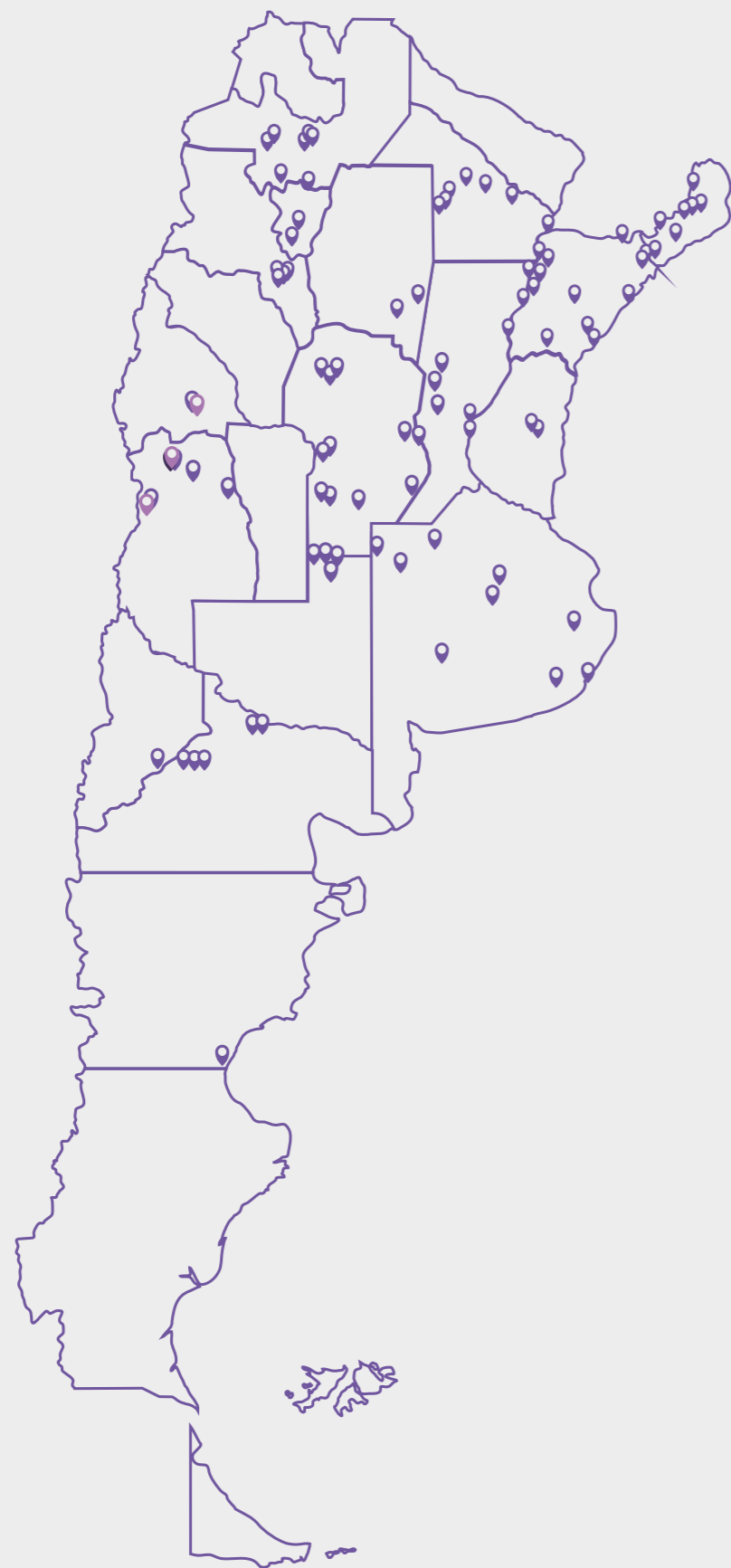


#### Expansión territorial

La ANSV cuenta a 2019 con 242 agentes en territorio. Esto implica que la capacidad de abarcar todo el territorio nacional se ve limitada. Es por esto, que desde 2019 se lleva a cabo una iniciativa de expansión territorial en cooperación con policías provinciales y fuerzas de control locales, que consiste en la realización de operativos en lugares que nunca habían sido cubiertos por las actividades de control y fiscalización de este organismo. El objetivo es que nuestros agentes establezcan criterios y buenas prácticas, y que estos sean transferidos a las policías provinciales, a través de instancias de capacitación teóricas y prácticas. De esta manera, se logra que en todo el territorio nacional los operativos de control de tránsito se realicen bajo una metodología homogénea.



## EXPANSIÓN TERRITORIAL



Se efectuaron operativos en al menos una oportunidad en más de 90 municipios de todas las zonas geográficas del país.

**Buenos Aires:** Balcarce, Gral. Lamadrid, Gral. Guido, Carlos Tejedor, Gral. Villegas, Gral. Alvear, Saladillo, Lincoln y Mar Chiquita.

**Catamarca:** El Rodeo, La Puerta, Paclín y San Fernando del Valle de Catamarca.

**Chaco:** Roque Saenz Peña, Avia Terai, Presidencia de la Plaza, Charata, Corzuela y Las Breñas.

**Chubut:** Rada Tilly.

**Córdoba:** Villa Allende, Bell Ville, Marcos Juárez, Arias, Chucul, Vicuña Mackenna, Río Cuarto, Laboulaye, La Cautiva, Malvinas Argentinas y Montecristo.

**Corrientes:** San Roque, Bella Vista, Lavalle, Saladas, San Lorenzo, Tres de Abril, Nueve de Julio, Mariano I. Loza, Colonia Libertad, Monte Caseros, La Cruz, Esquina, Sauce, San Carlos, Gob. Virasoro y Santa Ana de los Guácaras.

**Entre Ríos:** Diamante, Villa Urquiza, Villa Domínguez y Villaguay.

**La Pampa:** Realicó, Quetrequén, Damián

Maisonave y Embajador Martini.

**Mendoza:** Ciudad de Mendoza, Guaymallén, Godoy Cruz, Junín, La Paz, Tunuyán y San Carlos.

**Misiones:** Aristóbulo del Valle, San Ignacio, San Vicente, San José, Oberá, El Alcazar y Dos de Mayo.

**Neuquén:** Ciudad de Neuquén.

**Río Negro:** Fernández Oro, Villa Regina, Ing. Luis. A. Huergo, General Roca y Allen.

**Salta:** El Tala, San José de los Cerrillos, Rosario de Lerma, Payogasta, Cachi, Animaná y La Merced.

**San Juan:** Ciudad de San Juan y 9 de Julio.

**Santa Fe:** Cañada Rosquín, Angélica y Lehmann.

**Santiago del Estero:** Bandera y Pinto.

**Tucumán:** Concepción y Acherál.

## 2.3.

### ACTIVIDADES DE CONSTATAción EN CENTROS DE FRONTERA

Dado el flujo continuo de vehículos extranjeros que ingresan y egresan del país, sobre todo de transporte carga, surgió la necesidad de desarrollar controles en pasos fronterizos. A través de 14 centros de frontera, nuestras rutas se conectan con las de tres países limítrofes (Brasil, Chile y Paraguay) por los cuales se da el intercambio de bienes relacionados al comercio terrestre entre los países. Se pretende asegurar que los vehículos extranjeros que ingresan a nuestro territorio lo hagan de acuerdo a las normas de circulación vigentes, sea un vehículo particular o transporte de carga y pasajeros.

En cada centro de frontera, diversos organismos desarrollan sus funciones específicas. El inicio de actividades en cada uno requiere de un gran trabajo de coordinación con una variedad de organismos: Gendarmería Nacional Argentina, Dirección de Aduanas, Comisión Nacional de Regulación del Transporte; y por parte de la jurisdicción, el organismo por el cual sea competente el juez que intervendrá.

En los centros de fronteras los agentes de la ANSV podrán realizar control de documentación, concientización, controles de alcoholemia, entre otros, y contarán con las herramientas necesarias para poder hacerlo en forma eficiente y eficaz: PDAs, sistemas de gestión SIM, aplicación Fiscalizar, y todo aquel soporte necesario en el marco del Sistema Nacional de Administración de Infracciones (SINAI).

En el año 2019, por primera vez en el país se comenzó a fiscalizar el tránsito en el Centro de Fronteras Santo Tomé, Corrientes - Sao Borja. Actualmente, la ANSV se encuentra en gestiones con diversas localidades de las provincias de Corrientes, Misiones, Salta, Mendoza y Entre Ríos. Continuar extendiendo la presencia de la ANSV en el resto de los centros de frontera posibilitará un mayor despliegue territorial con miras a aportar positivamente en el control y fiscalización del territorio.



## PRINCIPALES LOGROS



OPERATIVOS  
VERANO-INVIerno 2016-2019



### EXPANSIÓN TERRITORIAL



## EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN

A partir de la Ley N° 24.449 se estableció la necesidad e importancia de incluir la educación vial en todos los niveles de enseñanza para contribuir, a través de la información y la concientización, a reducir la tasa de siniestralidad en el país. La educación es fundamental para explicar y promover desde edades tempranas los beneficios y razones de la conducta adecuada del conductor y del resto de los usuarios de la vía pública. A su vez, la información pública y las campañas de comunicación social apuntan a reforzar el mensaje educativo, con el objetivo de tener una población más consciente y responsable respecto a la seguridad vial.

Los medios de comunicación y las redes sociales constituyen uno de los principales aliados a la hora de difundir mensajes de seguridad vial, con los beneficios de poder segmentar dicho mensaje en función de la masa crítica a la que se pretende apuntar.



# 3.1.

## CAPACITACIONES Y TALLERES A PÚBLICOS SEGMENTADOS

Durante estos cuatro años la educación se convirtió en un pilar fundamental para la gestión de la seguridad vial. El efecto multiplicador que genera es inmensurable, y un aliado a la hora de emprender un cambio cultural en la sociedad. En función del diagnóstico que brinda el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se detectaron problemáticas locales, en base a las cuales se diseñaron herramientas de gestión desde una visión multidimensional de la temática. En este sentido, el Centro de Formación en Políticas y Gestión de la Seguridad Vial desarrolló cursos a nivel federal, alcanzando a cientos de miles de personas. Las metodologías utilizadas para estos cursos fueron diversas e incluyeron: i) exposición dialogada; ii) análisis de casos; iii) simulacro de operativos; y iv) actividades prácticas en el espacio público.

### Jornadas con alumnos de escuelas primarias y charlas en escuelas secundarias

Los objetivos de las jornadas para alum-

nos son: i) reflexionar acerca de la seguridad vial como problema cultural, y pensar el vínculo de los alumnos con el concepto de espacio público; ii) fortalecer espacios de información, reflexión y debate que permitan la formación autónoma, crítica y responsable del joven en su construcción de ciudadano asociado al tránsito; y iii) lograr que los alumnos se reconozcan como ciudadanos y ejerzan su ciudadanía de forma activa y responsable. Las actividades se desarrollaron de manera transversal a las asignaturas, de manera progresiva y acorde a los roles y conocimientos viales de los estudiantes. Se tomaron en cuenta el contexto y las particularidades de la situación local.

En las escuelas primarias se abordaron los temas de forma lúdica, para que los niños reconozcan la temática de una forma amena, priorizando los distintos roles que asumen como pasajeros de autos y transporte público y como peatones. En las escuelas secundarias se plantearon temas como la convivencia en el espacio

público, los distintos roles en el tránsito, los elementos de cuidado para la circulación, los conceptos de accidente y siniestro vial, los hechos viales como procesos sociales y culturales, el rol del Estado y la responsabilidad ciudadana.

Para complementar las jornadas y lograr que las temáticas planteadas queden instaladas, se entregaron afiches para ser colocados en los espacios comunes de las escuelas. Estos abordan las siguientes temáticas: alcohol, moto, bicicleta y sistema de retención infantil. Se distribuyeron más de 35.000 afiches en escuelas de todo el país.

**SRI SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL**  
El lugar más seguro para los niños en el auto es en el asiento de atrás, con el SRI correspondiente. Su uso es obligatorio hasta los 10 años.

**GRUPO 0**  
Hasta 10 kg (de 0 a 6 meses)  
¡MANEJO HACIA ATRÁS!

**GRUPO 0+**  
Hasta 13 kg (de 0 a 15 meses)  
¡MANEJO HACIA ATRÁS!

**GRUPO 1**  
De 9 a 18 kg (de 1 a 4 años)

**GRUPO 2**  
De 15 a 27 kg (de 4 a 6 años)

**GRUPO 3**  
De 22 a 36 kg (de 6 a 12 años)

**COLOCACIÓN DEL SRI**  
Hasta los 15 o 18 meses, dependiendo del peso del niño, el SRI se ubica en forma invertida a la marcha del vehículo. Debe estar fijo al asiento y colocado según las indicaciones del fabricante.

**USO CORRECTO DEL CINTURÓN**  
El cinturón tiene que pasar por la clavícula y la cadera. Nunca por el cuello o sobre el vientre.

**EL SRI permite que el niño viaje seguro y protegido.**

Educación vial desde la primera infancia

Trabaja las puertas de los edificios. Asegúrese de que el niño no saque las manos por la ventanilla.

Cruzar siempre por las esquinas. Los niños siempre deben ir de la mano de un adulto.

En todos los vehículos, incluso en los puentes peatonales.

En el transporte público, los niños siempre sentados.

**ENTRE TODOS PODEMOS CUIDAR LA VIDA DE LOS MÁS CHICOS.**

SEGURIDAD VIAL  
Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

**EN BICI SEGURO**  
SEGURIDAD VIAL DEL CICLISTA

**SU USO PROTEGE TU VIDA**

**1 EL CASCO**

- ✓ Homologado
- ✓ Acorde al tamaño de la cabeza
- ✓ Colocado de manera correcta cubriendo tu frente y barbilla
- ✓ Bien abrochado: las hebillas deben ajustarse sin molestias
- ✓ Tiene fecha de vencimiento, **verificalo**

**2 CARGA Y ACOMPAÑANTE**

- Evitá perder el equilibrio
- No lleves una carga que supere el ancho del manubrio
- No olvides colocar espejos y bocina a tu bici
- Usá la sillita para traslado de niños y niñas

**3 HACETE VISIBLE**

- Por la noche usá siempre las luces encendidas
- Luz blanca adelante y roja atrás
- Poné reflectantes a tu bici: pedales, rayos y cuadro
- Usá ropa clara y chaleco reflectivo

**4 CÓMO CIRCULAR**

- En el sentido del tránsito
- En línea recta
- Por el carril de la derecha
- Anticipá tus maniobras
- Tomá distancia con el resto de los vehículos
- Cedé siempre el paso al peatón
- En autopista está prohibido circular en bici

**EN ZONA URBANA**

- Siempre por la calzada, nunca por la vereda
- Tomá 1.5 m de distancia del cordón y de los autos estacionados

**EN RUTA**

- Pedaleá por la banquina si está asfaltada
- Si no hay banquina, circulé por la derecha de la calzada central

**DISTRACCIONES**

- Si tenés que atender el celular, detenete
- Los auriculares anulan tu audición, sacáelos al circular
- Protégé tu visión con lentes

La bici es un vehículo: no mezcles alcohol y conducción

www.argentina.gob.ar/seguridadvial | /InfoSegVial

SEGURIDAD VIAL  
Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

### Concurso Nacional de Educación Vial

El 8 de octubre es el día del Estudiante Solidario. Se estableció en el calendario escolar en 2007 en conmemoración a los estudiantes y la docente del colegio Ecos, fallecidos en 2006 a causa de un siniestro de tránsito cuando regresaban de una jornada solidaria en la provincia de Chaco.

El concurso pretende recuperar experiencias y acciones solidarias que desarrollan los estudiantes en el espacio público y hacia su comunidad, con el fin de promover actitudes de respeto y cuidado. La iniciativa se adapta a los distintos niveles educativos a los cuales está destinado. Las temáticas son variadas e incluyen el uso del espacio público, el rol de peatón, uso del cinturón de seguridad y casco o alguna otra problemática que se presente a nivel local. Han participado en estos cuatro años, más de 400 escuelas de distintos municipios del país.

### Cursos de conducción segura

Es importante desarrollar acciones que tiendan a reconfigurar el espacio de circulación y promuevan la adquisición de hábitos seguros. Es preciso hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en el contexto vial y recuperar el sentido social del cuidado de uno mismo y del otro, en la vía pública. De esta manera, se promueve la capacitación de conductores responsables.

Esta actividad estuvo dirigida a choferes de organismos públicos y empresas privadas. Busca que los asistentes comprendan la problemática de la seguridad vial y el contexto donde desarrollan sus actividades como choferes. A su vez, busca concientizar sobre las consecuencias de los siniestros viales tanto para el organismo como para la sociedad en general.



Jornada de nivel secundario, Instituto Evangélico Americano, CABA, mayo de 2019.



Curso de conducción segura, ANDREANI, agosto 2017.

## 3.2.

### TALLERES DE FORMACIÓN A DOCENTES

En el año 2015, fue sancionada la Ley de Promoción de la Educación Vial, N° 27.214. La misma propone: a) la inclusión sistemática de la educación vial; b) la asistencia a las jurisdicciones provinciales y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la implementación y profundización de planes e iniciativas locales en todas las modalidades educativas; c) el diseño e implementación de recursos didácticos para la formación docente de los nuevos maestros y profesores; d) la elaboración y distribución de materiales de apoyo a la tarea docente y de información para las familias y la comunidad en general, que favorezcan el desarrollo curricular de los Núcleos de Aprendizaje Prioritario (NAP). En concordancia con estos aspectos, se desarrollaron acciones tendientes a fortalecer e impulsar la formación docente en materia de educación vial. De esta manera, se implementó un programa de capacitación del cual participaron más de 26.000 docentes de todos los niveles y modalidades de enseñanza del país.

La estrategia metodológica adoptada

para los cursos a docentes tomó dos dimensiones, una presencial y otra virtual. Los objetivos principales de estas capacitaciones incluyeron: i) compartir las perspectivas actuales de la educación vial; ii) promover el abordaje de la educación vial en las instituciones escolares de manera transversal a la currícula; iii) brindar a los docentes contenidos y propuestas para la enseñanza de la educación vial comprendiendo a la seguridad vial desde un enfoque contextual y como una problemática socio-cultural y ética.

En coordinación con los ministerios de educación provinciales, y cumplimentando con los requisitos exigidos, se logró que a través de estos cursos se le asigne puntaje a los docentes de Catamarca, Corrientes, Entre Ríos, Neuquén, Salta y Santa Cruz. En relación al modo virtual, se logró un acuerdo con el INFoD (Instituto Nacional de Formación Docente, Ministerio de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología) para brindar el curso a través de la plataforma disponible en su sitio web, favoreciendo su alcance entre los docentes del país.



*Taller para docentes con puntaje, Dirección de Seguridad Vial de la provincia de Catamarca, 2019.*

# 3.3.

## CAPACITACIONES A AGENTES DE CONTROL Y POLICÍAS PROVINCIALES

A través de las capacitaciones que la ANSV dicta a los agentes, se busca que los mismos incorporen los conceptos correspondientes a las funciones, acciones y métodos adecuados para hacer efectiva la labor de control en la vía pública. Se aspira a que el personal operativo, encargado de realizar los procedimientos de control y fiscalización, adquiera los conocimientos necesarios para desempeñar su tarea de forma idónea y eficiente.

Asimismo, se les brinda herramientas a los agentes y policías para que estos puedan interpelar al ciudadano en el marco de los controles, dándoles recomendaciones y consejos a los conductores respecto de acciones preventivas. En este sentido, se desarrollaron diferentes herramientas de comunicación para lograr una interacción permanente con la comunidad, fortaleciendo los valores, ética y compromiso de los agentes y policías como funcionarios públicos. Durante estos cuatro años, se trabajó con Agentes Municipales y Policías de 21 provincias del país.

### Curso Básico para Agentes Nacionales de Seguridad Vial

El Curso Básico es un plan de capacitación integral que permite a los agentes de la ANSV participar de una instancia de formación intensiva y conjunta, que les proporciona herramientas conceptuales y operativas a fin de fortalecer su trabajo y reafirmar su compromiso. Su objetivo general es actualizar los conocimientos de quienes se desempeñan como agentes de control y fiscalización en las rutas del país, a fin de posibilitar un nivel de desempeño acorde a las exigencias de sus tareas diarias. Estos conocimientos no refieren sólo a la normativa y uso de las nuevas tecnologías, sino que también incorporan un eje humanístico donde se trabaja el correcto abordaje de situaciones conflictivas. De esta manera, los agentes adquieren una formación completa, que contribuye a mejorar su práctica profesional y personal, y a fomentar el trabajo en equipo, la confianza, el respeto y la comunicación

entre pares. La mejora en su rendimiento impacta de manera positiva en la sociedad en general, ya que se les proporciona herramientas para que sean capaces de concientizar en ocasión de un control u otra instancia de intercambio con la ciudadanía. Se contó también con la participación de otros cuerpos de tránsito provinciales y municipales, bajo la premisa de lograr una unificación de criterios entre todos los intervinientes en el control y prevención de la siniestralidad vial.

La modalidad del curso fue presencial, con una duración de 346 horas cátedra por comisión, distribuidas en tres meses. La capacitación abarcó diversos ejes temáticos, entre los que se destacan: i) introducción al derecho y marco normativo de la seguridad vial; ii) tecnología aplicada a la seguridad vial; iii) primer respondiente en emergencias viales; iv) cuidado de la salud y preparación física; v) infraestructura vial; vi) conducción segura; vii) comunicación y resolución de conflictos; viii) control, fiscalización y actuación en siniestros viales; y ix) actuaciones educativas. La elección de dichos ejes y el armado del plan integral fueron producto de la detección de necesidades del cuerpo de agentes con la finalidad de lograr el fortalecimiento de su actividad.

Los alumnos fueron capacitados por profesionales especializados en las distintas temáticas y expertos de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT). Participaron a su vez de clases prácticas en Campo de Mayo llevadas a cabo por personal del Ejército. Los agentes recibieron la matriculación como Guía de Helicópteros y una serie de prácticas específicas como Primeros Respondientes. Durante el curso, los alumnos utilizaron los equipos de alcoholímetros, cinemómetros y PDAs, los cuales permiten realizar correctamente las tareas de control, fiscalización vial y labrado de actas.

Desde su primera edición, en el año 2017, se han realizado 5 cursos completos que

permitieron capacitar al 78% de los agentes de la ANSV. La calificación promedio general fue de 84,3/100 puntos, lo cual refleja el compromiso, entusiasmo y dedicación de los agentes.

Para medir el nivel de satisfacción y calidad del curso, se realizó una encuesta en donde los alumnos plasmaron su nivel de conocimiento previo y posterior al curso. Los resultados mostraron mejoras en la autopercepción de su trabajo y sus funciones, demostrando que el nivel de satisfacción aumentó un 50%. Asimismo, se incrementaron el compañerismo y las buenas relaciones entre los agentes que comparten tareas.

Hubo, a su vez, resultados positivos y notorios en las áreas de comunicación, lo que se tradujo en una mejora de la expresión escrita y oral, mayor predisposición a la resolución efectiva de conflictos, desarrollo de la empatía y reflexión respecto a la problemática vial. Los agentes manifestaron que pudieron aplicar los conocimientos adquiridos para mejorar su trabajo, y destacaron el desarrollo de la confianza y seguridad que incorporaron a la hora de enfrentarse con un siniestro vial.

En el futuro se espera capacitar al 22% de los agentes que aun no realizaron el curso. De esta forma, se logrará que todos los agentes de la ANSV reciban una misma instrucción, que les permita unificar criterios, mejorar su trabajo diario y contribuir a cumplir la misión de la ANSV: disminuir la tasa de siniestralidad vial.







# 3.4.

## RED ACADÉMICA DE SEGURIDAD VIAL

La iniciativa de esta Red surge de la ausencia de un vínculo estable y fluido por parte de la ANSV con la comunidad académica abocada a la realización de investigaciones en materia de seguridad vial, o que potencialmente podrían realizarlas. Dicho vínculo permite ahondar e incorporar mayor conocimiento respecto a los temas o la problemática enfrentada al momento de diseñar políticas públicas de seguridad vial, brindando mejores herramientas para su accionar.

En octubre de 2016 se presentó el proyecto en el XVII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, donde tuvo una importante aceptación por parte de la comunidad académica. En marzo de 2017 se lanzó oficialmente la Red Académica de Seguridad Vial en conjunto con la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación de la Nación. Su objetivo es vincular a los investigadores que actualmente desarrollan, o potencialmente desarrollarían investigaciones en torno a problemáticas de movilidad y seguridad

vial; y a su vez, entre estos investigadores y las instancias de gestión de la seguridad vial, para incorporar conocimiento científico al desarrollo de políticas públicas.

La Red Académica de Seguridad Vial se ha propuesto:

- Contribuir al desarrollo y consolidación de la investigación en materia de movilidad segura.
- Alentar y favorecer los espacios para el desarrollo de marcos teóricos, en los que las distintas disciplinas que tienen injerencia en la movilidad segura se complementen, para llegar a soluciones integrales para las problemáticas, comunicando y difundiendo hallazgos y resultados en materia de movilidad segura.
- Brindar a las instancias de investigación académica e investigación aplicada vínculos y espacios de contacto con el territorio, de forma que las in-

vestigaciones se realicen sobre problemáticas propias del territorio.

- Articular a las instancias de investigación académica con las instancias de gestión para que las investigaciones desarrolladas y sus conclusiones puedan ser utilizadas por los funcionarios públicos, tendiendo a su aplicación en forma de políticas públicas.
- Favorecer la formación de recursos humanos idóneos para su desempeño en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad segura, con base en el conocimiento científico, para su de-

sarrollo tanto en investigación como en gestión.

Desde la Red se desarrollaron jornadas en las distintas regiones del país con el objetivo de visibilizar las investigaciones y a los equipos locales. Se organizó un concurso con jurados externos a la ANSV para impulsar investigaciones de aplicación práctica. Asimismo, se entablaron vínculos con diversos grupos de investigación y universidades que facilitaron el desarrollo de otros proyectos en el marco de la ANSV.



*Simpósio de la Red Académica de Seguridad Vial, noviembre 2017.*

Jornada	Fecha	Tema	En coordinación con
Jornada de la Red Académica de Seguridad Vial	Mar. 2017	Presentación del proyecto de la Red Académica de Seguridad Vial	Secretaría de Políticas Universitarias, Ministerio de Educación de la Nación
Jornada Académica de Seguridad Vial. NEA	May. 2017	Investigaciones desarrolladas por investigadores del NEA	Gobierno de la Provincia de Chaco y Universidad Nacional del Nordeste (UNNE)
Aportes de las Ciencias del Comportamiento al Diseño de Políticas Públicas en Seguridad Vial	Jul. 2017	Economía del comportamiento y seguridad vial	Universidad Nacional del Sur y Universidad Pompeu Fabra
Aportes de las Ciencias del Comportamiento al Diseño de Políticas Públicas en Seguridad Vial	Abr. 2018	Investigaciones desarrolladas por investigadores de la Escuela de Caminos en temas de ingeniería vial, región de Cuyo	Gobierno de la Provincia de San Juan y Escuela de Ingeniería de Caminos de Montaña (EICAM)
Jornada Académica de Seguridad Vial - Buenos Aires	Ago. 2018	Investigaciones desarrolladas por investigadores de la Escuela de Caminos en temas de urbanismo, región Centro	Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el Instituto de Políticas del Ambiente Construido (IIPAC)
Simposio de la Red Académica de Seguridad Vial	Nov. 2017	Presentación de investigaciones ganadoras del Concurso de Investigaciones de la RASV 2017	
Taller: Pensar la Velocidad	Oct. 2018	Taller multidisciplinario para el diseño de soluciones holísticas sobre la problemática de la velocidad	
Seguridad Vial y Medio Ambiente	Jun. 2019	Investigaciones y medidas para responder a la problemática de atropello de fauna animal	Gobierno de la Provincia de Misiones y Administración de Parques Nacionales
Nuevas Tecnologías de Movilidad Urbana	Jul. 2019	Investigaciones para explorar la problemática de nuevos vehículos en el entorno urbano	Facultad de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica Argentina
Caminos Rurales	Oct. 2019	Nuevas estrategias para el mantenimiento y operación de caminos rurales	Secretaría de Planificación, Ministerio de Transporte de la Nación

Desde su puesta en marcha, la expansión de la Red ha ido en ascenso y actualmente cuenta con 530 investigadores inscriptos como miembros, provenientes de 15 disciplinas distintas y de diversas instituciones de todas las provincias del país.



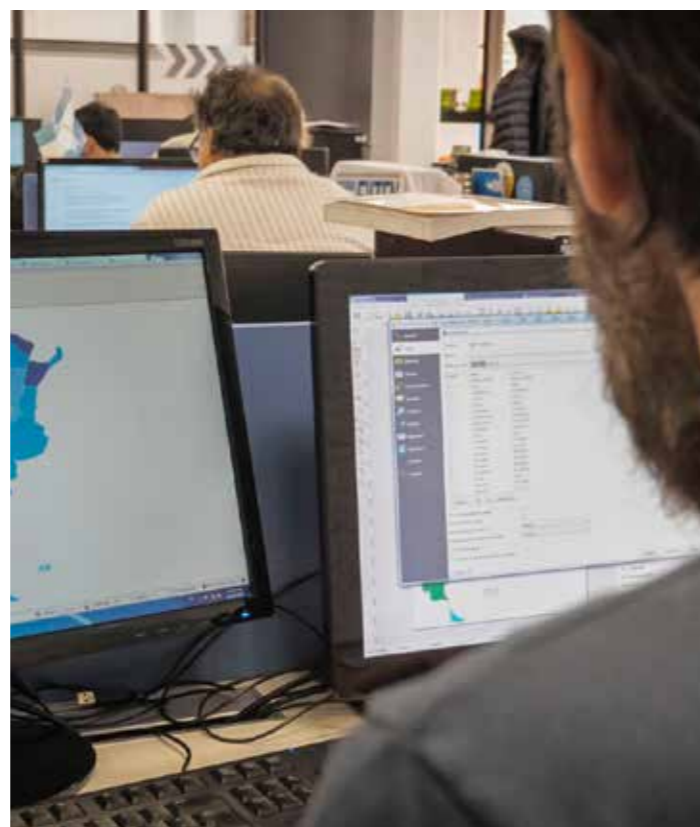
Simposio de la Red Académica de Seguridad Vial, noviembre 2017.

# 3.5.

## ESTUDIOS DE INVESTIGACIÓN

Generar investigaciones sobre diferentes factores que intervienen en la cadena de resultados de la seguridad vial (contexto, intervenciones, factores de riesgo, resultados finales y costos) es sin duda una de las principales funciones de la ANSV. Asimismo, difundir los resultados a la ciudadanía y a los diferentes órganos internos y externos a la ANSV es imprescindible para la gestión basada en evidencia. Genera a su vez conocimiento de la problemática y contribuye así a concientizar a la ciudadanía en general.

Estas investigaciones surgen de la detección de necesidades de información por parte del gobierno nacional u otros niveles de gobierno, muchas de estas resultaron inéditas para el país. Para un correcto abordaje, se requiere diseñar una agenda y un plan anual de proyectos de investigación.



### Investigaciones y productos asociados

Año	Investigaciones y productos asociados	Estado	Difusión
2016 2017	Estudio observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas.	Publicación web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ENOV, noviembre 2017</li> <li>• Comité Consultivo</li> <li>• V Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, octubre 2017</li> <li>• Ministerio de Transporte</li> <li>• Simposio de la Red Académica, noviembre 2017</li> <li>• 6ta conferencia del IRTAD, Marruecos, octubre 2017</li> <li>• 3º Congreso Argentino de Seguridad Vial, CABA, junio 2017</li> <li>• Foro de Seguridad Vial Sustentable, CABA, septiembre 2017</li> <li>• II Encuentro de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, CABA, noviembre 2017</li> </ul>
2016 2017	Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la seguridad vial.	Publicación web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transporte</li> </ul>
2017	Diseño de un manual metodológico para la realización y evaluación de campañas en seguridad vial de la ANSV.	Producto interno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transporte</li> </ul>
2017	Aproximación a un desarrollo metodológico para la estimación de los costos sociales de la siniestralidad vial en Argentina.	Producto interno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ENOV, septiembre 2019</li> <li>• Consejo Provincial de Entre Ríos, agosto 2019</li> <li>• CFSV, mayo 2019</li> </ul>
2017 2018	Estudio de un caso exitoso en gestión de la seguridad vial. El uso de elementos de seguridad vial en Mendoza.	Publicación web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congreso de Seguridad vial de Mendoza, octubre 2019</li> <li>• ENOV, noviembre 2017</li> </ul>
2017 2018	¿Por qué los niños se trasladan de manera insegura en Argentina?	Publicación web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foro Internacional de Seguridad vial infantil (FISEVI), junio 2019</li> <li>• VIII Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, noviembre 2018</li> <li>• ENOV, septiembre 2018</li> </ul>
2017 2018	Análisis del sistema de creencias que motiva las conductas de riesgo de los jóvenes en relación al consumo de alcohol.	Publicación web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transporte</li> <li>• VI Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, octubre 2017</li> <li>• Road Safety in Five Continents Conference, Corea del Sur, mayo 2018</li> </ul>
2017 2018	Estudio sobre carga global de enfermedad por siniestros viales en Santa Fe (2015-2016).	Publicación web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jornada conjunta con la Provincia de Santa Fe, abril 2018</li> </ul>

Año	Investigaciones y productos asociados	Estado	Difusión
2018	Estimación de la carga global de enfermedad por siniestros viales en CABA.	Publicación web	• Expomedical, Jornada de capacitación hospitalaria, CABA, septiembre 2019
2018	Evaluación del curso de re-educación que brinda el Centro de Formación de la ANSV a imputados penales.	Producto interno	• Áreas ANSV
2018 2019	Estudio observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas.	Publicación web	• IX Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, marzo 2019
2018 2019	Estimación de costos sociales de los siniestros viales en Argentina para el año 2017.	Publicación web	• IX Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, marzo 2019 • CFSV, Chaco, marzo 2019 • Expoestrategas, Industria del Seguro, agosto 2019 • Congreso Provincial de Seguridad Vial, Entre Ríos, agosto 2019
2019	Carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017.	Publicación web	• X Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, julio 2019
2019	Estudio de un caso exitoso en gestión de la seguridad vial. Caso Santa Fe.	En proceso	• ENOV, septiembre 2019. Panel: "Las consecuencias de la siniestralidad vial en sus múltiples dimensiones" • Comité Consultivo
2019	Historias de vida de lesionados por el tránsito.	Publicación web	
2019	Guías de política pública: "Alcohol y conducción"; "Seguridad vial infantil"; "Uso del casco"; "Diseño y evaluación de campañas de seguridad vial".	Publicación web	• CFSV, Neuquén, diciembre 2018
2019	Herramientas metodológicas: "Metodología del estudio observacional para provincias y municipios"; "Calculadora y manual del usuario para la estimación de costos de la siniestralidad vial".	Publicación web	• IX Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, marzo 2019 • CFSV, Mendoza, agosto 2019 • Consejo Provincial, Entre Ríos, julio 2019
2019	Consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas en siniestrados viales.	Publicación web	• Difusión prevista para 2020
2019	Estudio para la medición y comprensión del comportamiento de los peatones.	Publicación web	• Difusión prevista para 2020

Cabe destacar, que tres de estas investigaciones fueron realizadas de manera conjunta con las provincias de Mendoza, Santa Fe y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, promoviendo el fortalecimiento de los observatorios viales de estas jurisdicciones.

A su vez, cada uno de los estudios elaborados por el Observatorio Vial fue presentado a las áreas internas de la ANSV. Asimismo, todos ellos fueron presentados con mayor profundidad, a modo de taller, a las áreas de Capacitación y Campañas Viales; las cuales utilizaron los hallazgos de las investigaciones para la realización

de sus spots publicitarios, folletos, gráficas, notas de prensa, material de formación para las charlas educativas, entre otros, promoviendo así una cultura organizacional de trabajo basada en evidencia.

Por último, los estudios también fueron compartidos en instancias de congresos internacionales, eventos multisectoriales nacionales, los Encuentros Nacionales del Observatorio Vial, jornadas reflexivas sobre seguridad vial, ante el Comité Consultivo, el Consejo Federal, mesas multisectoriales, eventos de la Red Académica de Seguridad Vial, entre otros.



# 3.6.

## CAMPAÑAS MASIVAS DE COMUNICACIÓN

La estrategia de comunicación fue guiada por la necesidad de generar un profundo cambio en la cultura vial de los argentinos. Una acción clave en este sentido, fue la realización de campañas masivas, donde a través de la repetición del mensaje se persigue la eficacia de los mismos. Asimismo, la ANSV se planteó un nuevo abordaje de la comunicación, utilizando un enfoque persuasivo y un tono y lenguaje gráfico que genere cercanía.

Durante estos cuatro años, la ANSV realizó tres campañas masivas de concientización en conjunto con Presidencia de la Nación. Por primera vez, las campañas estuvieron basadas en evidencia, en datos concretos recabados por el Observatorio Vial. Esto permitió determinar las problemáticas más graves en las que debían enfocarse las campañas, el público objetivo (población vulnerable) al que debían dirigirse y el conjunto de creencias que guían y motivan los comportamientos inseguros. Los estudios realizados por el Observatorio Vial también revelaron la necesidad

de virar el enfoque de las campañas de concientización que se venían realizando hasta el momento. Pasar de un enfoque meramente informativo a un enfoque persuasivo, disruptivo, basado en la creatividad, que genere empatía con el público objetivo y que devenga en un cambio de comportamiento efectivo.

De acuerdo a los últimos estudios observacionales, solo el 50% de las personas utilizan el cinturón de seguridad cuando circulan en auto y solo 6 de cada 10 motociclistas argentinos usan el casco. Por ello, las campañas se centraron en fomentar el uso de estos elementos de seguridad.

### Nuestras campañas masivas

Las campañas “Embarazada” y “Montaña Rusa” consistieron en dos spots de TV con rotación en todos los medios televisivos más importantes del país.

La campaña “Manejá con el ejemplo. Entre todos nos podemos cuidar” estuvo pre-



Spot “Montaña Rusa”, 2017

sente en todo el país desde diciembre de 2018 hasta octubre de 2019. Fue una de las campañas de concientización en seguridad vial más extensa que se realizara en el país. Comprendió 2 spots de TV (uno de casco y otro de cinturón de seguridad), piezas gráficas y audiovisuales para medios digitales (YouTube, Instagram, Facebook, Google Ads, Mercado Libre, Olx), 5 avisos para los medios gráficos más relevantes, 6 spots de radio y cartelería para vía pública. Se identificaron las problemáticas locales y puntos negros donde colocar la cartelería de manera segmentada y

apuntando a un público target.

Asimismo, los spots de casco y cinturón se reprodujeron durante tres meses (coincidentes con vacaciones de invierno) en 100 salas de cine distribuidas en todo el país. Más de 3 millones de personas fueron concientizadas sobre la importancia del uso del cinturón y el casco. Para reforzar el mensaje, se realizaron activaciones de concientización en el lobby de complejos de cine durante cuatro semanas.



Spot "Con cinturón la podés contar. Maneja con el ejemplo", 2018

<p><b>Instagram</b></p> <p>ALCANCE <b>4.411.387</b></p> <p>% ALCANCE <b>40,40%</b></p> <p>IMPRESIONES <b>15.117.114</b></p> <p>REPRODUCCIONES <b>1.442.883</b></p> <p>FRECUENCIA <b>3,43</b></p>	<p><b>Facebook</b></p> <p>ALCANCE <b>3.098.621</b></p> <p>% ALCANCE <b>19,05%</b></p> <p>IMPRESIONES <b>9.107.843</b></p> <p>REPRODUCCIONES <b>1.321.559</b></p> <p>FRECUENCIA <b>2,94</b></p>	<p><b>YouTube</b></p> <p>ALCANCE <b>109.632</b></p> <p>% ALCANCE <b>45,76%</b></p> <p>IMPRESIONES <b>5.868.721</b></p> <p>VISUALIZACIONES <b>2.685.688</b></p> <p>FRECUENCIA <b>3</b></p>
--	--	---

<p><b>OLX</b></p> <p>ALCANCE <b>619.748</b></p> <p>% ALCANCE <b>10%</b></p> <p>IMPRESIONES <b>4.431.843</b></p> <p>INTERACCIONES <b>3.695</b></p> <p>FRECUENCIA <b>3</b></p>	<p><b>Display</b></p> <p>ALCANCE <b>52.231</b></p> <p>% ALCANCE <b>2%</b></p> <p>IMPRESIONES <b>935.309</b></p> <p>CLICS <b>3.607</b></p> <p>CTR <b>0,39%</b></p> <p>FRECUENCIA <b>3</b></p>	<p><b>Mercado Libre</b></p> <p>ALCANCE <b>619.748</b></p> <p>% ALCANCE <b>10%</b></p> <p>IMPRESIONES <b>4.431.843</b></p> <p>INTERACCIONES <b>3.695</b></p> <p>FRECUENCIA <b>3</b></p>
--	--	--

Análisis de rendimiento. Campañas digital "Maneja con el ejemplo. Entre todos nos podemos cuidar"

**Alcance:** Número de personas que vieron los anuncios por lo menos una vez.

**Impresiones:** Número de veces que los anuncios aparecieron en la pantalla.

**Frecuencia:** Promedio de veces que cada persona vio el anuncio.

**CTR:** Número de clics que obtiene un enlace respecto a su número de impresiones.



Spot "Con casco la podés contar. Maneja con el ejemplo", 2018

### Campaña digital. Rendimiento y público

#### YouTube

La campaña superó ampliamente el benchmark para este tipo de producciones (20%). En cuanto a las vistas al 100% también tuvieron un buen desempeño, ya que superan el 18%. En relación al porcentaje de visualización (VTR) obtuvo muy buenas tasas en todos los dispositivos. El rango etario que más reprodujo el video fueron hombres de 18 a 24 años.

#### Display (banners animados)

Se impactó a más de 52 mil personas. Los banners fueron vistos más de 935 mil veces. Las personas que más vieron los banners fueron hombres y mujeres de 25 a 34 años.

#### Facebook

En Facebook la campaña corrió 10 días en las 24 provincias del país. Se logró una cobertura promedio de 30,39%. El nivel de relevancia general de la campaña fue alto, 5,46 en promedio (la puntuación va del 1 al 10). Esta campaña generó un interés similar tanto en hombres como en mujeres.

#### Instagram

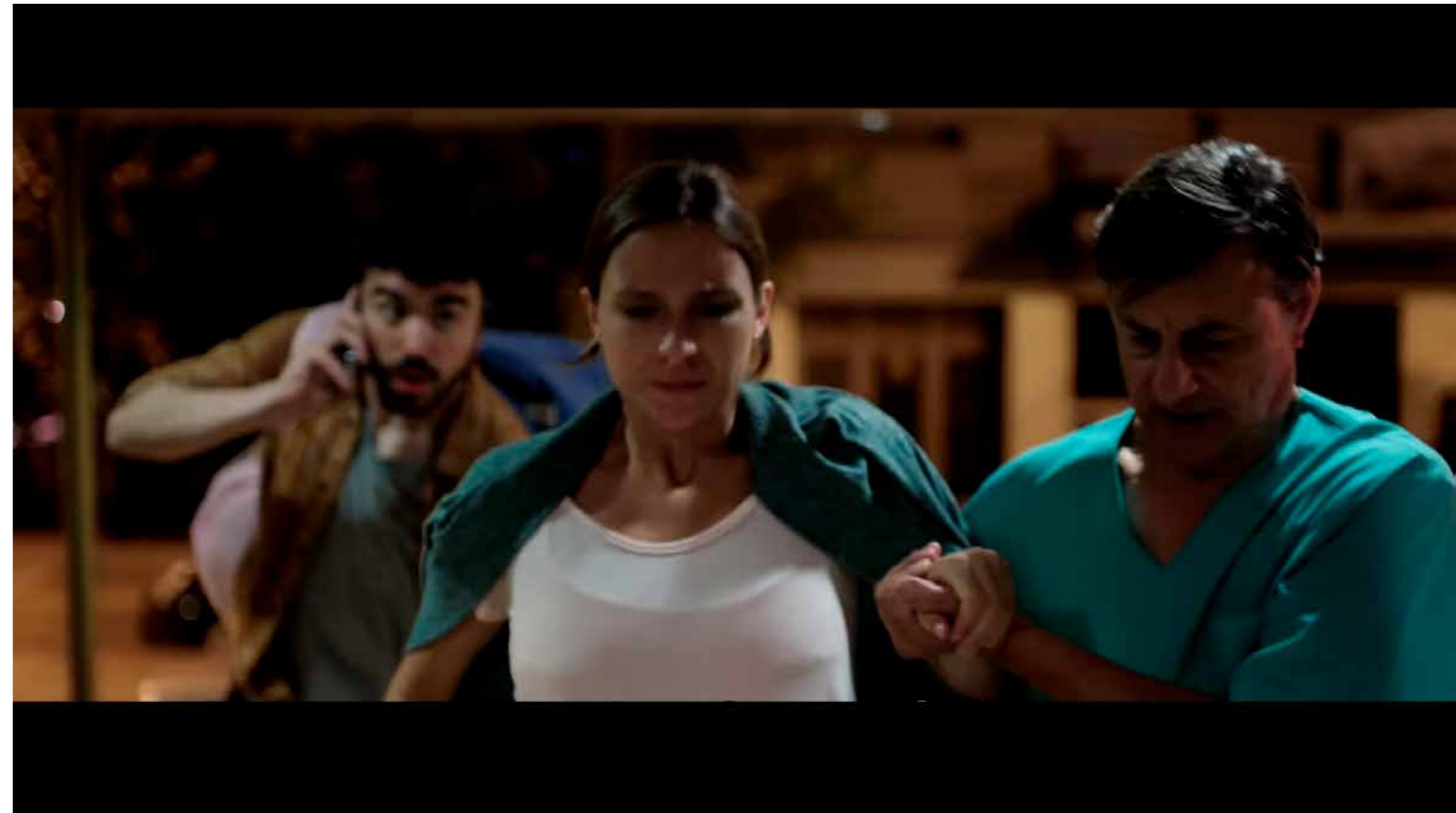
En Instagram la campaña corrió 26 días en las 24 provincias del país. Se logró una cobertura promedio de 49%. El nivel de relevancia general de la campaña fue más bajo que el obtenido en facebook (3,24). Esta campaña generó gran interés tanto en hombres como mujeres jóvenes de 18 a 34 años.

**VTR:** Porcentaje de veces que las personas vieron tu anuncio y registraron una visualización. En este reporte se utilizó un VTR calculado de la siguiente manera: número de visualizaciones hasta 50% dividido por el número de impresiones.

**Vistas al 100%:** Número de veces que se ha reproducido el video hasta el 100 % de su du-

ración, incluidas las reproducciones que han saltado hasta este punto.

**Puntuación de relevancia:** Calificación del 1 al 10 que indica cómo está respondiendo el público objetivo al anuncio. La puntuación se muestra una vez que el anuncio recibe más de 500 impresiones.



Spot "Embarazada", 2017.



# 3.7.

## REDES SOCIALES

Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación han revolucionado nuestra forma de relacionarnos. Hoy en día, las redes sociales constituyen un medio de comunicación, de información y de formación interactiva. Esto permite que se generen debates y que se profundice sobre la temática de seguridad vial. En última instancia, incentivan y fomentan la investigación.

Dado este contexto, la ANSV creó sus redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter y YouTube) para comunicar diariamente información relevante, de concientización e hitos de gestión. Se creó un programa de identidad visual para que la Agencia de Seguridad Vial y sus productos de comunicación sean fácilmente reconocibles.

### Manejo de las redes sociales

- **Calendario.** Para coordinar las redes, se estableció un calendario mensual de publicaciones como guía para de-

finir los contenidos a publicar en cada red durante todos los días hábiles del mes. Se produjeron al menos 3 contenidos nuevos por red por semana.

- **Categorías.** Para diversificar los contenidos, se crearon categorías de publicaciones, cada una con un estilo gráfico que las identifique (trivias, consejos, señales, datos curiosos, etc.).
- **Contenidos.** Se crearon contenidos específicos para cada red, teniendo en cuenta los formatos y herramientas que ofrecen. Se adaptaron a su vez, a todas las efemérides que representaban oportunidades de comunicación. Se priorizó la creación de contenidos audiovisuales e interactivos. Hasta el momento se crearon más de 300 spots audiovisuales.
- **Red de distribución.** Para amplificar los contenidos, se creó una red de distribución entre organismos afines como Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura, Comité Consultivo y

Consejo Federal de Seguridad Vial.

- Actualmente, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales de 18 provincias y 10 países de la región iberoamericana utilizan y comparten nuestros contenidos digitales.
- **Rendimiento.** Se creó un registro de las métricas para realizar un seguimiento de la performance de las publicaciones, evaluar su rendimiento y ajustar en base a ello la estrategia de comunicación. Asimismo, se realizaron reportes periódicos de rendimien-

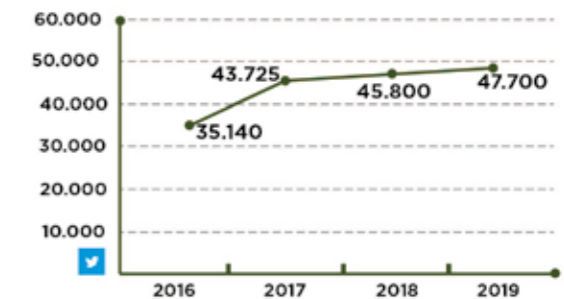
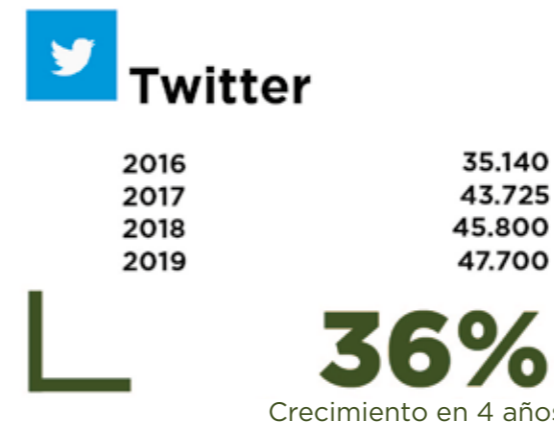
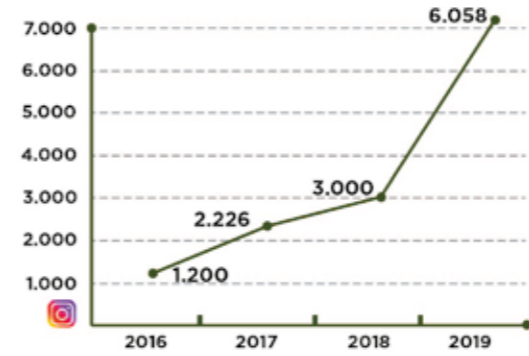
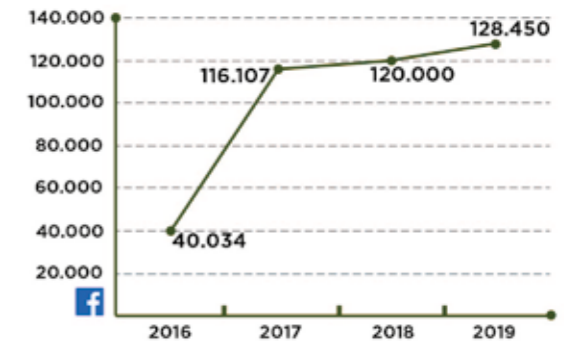
to detallando número de seguidores, alcance de las publicaciones, interacciones y performance.

- **Atención al ciudadano.** Con la creación de las redes, surgió un nuevo canal de respuesta a las consultas del ciudadano. En base a esto, se creó un registro en el que se detallan los canales, la cantidad y tipo de consultas. A partir de éste se crearon contenidos específicos en función de las dudas frecuentes y consultas recibidas.





Evolución de seguidores

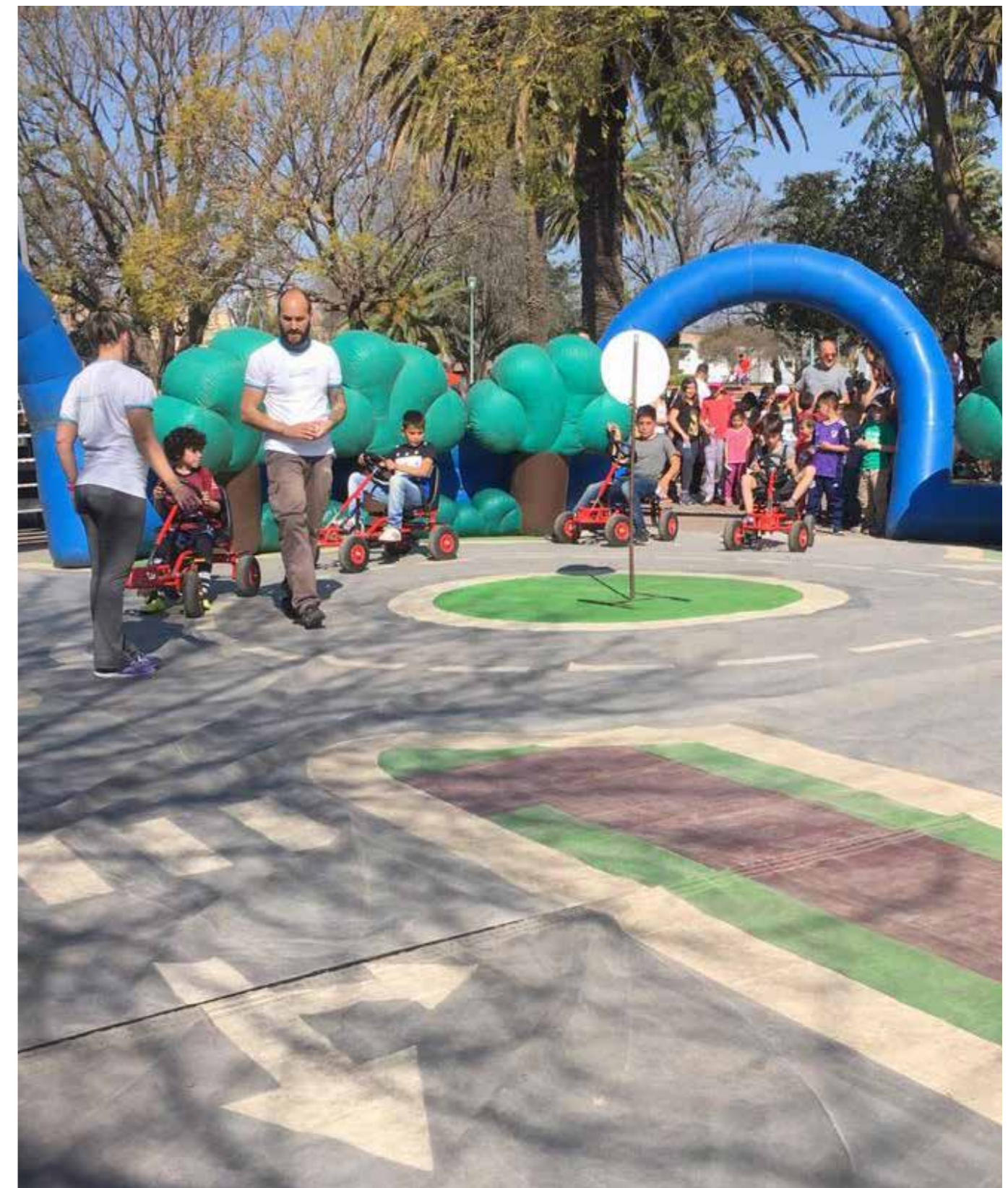


# 3.8.

## AMIGOS DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA

El Ministerio de Transporte de la Nación creó el programa Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura (AMSyS) a nivel nacional en el año 2018, con el objetivo de aunar esfuerzos y llevar adelante acciones que permitan incentivar un cambio de paradigma en la movilidad. Busca fomentar nuevos hábitos culturales sostenibles desde lo ambiental, social y económico, a través de la sinergia entre los sectores público, privado y tercer sector.

En este contexto, la ANSV se sumó a esta iniciativa con la idea de incrementar la visibilidad sobre la importancia de la movilidad sustentable y segura en comunidades de influencia. Esto se genera a través del diseño e implementación de actividades que fomenten traslados más seguros. Para ello se trabajó en la concientización ciudadana buscando la multiplicación de buenas prácticas de seguridad vial. El fin último de las acciones fue lograr el involucramiento de todos los actores sociales en la construcción de una nueva cultura vial.





A través de la coordinación de esfuerzos, se adhirieron al programa 175 empresas, universidades y asociaciones civiles comprometidas con la seguridad vial. La participación de las organizaciones se realiza a través de distintos canales: intercambio de material audiovisual para difusión en canales de comunicación interna o a través de la coordinación de jornadas lúdicas y de capacitación a sus empleados y amigos.

Las activaciones presenciales están diseñadas para adultos, niños y jóvenes con el fin de que puedan incorporar conocimientos en materia de seguridad vial mediante una propuesta original y novedosa.

La ANSV cuenta con los siguientes recursos para llevar a cabo las actividades:

- Camión/taller. Aula de educación vial con capacidad para 40 personas.
- Parque vial: Circuito de kartings destinado a niños de entre 6 y 10 años. Los niños experimentan la promoción de buenas prácticas en el espacio público.
- Simuladores de manejo y reflejos.
- Test de alcohol destinado a jóvenes y adultos. Utilizando gafas de simulación de distintos grados de nivel de alcohol las personas experimentan los riesgos y la pérdida de reflejos que se generan bajo estos efectos.
- Test silla gigante. Esta actividad para adolescentes y adultos demuestra el impacto físico que produce una colisión sin cinturón de seguridad y/o sistema de retención infantil. El participante vive en primera persona la experiencia de los riesgos de llevar un niño suelto en el vehículo.
- Oca vial. Esta actividad didáctica para niños les permite aprender jugando sobre seguridad vial.

<p><b>ZARCAM Logística S.A.</b></p> <p>2018 05 y 18 de Octubre</p> <p>Zarate y Pilar, Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 150 personas</p>	<p><b>Andreani SA</b></p> <p>2018 22 y 23 de Noviembre</p> <p>Avellaneda y Tigre, Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 80 personas</p>	<p><b>Citroën • Libra Seguros • Hyundai</b></p> <p>2019 09 al 10 de febrero</p> <p>Pinamar Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 3.120 personas</p>
<p><b>100% Seguro</b></p> <p>2018 01 de Noviembre</p> <p>Ciudad Autónoma de Buenos Aires</p> <p>Participantes 140 personas</p>	<p><b>Autocity</b></p> <p>2018 21 y 22 de Noviembre</p> <p>Ciudad de Córdoba, Pcia. de Córdoba</p> <p>Participantes 120 personas</p>	<p><b>APTTA</b></p> <p>2019 21 de Agosto</p> <p>Ciudad Autónoma de Buenos Aires</p> <p>Participantes 40 personas</p>
<p><b>Instituto FLENI</b></p> <p>2018 02 de Diciembre</p> <p>Pilar, Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 340 personas</p>	<p><b>Citroën</b></p> <p>2019 08 de Mayo</p> <p>San Isidro Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 800 personas</p>	<p><b>Fundación Gonzalo Rodríguez</b></p> <p>2019 24 y 25 de Agosto</p> <p>CABA La Plata</p> <p>Participantes 240 personas</p>
<p><b>Libra Seguros</b></p> <p>2019 24 y 26 de Junio</p> <p>Pcia. de San Luis Pcia. de Mendoza</p> <p>Participantes 45 personas</p>	<p><b>ZARCAM Logística S.A.</b></p> <p>2019 17 de Agosto</p> <p>Zarate Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 120 personas</p>	<p><b>Universidad del Salvador</b></p> <p>2019 30 de Agosto</p> <p>Pilar, Pcia. de Buenos Aires</p> <p>Participantes 5 personas</p>

**José M. Alladio e Hijos**

**2019**  
15 y 16 de Septiembre

Luque,  
Pcia. de Córdoba

**Participantes**  
194 personas

**Libra Seguros**

**2019**  
23 y 24 de Septiembre

Mendoza,  
Pcia. de Mendoza

**Participantes**  
235 personas

**Edisur**

**2019**  
05 de Octubre

Manantiales,  
Pcia. de Córdoba

**Participantes**  
300 personas

**Universidad del Salvador**

**2019**  
16 de Octubre

Pilar,  
Pcia. de Buenos Aires

**Participantes**  
40 personas

- Trivia vial. Es una actividad virtual de preguntas y respuestas con contenido educativo de seguridad vial destinado al público en general.
- Maqueta uso correcto SRI. Tiene el objetivo de difundir y concientizar sobre la importancia del uso del Sistema de Retención Infantil. Presentamos autos maquetas donde se demuestra la correcta colocación de la sillita para el viaje seguro de los más pequeños.
- Casco inflable. Con un casco inflable de importante dimensión se hace hincapié sobre la importancia del uso de este elemento de seguridad.
- Señales de tránsito reflectivas. Las mismas poseen mensajes y consejos para el uso del cinturón y del casco. Se distribuyen a las empresas adheridas al Programa AMSyS, quienes las colocaron en sus sedes para reforzar el mensaje internamente entre sus empleados y externamente entre sus clientes y visitantes.
- Capacitaciones en conducción segura. Las mismas son dirigidas a conductores del personal perteneciente al organismo/empresa. Se busca que todos los asistentes comprendan la problemática de la seguridad vial y el contexto en el que desarrollan sus actividades como choferes del organismo/empresa y se los concientiza sobre las consecuencias de un eventual siniestro vial.



**Libra Seguros**

**2019**  
18 y 19 de Octubre

Posadas y Oberá,  
Pcia. de Misiones

**Participantes**  
25 personas

**Universidad del Salvador**

**2019**  
30 de Octubre

Pilar,  
Pcia. de Buenos Aires

**Participantes**  
100 personas

**CESVI**

**2019**  
16 de Noviembre

Luján,  
Pcia. de Buenos Aires

**Participantes**  
110 personas



# 3.9.

## EL ESTADO EN TU BARRIO

El Estado en Tu Barrio (EETB) es un programa impulsado desde la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación desde el 2016, para brindar de forma más eficiente los servicios del Estado Nacional a quienes más lo necesitan, directamente en su comunidad, al mismo tiempo y en un mismo lugar. Algunos de los servicios a los que se pueden acceder son trámites relacionados al DNI, ANSES, Instituto de Previsión Social (IPS), SUBE, Tarifa Social Federal, AySA, empleo, salud, desarrollo social, educación, deportes, cultura y, también, seguridad vial.

Para nuestro organismo, la participación en el EETB desde 2018 permitió profundizar uno de los pilares rectores: federalizar la seguridad vial coordinando esfuerzos en todos los niveles de gobierno. La estructura del programa, dispuesto en ferias itinerantes y simultáneas en distintas ciudades del país, nos permitió llevar un mensaje educador y concientizador. Pusimos en agenda la seguridad vial en muchas ciudades de nuestro país, llegando a

cientos de miles de personas.

En función de los estudios y estadísticas que el organismo genera, se priorizaron los lugares de participación y los mensajes a transmitir. De esta manera, el foco estuvo puesto en las ciudades situadas en el interior de la Provincia de Buenos Aires y en las ciudades de provincias del Noreste y Noroeste de nuestro país.

El público predominante fueron alumnos de escuelas primaria y secundaria, participando de charlas educativas e informativas de seguridad vial, juegos interactivos, trivias, material de concientización y, además, un parque vial inflable con circuito de kartings para que los participantes, especialmente niños, aprendan a convivir en el espacio público respetando las normas del tránsito.

Otro eje de atención apuntó a la seguridad vial infantil, aconsejando y mostrando a los adultos la forma correcta de trasladar a los niños y niñas en vehículos auto-

motores. Asimismo, se debatió acerca de las conductas que debieran evitarse en el traslado de menores en motos.

A la fecha, la ANSV participó de 74 operativos del EETB en localidades de la provincia de Buenos Aires y en 52 operativos en barrios de localidades de las provincias de Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, Chaco, Córdoba, Corrientes y Misiones.

Fueron en total 126 operativos en los cuales, más de 76.000 niños y adultos participaron de las charlas de seguridad vial, con quienes se compartió información y consejos para que ellos y sus familiares puedan moverse y viajar más seguros por las calles y rutas del país.



# 3.10.

## METROBUS

A partir del año 2016, y luego de su impacto positivo en la movilidad de la Ciudad de Buenos Aires, el metrobús comenzó a expandirse a otras ciudades del país donde la densidad del flujo del transporte automotor lo hacía necesario y en los sitios donde las características del territorio lo admitían como opción. Actualmente, operan 17 metrobús en las Provincias de Buenos Aires, Neuquén, Santa Fe y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La experiencia adquirida tras las sucesivas implementaciones demostró que la adaptación de los usuarios del transporte público al uso del nuevo sistema no es automática y tampoco lo es la del resto de los usuarios de las vías. Por tal motivo, desde la ANSV se trabajó en forma previa a la inauguración de las obras, concientizando e informando a los vecinos, a los usuarios del transporte automotor, a los peatones y al resto de los usuarios de las vías, dentro de las localidades comprendidas en los nuevos trazados de metrobús.

Se dictaron charlas destinadas a más de 14.000 estudiantes de los niveles primario y secundario en aquellos establecimientos educativos en zonas linderas a las trazas intervenidas, para informar sobre los nuevos cambios y concientizar de esta manera sobre la exposición al riesgo y las condiciones de seguridad necesarias para trasladarse en la vía pública. Asimismo, se desarrollaron piezas con los datos más relevantes y los beneficios de la implementación del metrobús, que fueron colocadas en lugares de alta afluencia de público como centros de salud, oficinas públicas, centros vecinales y educativos.

Luego de inaugurado el metrobús se realizaron acciones de prevención y concientización bajo las consignas: "Cruzá seguro, usá el semáforo y la senda peatonal"; "Prohibido girar a la izquierda, únicamente permitido desde colectora"; y "Respetá las velocidades máximas permitidas".



# 3.11.

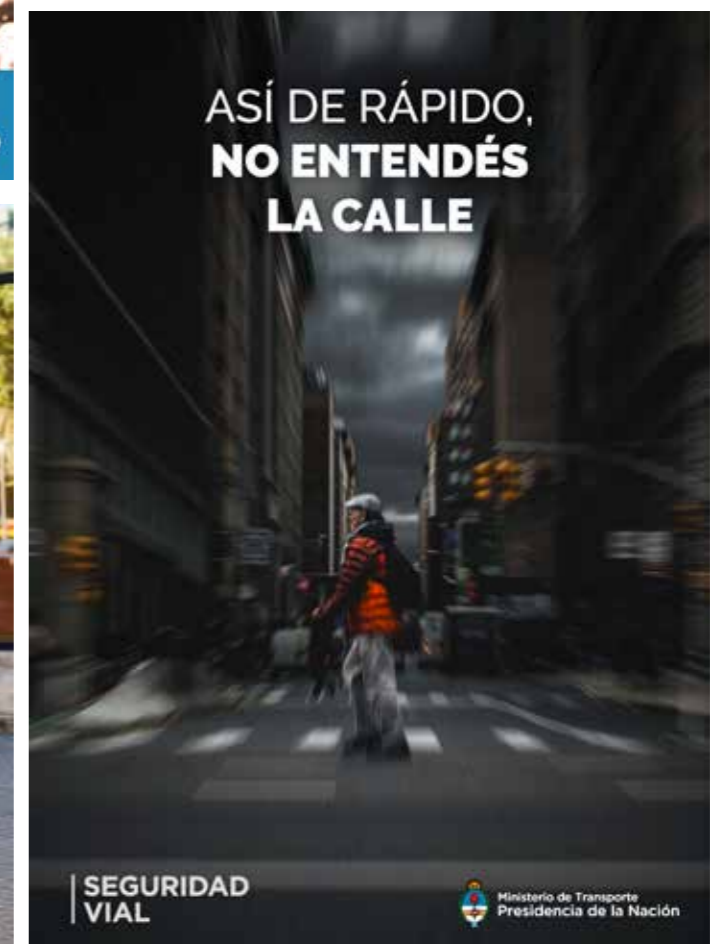
## PROYECTO UNIVERSIDADES

Basándose en el concepto de aprendizaje de servicio, el proyecto propone a los alumnos de carreras terciarias y universitarias relacionadas con la publicidad y el marketing, diseñar y desarrollar campañas de concientización en seguridad vial focalizadas en problemáticas preestablecidas (casco, cinturón, velocidad, alcohol, distracciones al volante). En primer lugar, los alumnos aplican sus conocimientos a un caso real con impacto positivo para su comunidad recibiendo soporte y asesoramiento por parte de un equipo especializado y multidisciplinario de la ANSV. En segundo lugar, se refuerza la coordinación de políticas de concientización entre las provincias, los gobiernos locales y este organismo.

La presentación y selección de los proyectos se realiza ante un jurado creado ad hoc. Hacia el final del proceso, el proyecto de campaña seleccionado será ajustado para su posterior publicación. Los alumnos involucrados en la realización de la campaña trabajan junto al equipo de Comu-

nicación de la ANSV, se involucran en el diseño y los detalles finales de la campaña que ellos mismo idearon y esbozaron. Una vez que las autoridades correspondientes validan los contenidos, se realiza la publicación de la campaña en medios de comunicación locales y en la ANSV.

Este proyecto se replicó en cinco instituciones educativas de tres jurisdicciones: Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) y Universidad Católica Argentina (UCA) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Universidad Juan Agustín Maza y Universidad del Aconcagua de la Ciudad de Mendoza; y Universidad Católica de Salta (UCASAL) de la Ciudad de Salta. Participaron más de 400 alumnos y se presentaron más de 50 proyectos de acuerdo a los temas propuestos por la ANSV.



Trabajos realizados por alumnos de la UCES, 2019.



# 3.12.

## PLAN INTEGRAL EN RUTAS 9 Y 34

Los corredores a lo largo de las Rutas Nacionales 9 y 34 presentan las tasas más altas de siniestralidad del país. Por ello, surgió la necesidad de abordar la problemática de una manera integral, identificando dos ejes primarios de trabajo:

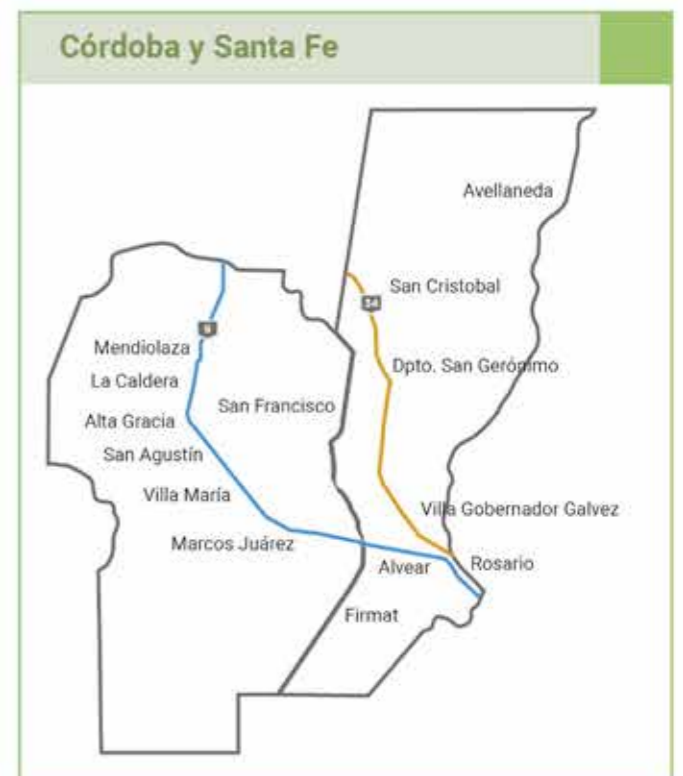
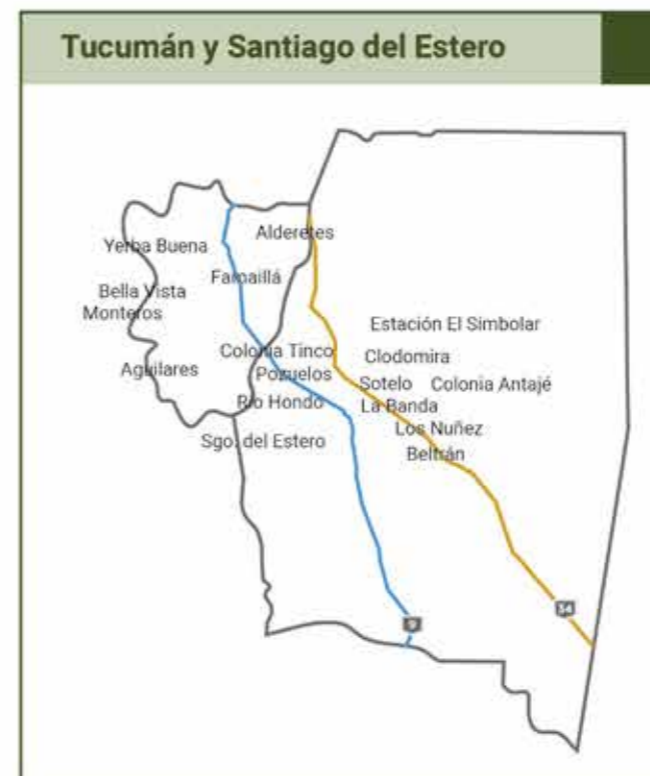
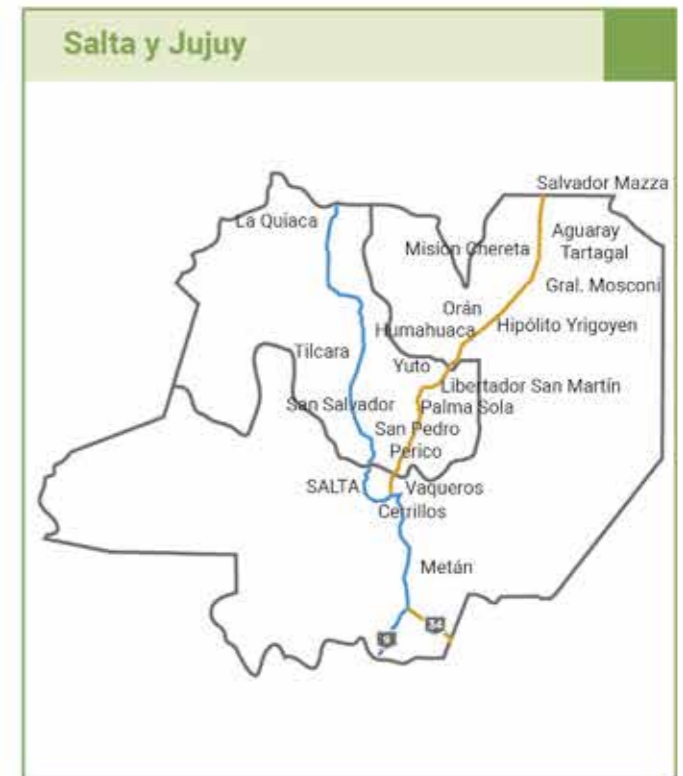
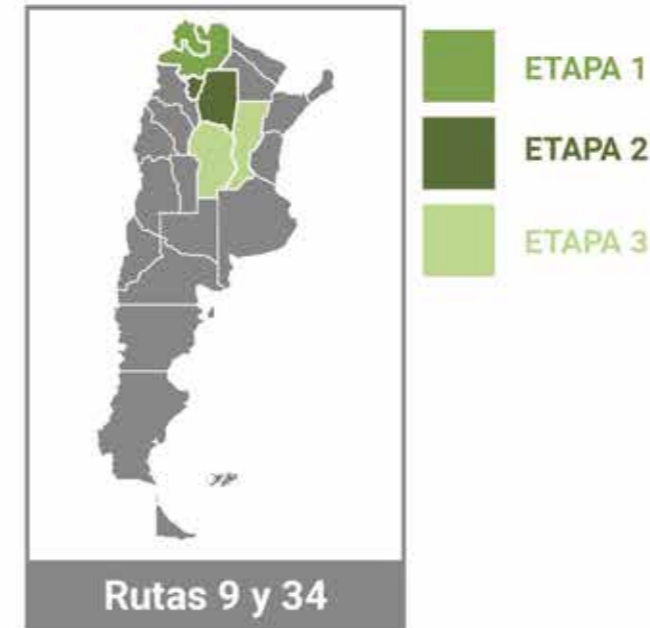
- Gestión de la seguridad vial. Unificación de criterios en las políticas de seguridad vial con organismos provinciales y municipales.
- Concientización. Se trabajó coordinadamente con autoridades provinciales y municipales para concientizar a los ciudadanos sobre las normas viales y las buenas conductas a la hora de conducir. En ese sentido, se hizo especial hincapié sobre el uso de casco, cinturón de seguridad, sistema de retención infantil, alcohol al conducir, respeto al peatón y cumplimiento de las normas de tránsito.

Estos dos ejes se abordaron a través de charlas educativas, capacitaciones, activi-

dades lúdicas, estructuras móviles de difusión de la ANSV, coberturas de prensa, audiovisuales y en redes sociales de todas las ciudades involucradas. Este trabajo se logró gracias a la coordinación institucional con los gobiernos provinciales de Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Santa Fe.

El Plan se desarrolló en 3 etapas, donde se utilizó un criterio territorial para el recorrido de las estructuras itinerantes de la ANSV para así abordar la mayor cantidad de localidades comprendidas en las trazas de las Rutas 9 y 34. Se visitaron cerca de 50 localidades entre mayo y noviembre de 2016, en las que participaron de manera directa de las jornadas de concientización vial y charlas educativas un total de 87.283 personas.

Campaña 2016



## PRINCIPALES LOGROS



### ESCUELA PRIMARIA Y SECUNDARIA

**1.286** cursos

**189.527** alumnos participantes

**35.000** afiches entregados en escuelas secundarias de todo el país

### CONCURSO NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL

**400** escuelas participantes



### CONDUCCIÓN SEGURA

**549** cursos

**13.780** participantes

### RED ACADÉMICA DE SEGURIDAD VIAL

**10** jornadas realizadas

**500** miembros investigadores

**16** estudios de investigación desarrollados y publicados



### TALLERES PARA DOCENTES

**254** cursos presenciales

**26.000** docentes participantes en talleres presenciales

**7** cursos virtuales (INFOD)

**3.600** docentes participantes de los cursos virtuales



### CAPACITACIONES A AGENTES DE CONTROL Y POLICÍAS PROVINCIALES

**490** cursos

**14.854** agentes capacitados

**5** Cursos Básicos

**266** agentes capacitados



### REDES SOCIALES

**300** spots audiovisuales

Organizaciones de gobierno y ONGs de **18 provincias** y **10 países** de la región Iberoamericana utilizan y comparten nuestros contenidos digitales.

## PRINCIPALES LOGROS

AMIGOS DE LA MOVILIDAD  
SUSTENTABLE Y SEGURA

**175** empresas, universidades  
y asociaciones civiles adheridas

**36** jornadas lúdicas y de capacitación  
con 14 entidades

**6.200** participantes

EL ESTADO  
EN TU BARRIO

**126** operativos  
en 10 provincias

**76.000** niños y adultos  
participaron  
de nuestras  
actividades

metr**bus**

**6** localidades intervenidas con acciones  
informativas y de capacitación



PROYECTO UNIVERSIDADES

**400**

alumnos participantes

**50**

proyectos  
presentados

**5**

universidades  
de 3 jurisdicciones



PLAN INTEGRAL EN RUTAS 9 Y 34

**87.283**

personas participaron de manera  
directa de las actividades

**50**

localidades visitadas

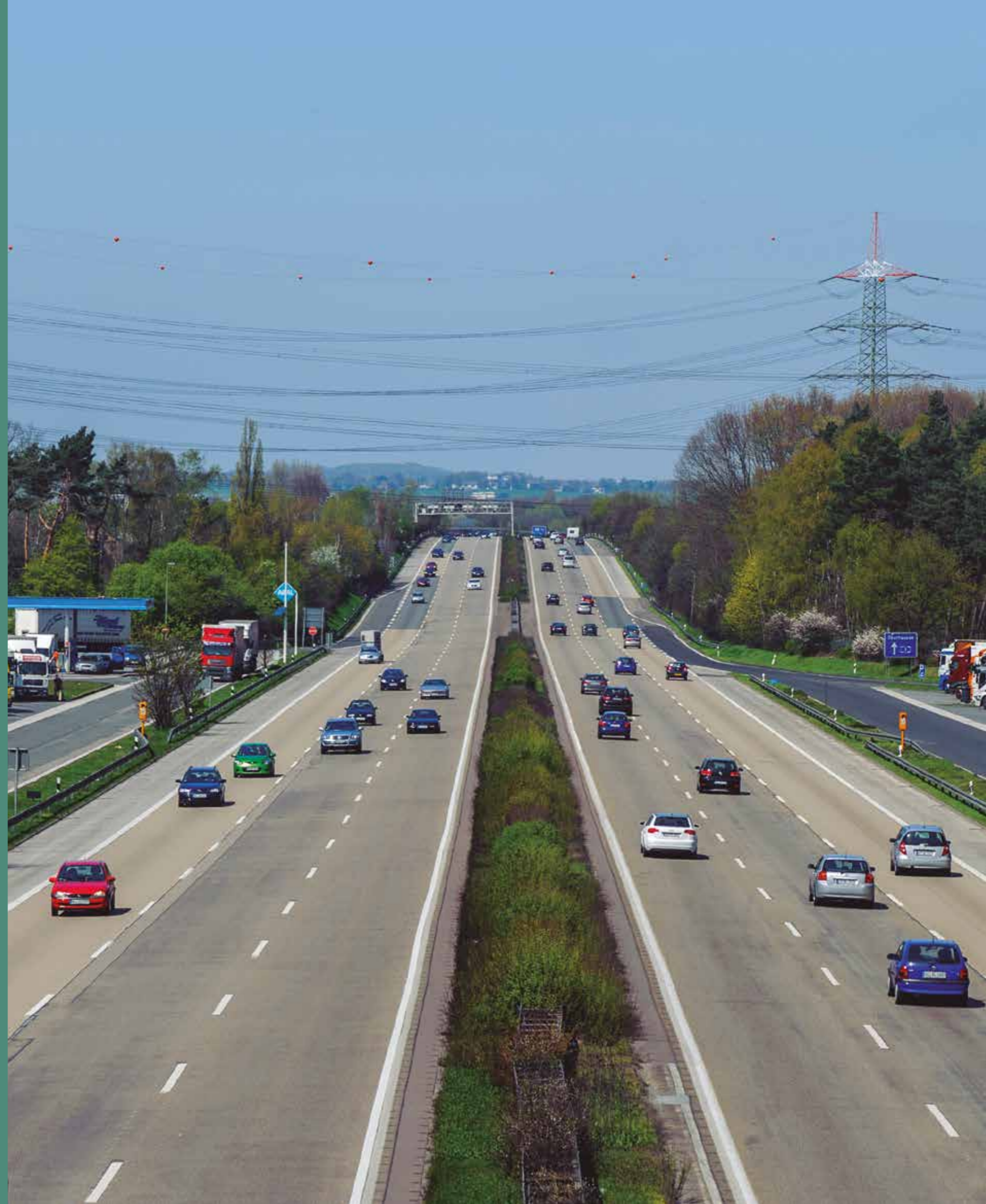


## INFRAESTRUCTURA Y VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Desde el Ministerio de Transporte se trabajó en el Plan Vial Federal más ambicioso de la historia. En este sentido, la ANSV propuso e impulsó acciones tendientes a aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de rutas en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).

Asimismo, es imprescindible alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

# 04



# 4.1.

## AUDITORÍAS EN SEGURIDAD VIAL

La construcción de las vías del país, así como el deterioro en los caminos, los avances tecnológicos en los vehículos y la composición del tránsito, hacen necesaria una evaluación constante de las condiciones de seguridad vial de la infraestructura para poder recomendar acciones e intervenciones pertinentes para su restablecimiento.

Dicha evaluación continua requiere de una metodología única con el fin de unificar criterios de trabajo. Existe suficiente evidencia que demuestra que aquellos países que han reducido exitosamente la tasa de mortalidad, han implementado auditorías desde una perspectiva integral de la seguridad vial en las instancias de proyecto, ejecución y operación de sus vías, de acuerdo a los lineamientos que indican sus manuales elaborados al efecto.

En este sentido, la ANSV trabajó en el desarrollo de una Guía para la Realización de Auditorías en Seguridad Vial, que establece las condiciones para auditar a los diferentes caminos de la red vial argentina (autopistas/autovías, rutas, travesías urbanas) en cualquiera de sus fases: dise-

ño/ anteproyecto, proyecto u operación. Esto, a los efectos de tener caminos más seguros, donde no sólo se pueda disminuir la siniestralidad vial, si no la gravedad de las consecuencias de estos, una vez que ocurren.

Los principios cardinales que aborda la Guía son: i) eliminar la existencia de posibles situaciones de riesgo que puedan derivar en un siniestro vial; ii) tener una infraestructura segura, donde se minimice además la gravedad de los siniestros; iii) comprobar que el diseño atienda con efectividad y eficacia las necesidades de todos los usuarios de la vía; iv) reducir los costos socioeconómicos que implican los siniestros viales. Esto se traducirá en un aumento en la prevención de ocurrencia de siniestros viales; y, en el caso de que estos no se puedan evitar, su severidad será considerablemente menor. Por último, se busca sistematizar el trabajo de auditoría de los caminos de la red vial desde la mirada de la seguridad vial como un elemento primordial durante el abordaje de la infraestructura vial.

Durante el proceso de creación de la Guía, se consultaron profesionales y especialis-

tas en la materia, y se realizaron consultas y validaciones con la Asociación Argentina de Carreteras y el Comité Consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad, quienes realizaron valiosos aportes. En diciembre de 2018 se recibió asesoramiento y capacitación para la ejecución de Auditorías en Seguridad Vial por parte del Ministerio de Fomento de España, fecha en la cual se logró consolidar por completo la Guía.

A la fecha se realizaron ocho Auditorías de Seguridad Vial en los siguientes tramos de Rutas Nacionales:

- RN12, Entre Ríos, desde la progresiva 84 a la progresiva 160;
- RN07, Buenos Aires, desde la progresiva 103,75 a la progresiva 147,95;
- RN14, Entre Ríos, desde la progresiva 103,75 a la progresiva 147,95;
- RN143, Gral. Alvear - Mendoza, desde la progresiva 428 a la progresiva 435;
- RN143, San Rafael - Mendoza, desde la progresiva 515 a la progresiva 525;
- RN237, Picún Leufú - Piedra del Águila, Neuquén, desde la progresiva 1351 a la progresiva 1444;
- RN237, Piedra del Águila - Inter. RN234, Neuquén, desde la progresiva 1444 a la progresiva 1519;
- RN40, Inter. RP24 - Zapala, Neuquén, desde la progresiva 2317 a la progresiva 2433.

En una próxima instancia del proyecto, sería recomendable promover la aprobación de normativa que determine la obligatoriedad de realizar las auditorías de seguridad vial en toda la red vial nacional con fuerza vinculante. Asimismo, propiciar la adhesión de las provincias a esta normativa, para la realización de auditorías en las vías provinciales y municipales; y, por último, perfeccionar al equipo de trabajo, certificando a los profesionales y desarrollando un plan nacional de auditorías.



Creación de la Guía de Auditorías en Seguridad Vial



tramos auditados en Rutas Nacionales



# 4.2.

## ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

Conseguir que los vehículos sean más seguros es indispensable para reducir el número de víctimas mortales en las calles y rutas de nuestro país. Ello implica la incorporación de sistemas de seguridad vehicular activa y pasiva. Las condiciones de seguridad activa son aquellas que permanecen en funcionamiento constante durante la circulación del vehículo y que, por lo tanto, trabajan de manera preventiva. Mientras que las condiciones de seguridad pasiva se definen como aquellas que entran en funcionamiento ante la ocurrencia de un siniestro, resguardando así la integridad física de los ocupantes del vehículo y/o de terceros.

Incrementar progresivamente los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos incorporados al parque automotor argentino, contribuye a una posible disminución de los siniestros de tránsito; y, en el caso de no poder evitarlos, favorece a que las consecuencias de los mismos resulten lo menos lesivas posible para los ocupantes del vehículo y/o de terceros.

Hasta el año 2016 se habían establecido cuatro etapas de implementación de ítems de seguridad para autos, camionetas y una etapa para motovehículos. Como resultado de las mesas de trabajo entre la ANSV, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Producción y las cámaras y asociaciones que nuclean a fabricantes e importadores de vehículos, se estableció en 2017, una quinta etapa de implementación. De esta manera, todos los autos y camionetas que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere el origen de fabricación, deben poseer los siguientes ítems de seguridad:

- Sistema de control de estabilidad
  - Todos los modelos: a partir del 1º de enero de 2022
- Ensayo de protección de Peatones
  - Nuevos modelos: a partir del 1º de enero de 2025
- Apoyacabeza por plaza declarada
  - Nuevos modelos: a partir del 1º de

enero de 2019

- Todos los modelos: a partir del 1º de enero de 2020
- Cinturón de tres puntos en la plaza trasera central
  - Todos los modelos: a partir del 1º de enero de 2020

- Caballete
- Depósito de Combustible
- Salientes Exteriores
- Dispositivo de protección contra el uso no autorizado
- Dispositivo de retención
  - Nuevos modelos: a partir del 1º de enero de 2021
  - Todos los modelos: a partir del 1º de enero de 2023

Asimismo, en 2018 se estableció una segunda etapa de implementación para los motovehículos que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere el origen de fabricación, de los siguientes ensayos de seguridad:

A continuación, se detallan los acuerdos celebrados a la fecha:

DISPOSICIÓN ANSV / AÑO	TIPO DE VEHÍCULO	SISTEMA DE SEGURIDAD VEHICULAR	PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN
N°166/2010	Autos y Camionetas	Doble bolsa de aire para amortiguación de impactos (conductor y pasajeros)	2010-2014
		Sistema antibloqueo de frenos	
		Apoyacabezas para las plazas contiguas a las puertas	
N°408/2010	Motovehículos	Implementación de encendido automático de luces bajas	2011-2012
N°494/2010	Autos	Apoyacabezas centrales	2014-2015
	Autos y camionetas	Dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad desabrochado	
N°272/2011	Autos	Implementación de encendido automático de luces	2014-2018
		Ensayo de impacto frontal	
		Ensayo de impacto trasero	
N°591/2014	Autos y camionetas	Sistema de anclaje para Sistema de Retención Infantil	2014-2022
		Ensayo de impacto lateral	
		Soporte de fijación del extintor	
	Autos	Control electrónico de estabilidad (ESC) - solo para modelos nuevos	
		Tercera luz de Stop	
	Autos	Retractores de cinturones de seguridad laterales traseros	

DISPOSICIÓN ANSV / AÑO	TIPO DE VEHÍCULO	SISTEMA DE SEGURIDAD VEHICULAR	PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN
N°635/2017	Autos	Apoyacabezas para todas las plazas declaradas	2020-2025
		Cinturón de tres puntos para la plaza trasera central	
	Autos y camionetas	Ensayo de protección de peatón (airbag de peatón)	
N°99/2019	Motovehículos	Control electrónico de estabilidad (ESC) - todos los modelos	2021-2023
		Ensayo de caballete	
		Depósito de combustible	
		Salientes exteriores	
		Dispositivo de protección contra el uso no autorizado	
Dispositivo de retención			

A futuro, y en base a la evolución de las nuevas tecnologías, se sugiere promover la incorporación de nuevos sistemas de seguridad vehicular activos y pasivos, siguiendo las recomendaciones de Naciones Unidas y en coordinación con el Ministerio

de Transporte, Ministerio de Producción y la industria automotriz. El objetivo es igualar el equipamiento de los vehículos del mercado argentino con los de mercados internacionales.



## ACTUACIÓN POST SINIESTRO

Los minutos siguientes a la ocurrencia de un incidente vial son de vital importancia para salvar la vida de los individuos involucrados en el mismo o bien para reducir la gravedad de las lesiones y sus consecuencias. Los servicios de emergencia deben poder coordinar su accionar en forma eficaz y eficiente para dar respuestas rápidas ante la ocurrencia de incidentes viales.

Históricamente, la ANSV había tenido una deuda pendiente relacionada a la atención post siniestro: aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito; preservar la evidencia en el lugar del hecho; y brindar a las víctimas y su entorno un marco de atención y contención apropiado. Para enmendar esta situación alentamos el diseño de un protocolo de actuación post siniestro que coordine el accionar de distintos actores involucrados en la tarea. Asimismo, llevamos a cabo la conformación de la primera Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales de Latinoamérica, para brindar asistencia en el post siniestro.





# 5.1.

## PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE SINIESTROS VIALES

La preservación de la evidencia y el entorno en el lugar del hecho es un factor relevante para el análisis de las causas de los siniestros viales. Dada la ausencia de criterios de preservación del lugar, la variedad de fuerzas que intervienen en los siniestros viales (policías, bomberos, guardia civil, servicios de emergencia, entre otros) y sus diversos grados de especialización, competencias y funciones, la tarea de recolección de pruebas presenciales se dificulta notoriamente. Es por este motivo, que surgió la necesidad de generar un protocolo de actuación ante siniestros viales.

En este contexto, diversas asociaciones de víctimas promovieron la iniciativa de encontrar una respuesta coordinada a este problema, toda vez que una correcta investigación judicial de los siniestros, permite dictar sentencias acordes.

El objetivo asumido por la ANSV al liderar este desafío, fue contar con un protocolo único de actuación ante siniestros viales,

de aplicación nacional e implementado por todas las fuerzas que intervienen en el lugar del hecho.

Asimismo, se buscó sistematizar y consolidar todas las tareas que se realizan al momento de responder a una emergencia vial, para garantizar la preservación de las evidencias. Desde una perspectiva accidentológica, se intenta lograr la estabilidad de las evidencias en el lugar del siniestro para posibilitar la posterior reconstrucción del mismo y determinar sus causales.

A partir de julio 2017, en conjunto con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y el Ministerio de Salud y Desarrollo Social, se comenzó a trabajar coordinadamente para mejorar la toma de datos en el lugar del hecho al momento de la ocurrencia de un siniestro vial. Luego de distintas iteraciones en la redacción del protocolo, en septiembre de 2018, se desarrolló un simulacro en el que se modeló un siniestro y se simuló la puesta en acción del pro-

toloco. A partir del análisis de este simulacro, se incorporaron mejoras denotadas en campo y se elaboró la versión final del documento. Una vez concluido el proceso de aprobación y publicación conjunta del Protocolo de Actuación en Siniestros Viales, la instancia siguiente será la implementación del mismo por parte de todos los organismos intervinientes a nivel nacional y la posterior adhesión de las provincias al mismo.



## 5.2.

### RED FEDERAL DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Como máximo organismo de seguridad vial a nivel nacional, la ANSV no podía estar ajena e indiferente a las necesidades con las que se enfrentan las personas afectadas, directa o indirectamente, por un siniestro de tránsito. Por ello, se decidió crear la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales para brindar una pronta respuesta y acompañamiento; con el propósito de armonizar las políticas públicas de asistencia y contención, y garantizar la presencia del Estado como un auxilio inmediato e inicial a los afectados.

Durante la etapa inicial, se contó con la colaboración de las autoridades de los diferentes organismos y jurisdicciones. No solo intervinieron las áreas de seguridad vial, sino también del ámbito de salud, desarrollo social, justicia, derechos humanos, fuerzas de seguridad y todos aquellos actores vinculados a la asistencia en la post emergencia. En base a este intercambio, se confeccionó un listado de los organismos con que cuenta cada jurisdic-

ción, a fin de registrar los programas con los que trabajan y los recursos humanos que disponen para brindar asistencia a las víctimas. De esta manera se busca seguir constituyendo un enlace interprovincial y articular medidas interministeriales con distintos actores con injerencia en la materia a nivel nacional.

Para consolidar y hacer eficaz esta Red Federal se procedió, entre otras acciones, a elaborar las respectivas guías de actuación tendientes a facilitar la articulación y la comunicación entre los distintos organismos. La misma constituyó un instrumento de referencia para todos los actores con injerencia en la materia. Contempla criterios de respuesta que guardan uniformidad en razón de las incumbencias de los profesionales que intervienen en la asistencia y contención de las víctimas de un siniestro vial. Asimismo, contribuye a una mejor organización de los recursos existentes en el territorio de cada jurisdicción que adhiera a la Red Federal.



La participación de las provincias y municipios se centra en trabajar de manera conjunta con la Red, activando los mecanismos de asistencia que oportunamente fueran relevados por el equipo interdisciplinario a nivel jurisdiccional. La operatividad en el cumplimiento de los niveles asistenciales depende de la correcta coordinación de la ANSV con los diferentes organismos que conforman la Red. Una de las fortalezas ha sido lograr la articulación de los recursos del Estado que se encontraban dispersos en distintos organismos. Se busca también una adecuada articulación con las Organizaciones No Gubernamentales (ONG) a fin de poder contener a la víctima en base a sus experiencias, con el fin de no cometer falencias y evitar la revictimización.

El lanzamiento oficial de la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales tuvo lugar en febrero de 2019. A partir de entonces se encuentra disponible una línea telefónica

ca nacional y gratuita para que cualquier persona que haya sido víctima o sea familiar de víctima de un siniestro vial, pueda ponerse en contacto.

El equipo interdisciplinario brinda contención y asesoramiento telefónico gratuito, mediante una escucha activa que permite identificar la necesidad y dar respuesta a la misma. De esta manera, se brinda orientación y, en caso de ser necesario, se deriva al organismo competente en el territorio. El equipo de trabajo está formado por abogados, psicólogos, trabajadores sociales y personal administrativo, especialmente capacitado en la temática. Se apunta a imprimir celeridad en los diferentes procesos que deben llevar a cabo las víctimas con posterioridad al incidente vial sufrido, a efectos de evitar la revictimización aludida anteriormente.

La Red brinda orientación y asistencia en las siguientes temáticas:

- **Orientación primaria jurídica.** Dar a conocer a la víctima sus derechos y la información clara y sencilla para la defensa de los mismos, sin ejercer patrocinio.
- **Asistencia social.** Brindar orientación en los servicios sociales ofrecidos por el Estado, como también traslado sanitario, de óbitos y de familiares.
- **Orientación psicológica.** Contener a la víctima y al grupo familiar, articulando y remitiendo, en el caso de ser necesario, a los sistemas de salud para su recuperación.
- **Rehabilitación post-hospitalaria física y cognitiva.** Brindar orientación sobre los procedimientos para acceder a las diferentes prestaciones en el área de rehabilitación.

- Ciudad de Santiago del Estero
- Río Gallegos, Santa Cruz
- Gualaguaychú, Entre Ríos

La Red se nutre de acuerdos de coordinación con otros organismos a nivel nacional y provincial. Se han suscripto convenios de colaboración con la Federación de Psicólogos de la República Argentina (FEPPRA), la Agencia Nacional de Discapacidad y Aerolíneas Argentinas. Estos convenios y otros en proceso de negociación son fundamentales para nutrir de nuevos actores a la Red.

Actualmente, se encuentra en tratativas la firma de acuerdos con el Ministerio de Seguridad de la provincia de Buenos Aires, el Ministerio de Salud de la provincia de Buenos Aires, el Ministerio de Justicia de la provincia de Buenos Aires, el Centro de Asistencia a las Víctimas de Delitos (CENAVID), Servicios Sociales Zonales (CABA), la Superintendencia de Seguros de la Nación, la Federación Argentina de Entidades de Servicios Fúnebres y Afines (FADEDSFYA), y el Ministerio de Salud y Desarrollo Social de la Nación.

Cabe destacar, que el procedimiento se califica como simple cuando se resuelve internamente en la ANSV. Las demandas de este tipo estos representan el 68% de los casos. Cuando se requiere la intervención de otros organismos se los denomina complejos (19%) y, por último, existen los casos de derivación a otros organismos (13%). Todos los casos conllevan un seguimiento hasta que la demanda planteada sea resuelta.

Desde su creación y hasta la actualidad se han adherido a la Red Federal un total de 11 provincias y 7 municipios, a saber:

**Provincias:**

- Corrientes
- Catamarca
- Chaco
- Salta
- Misiones
- Mendoza
- La Rioja
- Jujuy
- Buenos Aires
- Chubut
- Santa Cruz

**Municipios:**

- Ciudad de Neuquén
- Ciudad de Córdoba
- Marcos Juárez, Córdoba
- Caucete, San Juan

**Clasificación según asistencia requerida**



**Origen de los casos según su localización (%)**

**1%-3%**

- |            |                  |
|------------|------------------|
| Entre Ríos | Chaco            |
| Formosa    | Chubut           |
| La Rioja   | Corrientes       |
| La Pampa   | Neuquén          |
| Misiones   | Salta            |
| Santa Cruz | San Juan         |
| Tucumán    | Río Negro        |
| Córdoba    | Tierra del Fuego |

**7%**

| Santa Fé

**15%**

| CABA

**17%**

| Mendoza

**39%**

| Buenos Aires



**168**

familias asistidas



**97%**

casos resueltos



**59%**

de adhesión en el país

**PARTICIPACIÓN  
EN ENCUENTROS  
Y CONGRESOS**

**06**



# 6.1.

## ENCUENTRO NACIONAL DEL OBSERVATORIO VIAL

El Encuentro Nacional del Observatorio Vial (ENOV) es un espacio anual a través del cual se convoca a todos los actores que intervienen y colaboran en los procesos de recolección, análisis y toma de decisiones en materia de seguridad vial.

Se trata de un espacio de trabajo conjunto, intercambio de experiencias, cooperación y formación con el objetivo de normalizar la recolección y análisis de las estadísticas de siniestralidad vial en Argentina.

Durante los cuatro encuentros nacionales hemos abordado diferentes temáticas de trabajo:

- 2016 “De la oportunidad a la acción”
- 2017 “Seguridad vial: qué comunicamos cuando informamos”
- 2018 “Datos para actuar. Políticas públicas para transformar”
- 2019 “Un camino de experiencias y desafíos compartidos”

En estos cuatro años contamos con la representación de las 24 provincias a través de aproximadamente 700 asistentes responsables de observatorios viales, divisiones de la policía de tránsito, estadística, científica y criminalística de todo el país; referentes provinciales y municipales de seguridad vial y representantes de la Mesa Multisectorial de Seguridad Vial, entre otros. Asimismo, contamos con disertaciones de expertos internacionales y espacios en formato de taller donde el intercambio de experiencias locales, regionales y nacionales permitió fortalecer el trabajo articulado para trazar políticas públicas.



## 6.2.

### ASAMBLEA GENERAL DEL OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) es un instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países miembros.

El objetivo central del OISEVI está basado en la coordinación de estrategias e iniciativas en seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya efectivamente a lograr una reducción en la siniestralidad vial en el territorio Iberoamericano, en el marco del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020.

Sus acciones están orientadas a reforzar las capacidades técnicas de cada uno de los países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos.

Estas estrategias tienen como finalidad jerarquizar la seguridad vial fortaleciendo las competencias técnicas de las autorida-

des nacionales, especialistas en la materia y miembros de organizaciones no gubernamentales. Asimismo, estas iniciativas apuntan a conocer y accionar sobre las diferentes causas y alternativas de intervención, ayudando a obtener recursos para el financiamiento de actividades necesarias.

Las Asambleas se desarrollaron en las siguientes ciudades:

- 2016: Cartagena de Indias, Colombia.
- 2017: San José, Costa Rica.
- 2018: Ciudad de Panamá, Panamá.
- 2019: Madrid, España.

En el marco de la VII Asamblea General de OISEVI en 2018, el Director Ejecutivo de la ANSV, fue elegido entre sus pares de la región para presidir el Comité Director del organismo por un período de dos años. Ese mismo año, Argentina lideró, el proceso de integración de OISEVI al Programa de SEGIB, hasta alcanzar formalmente su aprobación durante la XXVI Cumbre

Iberoamericana, en Antigua, Guatemala. SEGIB otorga un marco de formalidad y fortalecimiento institucional a OISEVI, trascendiendo los compromisos de los organismos técnicos de seguridad vial de cada país y alcanzando un compromiso de gobierno. Asimismo, aporta un marco

lógico de trabajo, orientado a resultado, lo cual permite dar sostenibilidad a las acciones que se emprendan. En ese marco, la Agencia fue reafirmada durante la VIII Asamblea, en su cargo de Presidencia de OISEVI.



## 6.3.

### REUNIÓN ANUAL DE COORDINADORES DE DATOS DEL OISEVI

Los coordinadores de datos son un grupo de trabajo permanente en el ámbito del OISEVI. Aportan los datos e indicadores nacionales para el Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Los Coordinadores sistematizan el reporte de información en cada uno de los países y esos reportes son los recursos necesarios para planificar y diseñar las estrategias y políticas del OISEVI.

- 2016: Lima, Perú.
- 2017: Cartagena de Indias, Colombia.
- 2018: Buenos Aires, Argentina.
- 2019: Cartagena de Indias, Colombia.

En el mes de septiembre de 2018, en la sede de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se realizó la Reunión Anual de Coordinadores de Datos del OISEVI. Participaron de la misma representantes de 8 países de la región. En la reunión se realizó el seguimiento de los Acuerdos suscriptos en la VI y VII Asamblea General de OISEVI. Asimismo, se presentaron los Informes de

seguridad vial 2016-2017 y se impulsó el desarrollo de un relevamiento integral sobre los procesos de toma de información en todos los países de la región.



## 6.4.

### GRUPO MERCADO COMÚN. SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3 “REGLAMENTOS TÉCNICOS Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD”. COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

El Subgrupo de Trabajo N° 3 es el órgano dependiente del Grupo Mercado Común, constituido en el marco del Mercosur, con el objetivo de procurar la eliminación de los obstáculos técnicos al comercio y así facilitar la libre circulación de los bienes y la integración regional entre los Estados Partes. Las reuniones de cada una de las comisiones, entre la que se encuentra la de industria automotriz, se realizan dos veces por semestre en el país sede de la presidencia pro tempore.

La comitiva de la Comisión Industria Automotriz está conformada por un representante de la ANSV y un representante del Ministerio de Industria.

Entre otros, los temas abordados en el Reglamento Técnico Mercosur (RTM) fueron:

1. Clasificación de vehículos.
2. Cinturones de seguridad.
3. Anclajes de cinturones de seguridad.
4. Iluminación y señalización.





# 6.5.

## FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL -FISEVI-

El Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil -FISEVI-, es una instancia de diálogo entre distintos actores e instituciones relacionados directamente a la seguridad vial en el que autoridades gubernamentales, especialistas locales e internacionales del más alto nivel, debaten respecto a las innovaciones y avances de la materia, especialmente en la región Latinoamérica y Caribe-LAC, y el resto del mundo.

El FISEVI es un evento promovido por la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay, una ONG dedicada al trabajo y la investigación de la seguridad vial infantil en América Latina. Las primeras dos ediciones del Foro tuvieron lugar en Uruguay (2014) y en Chile (2016).

### Capítulo Argentina, 2018

El 12 y 13 de junio de 2018 se realizó en la Ciudad de Buenos Aires, la tercera edición del FISEVI. Estuvieron presentes más de 400 asistentes y 70 disertantes interna-

cionales en un espacio creado para intercambiar conocimientos y experiencias sobre la movilidad segura de los niños.

Para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el FISEVI fue un gran catalizador para el diseño de políticas, estudios y actividades con el foco puesto en la seguridad vial infantil y la movilidad de los menores de edad. A partir del FISEVI, se consolidó una instancia para generar acuerdos y compromisos en la temática, más allá del propio organismo.



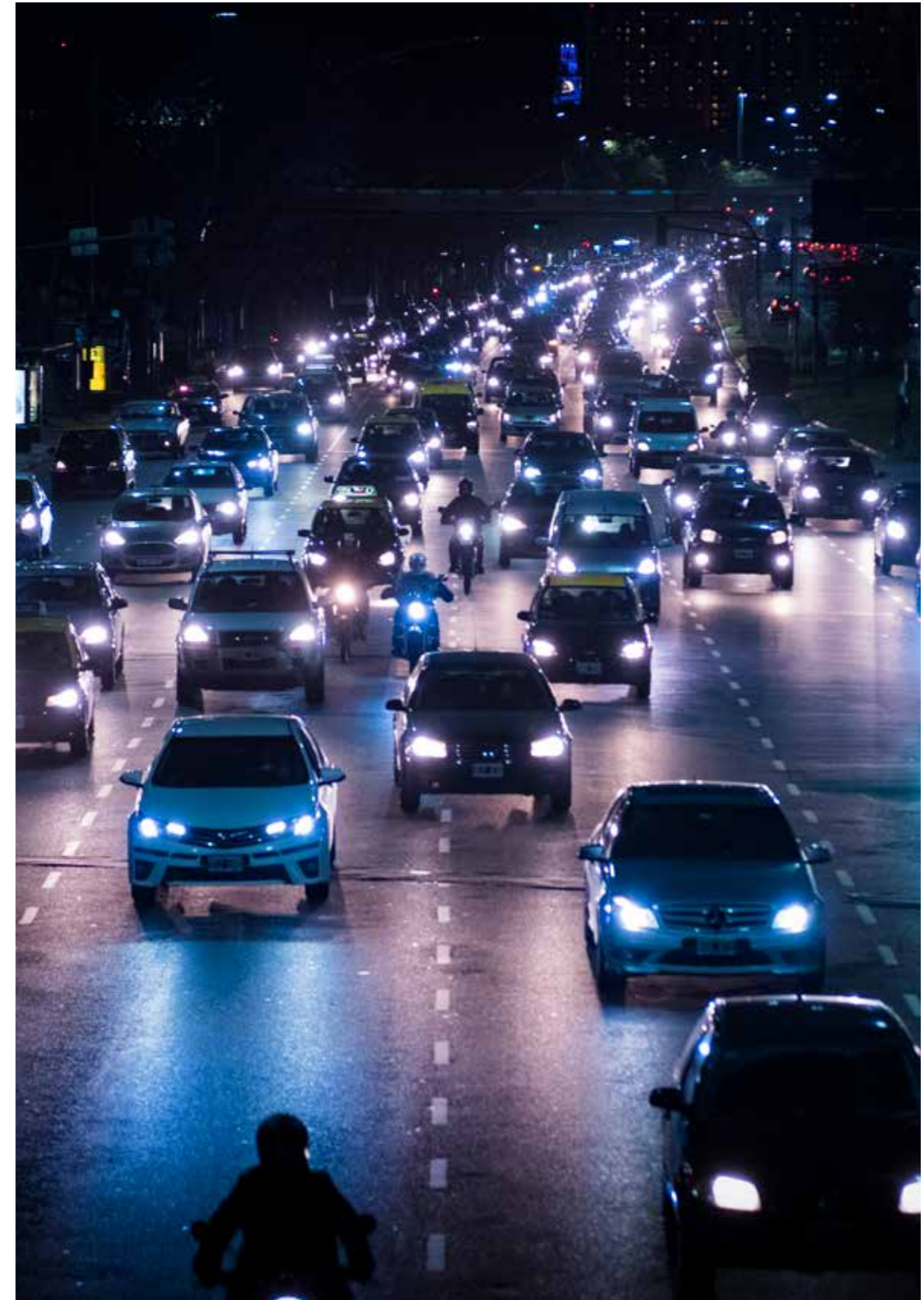
# 6.6.

## FONDO FIDUCIARIO DE NACIONES UNIDAS PARA LA SEGURIDAD VIAL

El Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSTF) se creó en 2018 con el objetivo de acelerar la mejora de la seguridad vial a nivel mundial, paliando las desigualdades en lo que respecta a recursos dedicados a actuar de forma eficaz a todos los niveles. El mismo gestionará recursos procedentes de gobiernos, de organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales, del sector privado y de organizaciones del ámbito de la filantropía.

El Director Ejecutivo de la ANSV fue designado para participar activamente en el

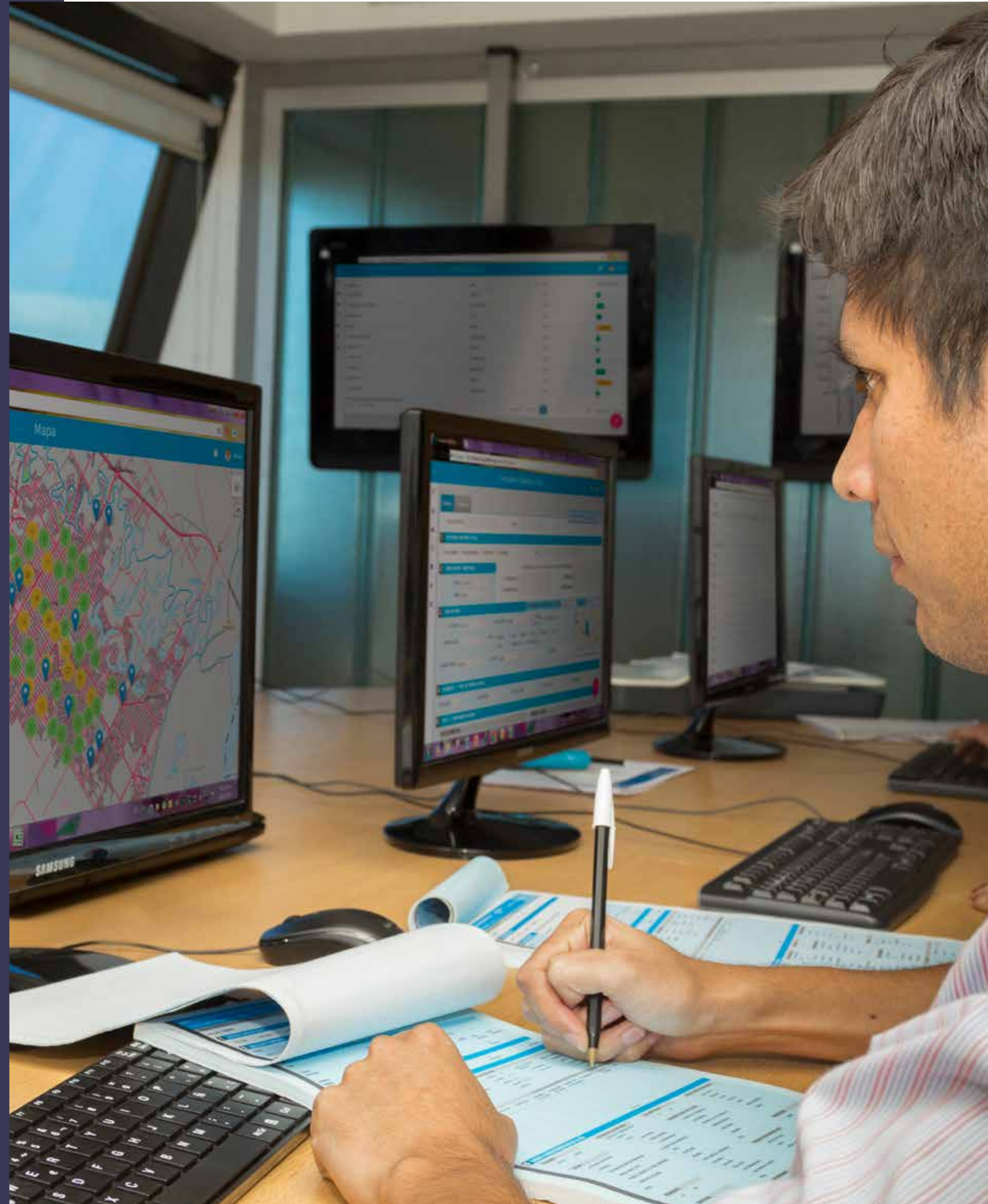
Consejo Asesor del mismo, como representante de estado miembro de Naciones Unidas por América Latina y el Caribe. Durante las reuniones de Consejo Asesor, se debatieron los lineamientos estratégicos del Fondo, desde las referencias para su funcionamiento, como los aspectos para el desarrollo y llamado de convocatoria a presentación de proyectos. Se busca generar impacto positivo e inmediato en la seguridad vial a nivel mundial, con especial foco en los países de mediano y bajo ingreso, donde la siniestralidad vial resulta ser mayormente crítica.



## ÁREAS TÉCNICAS DE LA ANSV

07

Para llevar a cabo su misión la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuenta con las siguientes Direcciones, encargadas de diseñar e implementar los proyectos desarrollados en los apartados anteriores. Asimismo, cuenta con el apoyo de la Dirección General de Administración y la Dirección de Asuntos Legales y Jurídicos.



# 7.1.

## DIRECCIÓN NACIONAL DEL OBSERVATORIO VIAL

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial se dedica a investigar, evaluar y analizar los actos y hechos vinculados con el entramado vial, su entorno, estructura y los usuarios de las vías públicas. Como parte de sus objetivos, el Observatorio trabaja para alcanzar el registro sistemático de los siniestros viales y sus consecuencias en términos de morbilidad, procurando relevar el universo de hechos ocurridos en todo el territorio nacional con el objetivo de generar información que contribuya a la toma de decisiones.

Resulta indispensable establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuos de:

- Los siniestros de tránsito y los fallecidos y traumatismos causados por ellos.

- Los resultados intermedios (velocidades medias, tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.).
- Los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial.
- El impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito.

Según ya se conoce, la mayoría de los siniestros viales y sus consecuencias pueden ser evitables si se actúa correctamente sobre sus determinantes.



# 7.2.

## DIRECCIÓN NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRÁNSITO

Esta dirección es la encargada de crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la Licencia Nacional de Conducir (LNC). A través de la suscripción de convenios, autoriza a los organismos competentes de cada jurisdicción provincial y municipal a otorgar la LNC, certificando y homologando los Centros de Emisión de Licencias (CEL). Es a su vez la encargada de diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.

En materia de Infracciones, busca incorporar al Sistema Nacional de Administración de Infracciones (SINAI) a la mayor parte de jurisdicciones para poder crear una base única de inhabilitados en todo el país de la mano del Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT). El objetivo del SINAT es constituir una fuente fehaciente, completa y actualizada de los antecedentes de tránsito de toda la República, capaz de brindar la información necesaria de manera oportuna, precisa y confiable.



## 7.3.

### DIRECCIÓN NACIONAL DE COORDINACIÓN INTERJURISDICCIONAL

Esta dirección se encarga de coordinar las tareas interjurisdiccionales que desarrolla la ANSV en materia de seguridad vial. Procura la armonización de políticas públicas, control y fiscalización y de adecuación normativa, con participación de los actores estatales y de la sociedad civil que tienen algún grado de intervención en la materia.

Dentro de la DNCI, la Dirección de Coordinación del Control y Fiscalización Vial constituye el brazo operativo de la ANSV. Su responsabilidad primaria es apoyar, coordinar y cooperar con otros organismos provinciales afectados a la seguridad vial, la ejecución de las acciones de control y fiscalización vial que contribuyan a prevenir y mitigar siniestros viales. Asimismo, es la encargada de coordinar las campañas de invierno y verano a nivel nacional, apoyando a las jurisdicciones con medios logísticos y recursos humanos.



## 7.4.

### DIRECCIÓN DE CAPACITACIÓN Y CAMPAÑAS VIALES



Se encarga de planificar estratégicamente el desarrollo de contenidos para comunicar desde los distintos canales que posee la ANSV (comunicación digital, audiovisual, prensa, activaciones y proyectos especiales, entre otros). Asimismo busca facilitar y propiciar datos estadísticos, estudios y toda información de la materia a la prensa. Por último, gestiona y planifica las campañas masivas e integrales de comunicación, con el objetivo de generar un cambio en la cultura vial de los argentinos.

Anualmente, propone un Plan de Campañas de Concientización a ser desarrollado a nivel federal en coordinación con las jurisdicciones locales. Asimismo, a través del Centro de Formación en Políticas y Gestión de la Seguridad Vial, es la encargada de realizar jornadas de capacitación y concientización en educación formal para los tres niveles de educación (inicial, primaria y secundaria) y también para los docentes.



## CONCLUSIONES

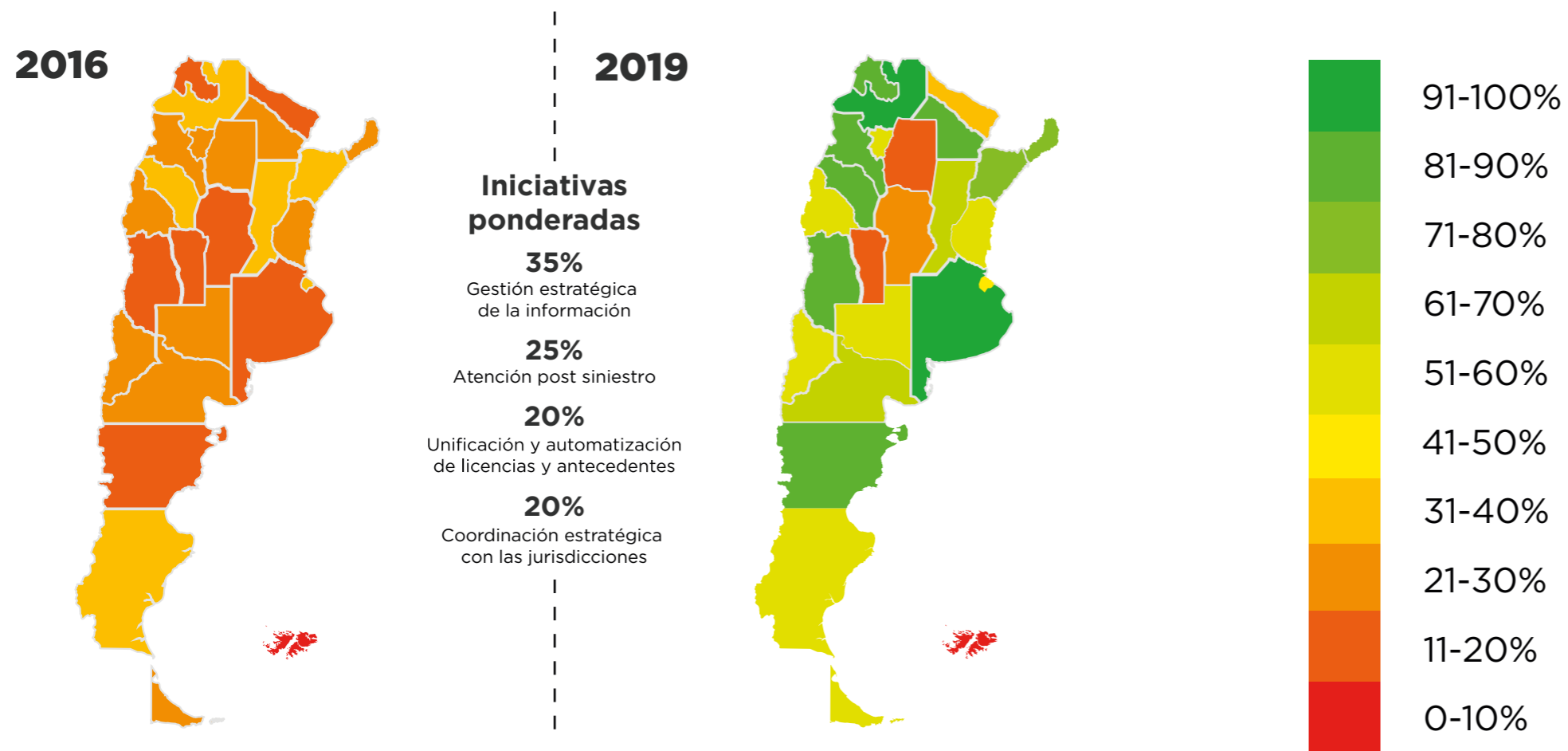
La evolución en la implementación de los sistemas de gestión de la seguridad vial en las jurisdicciones fue contundente. En un país como Argentina, la coordinación federal y la construcción de consensos es un requisito *sine qua non* para alcanzar políticas públicas eficaces y de verdadero alcance nacional.

Entendiendo que la seguridad vial consiste en una cuestión multidisciplinaria, es imprescindible abordarla desde una perspectiva integral, sabiendo que los esfuerzos deben tener una mirada abarcativa, estratégica e integradora de las distintas disciplinas. Esta es la única manera en que realmente se podrá alcanzar una reducción significativa y estable en la siniestralidad. Por este motivo, trabajar en la prevención desde la concientización, en la gestión de los principales factores de riesgo, y en la necesidad de acrecentar el uso de los principales elementos de seguridad -tales como el casco, cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil-, es de vital importancia para reducir el número de víctimas fatales y la severidad de las lesiones producto de siniestros.

Sabiendo que la evidencia es un requisito ineludible para el desarrollo de políticas públicas, resultó fundamental emprender un trabajo sólido en materia de estadística e información empírica en seguridad vial. Para continuar en esta línea, es necesario consolidar los proyectos en el mediano y largo plazo, trascendiendo los ciclos políticos.

Por último, resulta imperioso promover una verdadera transformación de la cultura vial, en la que la promoción de la seguridad vial se convierta en una manifestación de la sociedad en que los argentinos deseamos vivir y que hemos comenzado a construir. Una seguridad vial que permita movernos y crecer en paz y armonía. Solo así, todo cambio y todo logro podrán sostenerse y consolidarse en tiempo y espacio.

### Integración de la ANSV con las jurisdicciones





# ANEXO NORMATIVO

## **1. Ley N° 27.445 - Poder de constatación**

Mediante el art. 20 de la Ley 27.445 (B.O. 18/06/2018), modificatoria a la Ley Nacional 24.449, se asignó a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional (junto a la Gendarmería Nacional).

De igual modo se estableció que la ANSV tenga a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Asimismo, se facultó a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

## **2. Ley N° 27.431 - Presupuesto permanente ANSV**

Sustituye el inciso f) del artículo 12 de la Ley N° 26.363: la contribución obligatoria del uno por ciento (1 %) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Esa contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación.

## **3. Decreto N° 26/2019 - Licencia Interjurisdiccional**

Modifica el inciso h) del artículo 13 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, establece que la ANSV otorgará la licencia para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional (LiNTI), y queda facultada para establecer los aranceles correspondientes.

## **4. Decreto N° 974/2018 - Peajes**

DECTO-2018-974-APN-PTE - Decreto N° 779/1995. Modificación. "ARTÍCULO 116

quater.- Reglamentación del artículo 77 inciso z) de la Ley N° 24.449. "Por falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y será restado de la licencia de conducir la cantidad de UN (1) punto. Cuando no se identifique al conductor infractor, será sancionado el propietario del vehículo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 75 inciso c) de la Ley N° 24.449."

## **5. Decreto N° 32/2018 - Modificación del Decreto N° 779/95**

Aborda una modificación integral del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, entre las cuales se pueden destacar:

i) Incorpora en la reglamentación a las bicicletas eléctricas, motos eléctricas, cuatriciclos, vehículos antiguos o de colección, estableciendo definiciones, características técnicas y reglas de circulación.

ii) Incorpora en la reglamentación a los bitrenes estableciendo definiciones características técnicas y reglas de circulación.

iii) Incorpora nuevas obligaciones en materia de seguridad: matafuegos, apoyacabezas y cinturones, Sistema de Retención Infantil, cascos.

iv) Cambios en el sistema de iluminación de vehículos automotores.

v) Crea el Certificado de Seguridad Vehicular como instrumento que reemplaza a la Licencia para Configuración de Modelo en los casos allí previstos.

vi) Modifica la reglamentación en cuanto a los documentos exigidos para la circulación. Incorpora la obligatoriedad de circular con el comprobante de pago de peaje.

vii) Incorpora reglamentación en la penalidad dispuesta a la participación u organización, en la vía pública, de competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

## **6. Decreto N° 304/2018 - Autos artesanales**

Reglamenta la Ley N° 26.938 "Producción y Circulación en la Vía Pública de Automotores Fabricados Artesanalmente o en Bajas Series para Uso Particular".

## **7. Disposición ANSV N° 352/2018 - Autos artesanales**

Aprueba las características técnicas de condiciones de seguridad a las que deberán ceñirse en su fabricación, restauración o reforma los automotores comprendidos en la Ley N° 26.938.

## **8. Disposición ANSV N° 492/2019 - Actualización del Plan de Control de Velocidad**

Modificación Disposición ANSV N° 294/2010 por la que se aprobó el Plan Nacional de Control de Seguridad Vial 2010.

i) La modificación alcanza al Módulo B: "Control de la Velocidad" y su Anexo "Gráfico de Control para el Módulo B". Se especifica la señalización que debe realizarse en los operativos de control de velocidad mediante el uso de cinemómetros de instalación móvil. Se adecúa a lo establecido en el Manual de Señalamiento Vertical de la Dirección Nacional de Vialidad - Edición 2017-.

ii) Asimismo, la Disposición ANSV N° 492/2019 aprueba un modelo único de cartelería a utilizarse en los operativos de fiscalización de velocidad mediante el uso de cinemómetros de instalación móvil, estableciendo las características técnicas, dimensiones y tipografía que deben respetarse.

**9. Disposición ANSV N° 48/2019 – Procedimiento LINTI**

Aprueba el SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL y reglamenta el procedimiento para el otorgamiento de las licencias que habiliten a conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional.

**10. Disposición ANSV N° 540/2018 – Certificado de Seguridad Vehicular**

Crea el Certificado de Seguridad Vehicular como instrumento válido para acreditar el cumplimiento de las condiciones de seguridad activas y pasivas y de emisión de contaminantes, de conformidad con el inciso d) del artículo 33 del Título V del ANEXO 1 del Decreto Reglamentario N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449.

**11. Disposición ANSV N° 196/2018 – Corredores de circulación**

Aprueba el “Marco de Aplicación de los Corredores de Circulación Segura” de acuerdo a lo establecido por el artículo 5° inciso z) del Título I del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, modificado por el artículo 1° del Decreto N° 32/2018 y el “Marco de Aplicación de las Zonas de Circulación Segura” para la implementación de áreas de terrenos públicos delimitadas y autorizadas especialmente por autoridad jurisdiccional competente para la circulación de determinados vehículos de categorías L6(a), L6G(b), L7(a) y L7G(b).

**12. Disposición ANSV N° 132/2018 – RTO vehículos antiguos**

Aprueba los Requisitos para la Revisión Técnica Obligatoria Especial para Vehículos Antiguos de Colección, categorías M1 y N1, existentes en el país, o que se importen al amparo del inciso e) del artículo 7 del Decreto N° 110/99, cuyo cumplimiento y aplicación corresponde a las jurisdicciones locales y talleres de revisión técnica que presten el servicio de revisión técnica obligatoria a vehículos de uso particular, en el marco del Sistema Nacional de

Revisión Técnica Obligatoria.

**13. Disposición ANSV N° 416/2016 – Baremos médicos para emisión de licencias**

Disposición ANSV N° 416/2016: modifica la Disposición ANSV N° 207/2009 en lo relativo a Punto 14 “Baremos”, punto 2 “Capacidad Auditiva” del Capítulo 2 “PROCESO DE EMISIÓN DE LICENCIAS”.

**Proyectos en trámite.**

14. Modificación al **Decreto N° 437/2011** por el que se aprobó el SISTEMA DE PUNTOS –SCORING aplicable a la LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR. Se impulsa una modificación en cuanto a las infracciones que descuentan puntos tipificadas en el Anexo 2 del Decreto N° 779/95. Esto conforme la voluntad de las provincias plasmada en el Acta de Intención y Compromiso de Modificación del Actual Sistema de Puntos Aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, del 15 de marzo de 2019, en el marco de la LXXXV Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial.

15. Modificación **Decreto N° 779/1995**. La modificación abarca 3 aspectos:

i) Contemplación del soporte digital de la licencia de conducir -inciso b del artículo 13 del Anexo 1 Capítulo II del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

ii) Modificación de la validez temporal de la Licencia Nacional de Conducir para el caso de registrar antecedentes de infracciones por conducir en estado de intoxicación alcohólica, estupeficientes, u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales, de manera escalonada según la cantidad de infracciones registradas -inciso c del artículo 13 del Anexo 1 Capítulo II del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995-.

iii) Levantamiento de prohibición de la circulación de cuatriciclos catego-

ría L7 (b) para circular por autopistas, semiautopistas, autovías o rutas –inciso m. 2) del artículo 48° del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

16. Modificación integral en la **Disposición ANSV N° 48/2019** que reglamenta la LINTI.

17. Modificación integral de los protocolos de homologación de equipos senso-métricos aprobada mediante **Disposición ANSV N° 500/2015**.

18. Modificación integral **Disposición ANSV N° 604/2012** -Certificación de jurisdicciones locales en el sistema RTO-.



[www.argentina.gob.ar/seguridadvial](http://www.argentina.gob.ar/seguridadvial)

   /InfoSegVial

**SEGURIDAD  
VIAL**



Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación