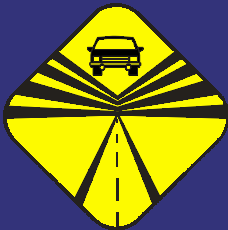


**MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL,  
INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS  
SECRETARIA DE TRANSPORTE  
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR**

# **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2006 - 2009**



**SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**



**COMISION NACIONAL DEL TRANSITO  
Y LA SEGURIDAD VIAL**



**REGISTRO NACIONAL DE  
ANTECEDENTES DE TRANSITO**



**CONSEJO FEDERAL DE  
SEGURIDAD VIAL**

# **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL** **AUTORIDADES NACIONALES**

PRESIDENTE DE LA NACION

Dr. Néstor Carlos KIRCHNER

JEFE DE GABINETE DE MINISTROS

Dr. Alberto Angel FERNANDEZ

MINISTRO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Dr. Alberto IRIBARNE

MINISTRO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS

Arq. Julio DE VIDO

SECRETARIO DE TRANSPORTE

Ing. Ricardo Raúl JAIME

SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

Dn. Jorge GONZALEZ

COORDINADOR DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL

Lic. Maximiliano DI FEDERICO

PRESIDENTE DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL

Lic. Ramón Enrique BULACIOS

SECRETARIO DE LA COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y  
LA SEGURIDAD VIAL

Dr. Raúl LOPEZ UTHURRALT

SECRETARIA DE JUSTICIA

MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Dra. Marcela Miriam LOSARDO

SUBSECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES  
MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Esc. Carola María RODRIGUEZ

DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS  
DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y CREDITOS PRENDARIOS

Dr. Miguel Angel GALLARDO

JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL REGISTRO NACIONAL  
DE ANTECEDENTES DE TRANSITO

Dr. Pablo FAPPIANO

## INDICE

PROLOGO	pág. 4
INTRODUCCION	pág. 5
SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	pág. 10
ORGANISMOS INTEGRANTES DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	pág. 11
CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL - LEY DE TRANSITO N° 24.449 - Artículo 6	pág. 12
INTEGRANTES DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL	pág. 13
FUNCIONES LEY DE TRANSITO N° 24.449 - Artículo 7	pág. 14
COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL	pág. 15
ORGANISMOS INTEGRANTES DE LA COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL	pág. 18
REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO	pág. 19
DECRETO N° 779/95, REGLAMENTARIO DE LA LEY DE TRÁNSITO N° 24.449 (Anexo T - incisos 7 y 8) SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	pág. 20
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - FORMULACION	pág. 21
ANALISIS DEL PROBLEMA MARCO LEGAL LEY DE TRANSITO N° 24.449	pág. 23
MARCO NORMATIVO	pág. 33
OBJETIVO DESARROLLO DE UNA POLITICA PUBLICA DE SEGURIDAD VIAL	pág. 35
ANTECEDENTES	pág. 37
PUNTOS BASICOS	pág. 41
PUNTOS ADICIONALES	pág. 45
EJECUCION DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	pág. 47
FINANCIACION	pág. 64

EQUIPO DE TRABAJO	pág. 66
AGRADECIMIENTOS ESPECIALES	pág. 68
CONTROL DE GESTION	pág. 71
DIAGRAMA DE ACTIVIDADES - TIEMPO	pág. 72

## **PROLOGO**

### **EL ACCIDENTE DE TRANSITO, ES UN PROBLEMA CRONICO QUE SE EXTIENDE POR TODO EL MUNDO**

La Organización Mundial de la Salud, el 7 de abril de 2004, conmemoró el aniversario de su creación y declaró al año 2004 como el "AÑO DE LA SEGURIDAD VIAL", por considerar que los accidentes de tránsito son una pandemia que cada año acaba con la vida de más de un millón de personas (hombres, mujeres y niños) y que actualmente, es la décima (10º) causa de muerte en todo el mundo y se proyecta, si no se toman medidas al respecto, como la tercera (3ª) causa de mortalidad mundial para el año 2020.

En la Argentina, la problemática de los accidentes de tránsito, es un tema de extrema gravedad. Muertes, heridos y pérdidas materiales permiten denominarlo como catástrofe permanente.

En este sentido y en el marco del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, establecido en el Anexo T del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449, nos encontramos implementando políticas estratégicas de armonización federal, que deberán ser aplicadas a través del Consejo Federal de Seguridad Vial, con la participación del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

Dentro de ese marco, es dable considerar que la elaboración de un "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL", es la acción más sólida para procurar la reducción de los siniestros de tránsito que se producen en el país, puesto que permite el abordaje del fenómeno desde un marco sistemático y racional, otorgando coherencia y coordinación a las políticas públicas que desde los distintos sectores y autoridades se encaren en torno a esta materia.

## INTRODUCCION

Los accidentes de tránsito en la Argentina constituyen un serio problema económico social. Los costos anuales estimados para accidentes de tránsito son alrededor del uno al dos por ciento (1 - 2 %) del Producto Bruto Interno (PBI), según se incluyan o no los gastos indirectos. El número de muertos por accidentes es de aproximadamente de seis mil (6.000) personas al año, lo que constituye un dos coma cinco por ciento (2,5 %) del total de muertes ocurridas en Argentina, y la cuarta causa de mortalidad luego de las enfermedades cardiovasculares, los tumores malignos y las enfermedades cerebrovasculares.

Por tal motivo y dentro de los límites de nuestra Nación, cabe tomar medidas inmediatas y mediatas, a corto y mediano plazo, para intensificar las políticas de prevención de accidentes, dado las consecuencias de los mismos, atento los estudios y manifestaciones realizadas por la Organización Mundial de la Salud y las Estadísticas Nacionales Públicas o Privadas.

La inseguridad vial en el país requiere avanzar con premura hacia la consolidación de un Sistema de Seguridad Vial, que atienda los desafíos que el tema encierra, considerando que es necesario que toda la dirigencia nacional, tanto del sector público como privado, defina la estrategia de lucha contra la inseguridad vial como una política de Estado a mantener en el tiempo.

Cabe señalar, que si bien son varios los organismos que intervienen en todas las políticas antes señaladas, existe la posibilidad de lograr en la unión y coordinación, mejores resultados.

Si bien la Ley de Tránsito N° 24.449, es el basamento jurídico indispensable para la planificación estratégica, con un moderno criterio accidentológico, que conforma un verdadero programa de acción, establece medios y recursos aplicados a la prevención, no resulta por sí sola la solución definitiva de la problemática.

En este sentido, desde el punto de vista institucional la Ley crea a través de su Decreto Reglamentario N° 779/95, Anexo T, el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conformado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, que tiene como fin la coordinación eficiente de las acciones con el objeto de alcanzar la uniformidad en la aplicación de la ley en todo el país, mediante mecanismos imprescindibles de enlace tanto en las jurisdicciones provinciales como en la federal, que armonicen el accionar de todos los organismos públicos y privados interesados en la cuestión y tienda a establecer criterios únicos en todo el país sin agregar o restar las competencias propias a los organismos nacionales, provinciales o municipales que los tienen.

A través de este Sistema se coordinará la uniforme, constante y organizada ejecución de las políticas de transporte, tránsito y seguridad vial.

Por ello, se decidió convocar a los tres organismos que integran el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a los que se han sumado: la Dirección Nacional de Vialidad, Gendarmería Nacional, el Consejo Vial Federal, la Subsecretaría de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, el Consejo Provincial de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, la Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional y la Asociación Argentina de Carreteras; conformaron una Comisión de Trabajo, que se reunió en varias oportunidades, para elaborar un "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL".

La elaboración del aludido plan se realizó en base a la problemática planteada por los Representantes de los Consejos Provinciales de Seguridad Vial ante las Asambleas del Consejo Federal de Seguridad Vial, que se llevaron a cabo desde el 3 de junio del año 1996 hasta la fecha y han sido plasmada en las correspondientes Actas.

Además, se tomaron como antecedentes distintos Planes Estratégicos, entre los cuales se destacan los producidos por: la Dirección General de Tráfico del Reino de España, el Gobierno de la República de Colombia, la Asociación Argentina de Carreteras,

la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial. También, el "Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina", elaborado por el Defensor del Pueblo de la Nación, la "Introducción a la Educación del Transeúnte", producido por la Secretaría de Educación, dependiente del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología; y además los realizados por las Provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Formosa, San Juan, Salta, Catamarca, Jujuy, Santiago del Estero, Tucumán y Neuquén, como inclusive los demás Gobiernos Provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que con sus "Campañas de Seguridad Vial", permitieron unificar los criterios para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Es por eso, que la elaboración del "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL", se considera como una herramienta fundamental a fin de perfeccionar la política de Estado de Prevención de Accidentes de Tránsito en nuestra nación, atento la necesidad de incrementar los medios para procurar la reducción de los siniestros producidos en el país.

El "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL" se desarrollará en CUATRO (4) ETAPAS, a partir de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2009. En el último trimestre de cada año se implementará un control de gestión por objetivos y resultados, para evaluar los resultados obtenidos.

La elaboración de dicho Plan Nacional, se desarrolla organizado de la siguiente manera:

#### **SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

- **ORGANISMOS INTEGRANTES DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.**

- **FUNCIONES**

-

#### **CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL**

- **LEY DE TRANSITO N° 24.449 - Artículo 6°**

- **INTEGRANTES DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL**



- **FUNCIONES (LEY DE TRANSITO N° 24.449 - Artículo 7°)**

### **COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

- **ORGANISMOS INTEGRANTES DE LA COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

### **REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO**

- **Decreto N° 779/95, Reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449 (Anexo T - incisos 7 y 8) SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.**

- **FUNCIONES**

### **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

- **FORMULACION**
- **ANALISIS DEL PROBLEMA – MARCO LEGAL LEY DE TRANSITO N° 24.449**
- **MARCO NORMATIVO**
- **OBJETIVO - DESARROLLO DE UNA POLITICA PUBLICA DE SEGURIDAD VIAL**

### **ANTECEDENTES**

### **PUNTOS BASICOS**

- **PUNTOS ADICIONALES**
- **EJECUCION DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

### **FINANCIACION**

**EQUIPO DE TRABAJO**

**AGRADECIMIENTOS ESPECIALES**

**CONTROL DE GESTION**

**DIAGRAMA DE ACTIVIDADES - TIEMPO**



# **SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

# **SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

## **(Anexo T - Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449)**

- 1.- El Sistema Nacional de Seguridad Vial comprende las políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional y la registración y sistematización de datos, funciones ejercidas respectivamente por el Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. Tales organismos deben coordinar sus cometidos.
  
- 2.- Este sistema asegura el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley N° 24.449, teniendo en cuenta los criterios de:
  - Uniformidad.
  - Centralización normativa.
  - Descentralización ejecutiva.
  - Participación intersectorial y multidisciplinaria.
  - Transformación e innovación tecnológica.
  
- 3.- El Sistema se organiza sobre la base de la descentralización regional como un proceso de conducción, planeamiento y administración de las políticas de seguridad vial, proyectando sus objetivos estratégicos y prioridades.

# **ORGANISMOS INTEGRANTES DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

## **CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL**

Coordinador Nacional  
Lic. Maximiliano DI FEDERICO

Presidente  
Lic. Ramón Enrique BULACIOS

## **COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

Presidente  
Subsecretario de Transporte Automotor  
Don Jorge GONZALEZ

Secretario  
Dr. Raúl LOPEZ UTHURRALT

## **REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO**

Director  
Dr. Pablo FAPPIANO



**CONSEJO FEDERAL DE  
SEGURIDAD VIAL**

# **CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL**

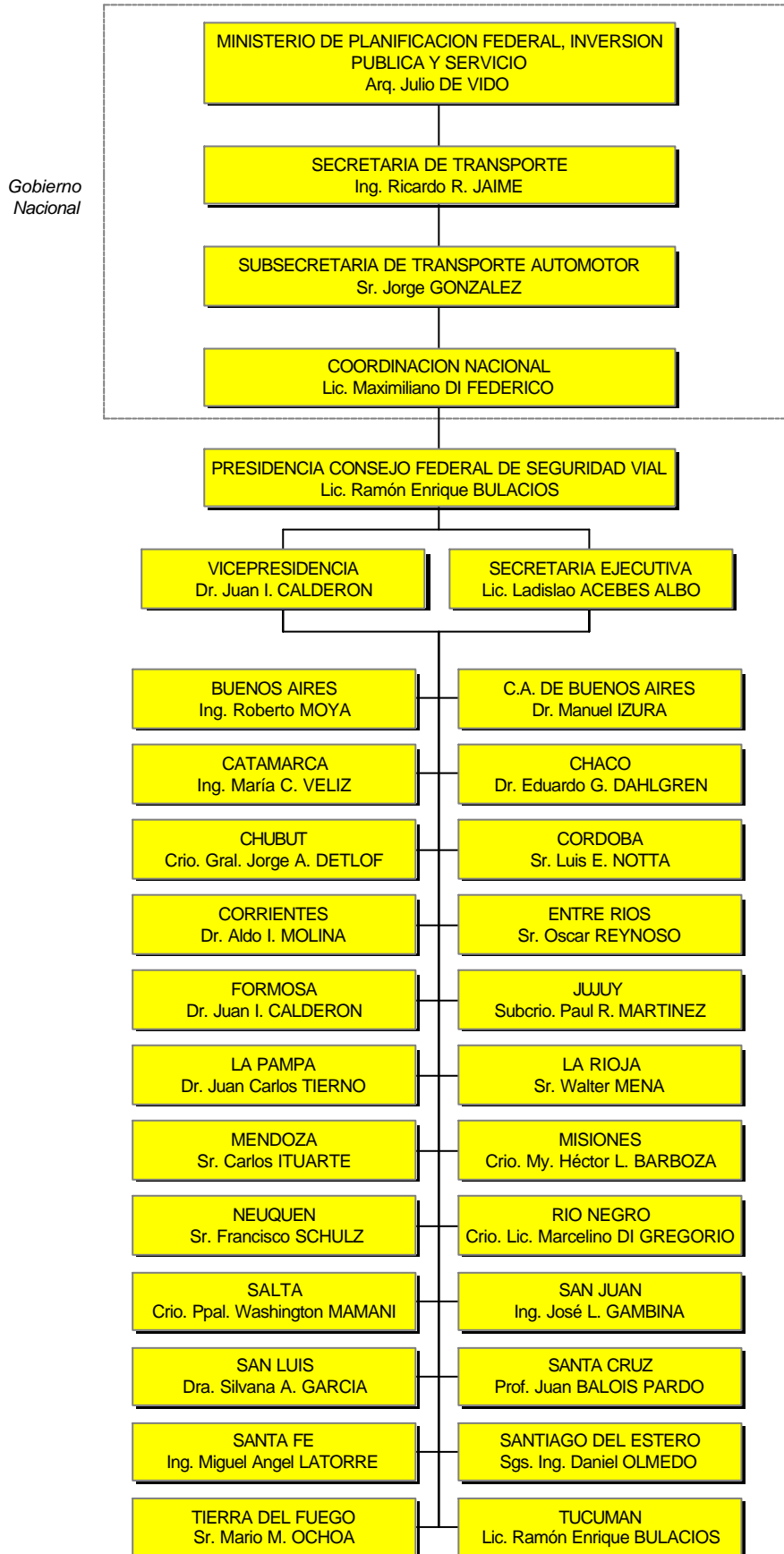
## **(Ley de Tránsito N° 24.449 - Artículo 6°)**

El Consejo Federal de Seguridad Vial, está integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de la Ley de Tránsito N° 24.449.

Invita a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados en la materia.

# AUTORIDADES NACIONALES Y DELEGADOS PROVINCIALES TITULARES DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL



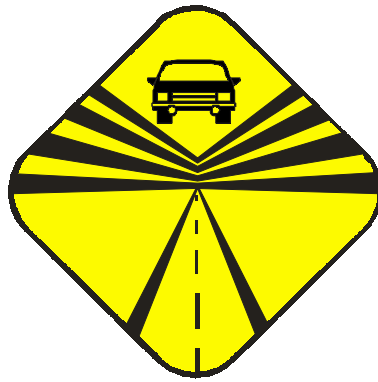


# **FUNCIONES**

## **(Ley de Tránsito N° 24.449 - Artículo 7°)**

El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, tiene por funciones:

- a. Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b. Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c. Alentar y desarrollar la educación vial;
- d. Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e. Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios así lo aconsejen;
- f. Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- g. Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h. Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i. Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las Provincias y las Municipalidades;
- j. Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k. Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l. Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.



**COMISION NACIONAL DEL  
TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

# **COMISION NACIONAL DEL TRANSITO** **Y LA SEGURIDAD VIAL**

## **(Ley de Tránsito N° 24.449 - Artículo 96)**

La Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, creada por los Decretos N° 1842/73 y 2658/79, mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

## **FUNCIONES**

### **Decreto N° 779/95**

### **Reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449 (Anexo T - inciso 9)**

#### **SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

- 9.- La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, es el organismo de coordinación en jurisdicción nacional, quedando facultada para ejercer las siguientes funciones, en su jurisdicción;
- 9.1.- Ejercer la representación del Gobierno Nacional ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL;
- 9.2.- Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en materia de tránsito y seguridad vial. Es el organismo técnico de consulta en las cuestiones relacionadas con la aplicación de leyes, reglamentos, disposiciones y otras normas en general, relativas al derecho de circulación terrestre de carácter nacional e internacional;

- 9.3.- Proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia y la normativa reglamentaria y complementaria de la Ley de Tránsito;
- 9.4.- Disponer las normas de especificación técnica y de calidad a que deben ajustarse los componentes de seguridad activa y pasiva del vehículo;
- 9.5.- Proponer o aprobar los dispositivos de utilización en la vía pública y los criterios de aptitud para el otorgamiento de licencias de conductor en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL;
- 9.6.- Aprobar los programas y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos de capacitación de las autoridades de aplicación y control y los destinados a instructores profesionales de Escuelas de Capacitación y de Conductores, en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Cuando los cursos fueren dictados por los organismos del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, se podrá disponer su arancelamiento. Los recursos obtenidos se destinarán a la investigación y prevención de accidentes y a la educación vial;
- 9.7.- Dictar cursos, los que pueden ser arancelados, destinando tales recursos para la investigación y prevención de accidentes y a la educación vial;
- 9.8.- Aprobar los contenidos y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos regulares para conductores profesionales, destinados al servicio interjurisdiccional de transporte de pasajeros y carga, adecuándolos a los adelantos científicos y técnicos;
- 9.9.- Otorgar la habilitación especial que requiere el diseño de las casas rodantes motorizadas o remolcadas y los vehículos destinados al transporte de escolares o niños, observando especialmente los requisitos de seguridad activa y pasiva;
- 9.10.- Establecer la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios;

- 9.11.- Otorgar conjuntamente con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y el CONSEJO NACIONAL DE EDUCACION TECNICA o institución similar reconocida por el MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACION, el certificado de habilitación en la especialidad como director técnico, a que se alude en el último párrafo del Art. 35 de la Ley 24.449;
- 9.12.- Proponer la modificación de los rubros enunciados en el punto 7 del Art. 35 de la presente reglamentación;
- 9.13.- Establecer los sistemas de información relacionados con la estadística accidentológica del transporte público de pasajeros y carga de jurisdicción nacional, los referentes a la habilitación de talleres de reparación y de revisión técnica periódica y los del tránsito en general, coordinando su actividad con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO;
- 9.14.- Investigar administrativamente los accidentes a través de la JUNTA NACIONAL DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DEL TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE, creada por Resolución M.O.S.P. N° 789/82. Es el organismo competente en materia de accidentología vial de jurisdicción nacional. Las medidas de prevención propuestas por la Junta, son de carácter obligatorio para los organismos nacionales;
- 9.15.- Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria y de reparación de vehículos de jurisdicción nacional;
- 9.16.- Otorgar las franquicias a que se refieren los inc. b) y c.4) del Art. 63 del ANEXO I del presente;
- 9.17.- Proponer los criterios médicos de aptitud para el otorgamiento de licencias de conductor, en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.

**ORGANISMOS INTEGRANTES  
DE LA COMISION NACIONAL DEL TRANSITO  
Y LA SEGURIDAD VIAL:**

MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

MINISTERIO DE EDUCACION, CIENCIA Y TECNOLOGIA

MINISTERIO DE SALUD Y AMBIENTE

SECRETARIA DE TRANSPORTE

GOBIERNO AUTONOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

GENDARMERIA NACIONAL

POLICIA FEDERAL ARGENTINA

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

CONSEJO VIAL FEDERAL

CONVENIO POLICIAL ARGENTINO

COMITE FEDERAL DE TRANSPORTE

PARTICIPAN:

ENTIDADES NO GUBERNAMENTALES



# **REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO**

# **REGISTRO NACIONAL** **DE ANTECEDENTES DE TRANSITO**

**MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS**

## **(Ley de Tránsito N° 24.449 - Artículo 8)**

El Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, depende y funciona en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente ley, deben comunicarse de inmediato a este Registro, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia.

Debe llevar además estadística accidentológica, de seguros y datos del parque vehicular.

Debe adoptar las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado.



**Decreto N° 779/95**  
**Reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449**

**Anexo T**

**SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**- incisos 7 y 8 -**

El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO debe suscribir convenios con las autoridades de aplicación de cada jurisdicción: nacional, provincial o municipal, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para informar y //o receptor los datos relacionados con las infracciones, delitos y/o denuncias y resoluciones y/o sanciones atinentes al comportamiento vial, aún aquéllos graves en los que exista pago voluntario, conforme al artículo 85 inciso a) in fine de la Ley N° 24.449.

El REGISTRO debe suscribir convenios con el REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para obtener la información que coadyuve a identificar e individualizar a los conductores de vehículos que hayan cometido presuntas faltas o delitos.



# PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

# **FORMULACION**

# **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

## **FORMULACION**

La importante inseguridad vial en el país requiere avanzar con premura hacia la consolidación de un Sistema de Seguridad Vial, que atienda los desafíos que el tema encierra, considerando que es necesario que toda la dirigencia nacional, tanto del sector público como privado defina la estrategia de lucha contra la inseguridad vial como una política de Estado a mantener en el tiempo.

Cualquier acción que tienda a reducir los accidentes de tránsito resulta ser una acción multifacética que debe incluir: una mejora en las características de la seguridad de los caminos (señalización, diseños de carreteras, calidad de las rutas, etc.), educación y capacitación de los conductores, seguridad en vehículos, contralor y sanciones estándares y campañas públicas. En consecuencia, el abordaje de esta problemática deberá estar a cargo de equipos profesionales y técnicos pluridisciplinarios.

Un moderno concepto de planificación estratégica presupone considerar el transporte y el tránsito como un todo integral, tomando en consideración los aspectos comerciales, los que hacen a la planificación urbana y aquellos que hacen a la fluidez y celeridad de las comunicaciones.

Se entiende por planificación estratégica a un sistema de ideas y de pensamientos configurados para someterlos a la acción, y que está destinado al logro y a los fines de la temática considerada. Este sistema, a su vez, busca prevenir y evitar situaciones contingentes no deseadas que de concretarse, deberán ser superadas para preservar los fines y objetivos mediante el planeamiento, la preparación y la dirección, en sus grandes lineamientos, de todos los medios disponibles.

La planificación debe orientarse a la modificación de las pautas sociales de comportamiento poniendo todo su énfasis en una mejor calidad de vida, una mayor importancia a los efectos sociales y del medio ambiente y finalmente en una mayor

participación ciudadana en la toma de decisiones. Todo ello, considerando que organizar el transporte y el tránsito es un factor de primer orden en el reciclaje del medio ambiente.

Las actividades de la seguridad vial requieren, por parte del Estado, condiciones políticas y administrativas que le sirvan de marco y las sustenten, a la vez que permitan realizar un trabajo eficaz. El Estado por sí solo no puede realizar actividades de seguridad vial efectivas y exitosas a largo plazo. Las actividades de seguridad vial son una tarea social que los organismos estatales no pueden desarrollar con exclusión de otros sectores, ya que de este modo existe el riesgo de que sólo se realice una administración de problemas a nivel de organismos públicos. En todos los países en donde se han aplicado políticas exitosas en materia de prevención de accidentes, este supuesto se ha convertido en una norma del tratamiento de la seguridad vial. En consecuencia, deben aumentarse las posibilidades prácticas de participación de las instituciones no estatales y de las organizaciones no gubernamentales.

Por ello es necesario generar un marco de participación y consideración de las actividades de las organizaciones no gubernamentales, para que junto con el Estado se constituyan en motores de la generación de un profundo cambio cultural.

La seguridad vial es una actividad multidisciplinaria, es por ello que la elaboración, implementación y seguimiento de un Programa de acción, requiere no sólo la consideración integral del problema sino también un marco de organicidad y participación conjunta del Estado, las Organizaciones no Gubernamentales, los sectores manufactureros del transporte, los operadores del mismo y los medios de comunicación, de forma tal de atacar el problema con una estrategia común, evitando el despilfarro de esfuerzos personales y medios materiales.

# **ANALISIS DEL PROBLEMA**

## **ANALISIS DEL PROBLEMA MARCO LEGAL LEY DE TRANSITO N° 24.449**

La Seguridad Vial ha sido tratada en numerosos foros de discusión y ha sido siempre una preocupación constante de Organizaciones no Gubernamentales, de Organismos del Sector Público e Internacionales relacionadas con las Instituciones locales que tienen que ver con la Seguridad Vial.

Sin embargo, al analizar lo realizado a lo largo de estos años como los resultados obtenidos se concluye que la accidentalidad no se ha reducido sino que por el contrario, percibe una tendencia a aumentar.

Es cierto que han habido intenciones y, en algunos casos, acciones por parte del Estado y de varias Organizaciones no Gubernamentales que han tendido a mejorar las condiciones de seguridad vial en el país; lamentablemente han quedado en la mayor parte de los supuestos en meras intenciones y en otros, en campañas de corta duración que no han tenido los resultados esperados.

La realidad ha adquirido matices trágicos y nos muestra desorden, falta de información, indisciplina, superposición de actividades en algunas Organizaciones Gubernamentales.

Analizado en profundidad el problema, es determinante que los aspectos relativos a las conductas humanas mayor causantes de accidentes en el tránsito, los que son permanentemente cambiantes, se relacionan directamente con la educación vial, que resulta ser el componente que orienta y colabora positivamente con la seguridad vial.

La Educación Vial constituye por sí misma el punto de partida de un proceso de concientización de la población que comienza desde su desarrollo intelectual, creando paulatinamente las condiciones para una mejora progresiva de las conductas en el tránsito, y coadyuva a mitigar los graves problemas que se observan en los conductores y peatones por falta, entre otras cosas, de respeto a las normas. El proceso educativo que se

pueda llevar a cabo en la escuela primaria, secundaria y también universitaria contribuirá a una toma de conciencia del significado y consecuencias de esas inconductas y de la responsabilidad que cada uno de nosotros debe asumir para consigo mismo, y sus semejantes.

En el plano del otorgamiento de licencias de conducir, se verifica el cumplimiento estricto por parte de los conductores de vehículos motorizados del país, de las normas y exigencias mínimas para obtener la licencia de conducción. A su vez, es la responsabilidad de los Organismos Autorizados para emitir esos permisos, de cumplimentar con los requisitos esenciales y exigir los controles necesarios por parte de las Autoridades Competentes, Provinciales y Nacional. Es necesario mantener actualizado el Centro de Control y Base de Datos de todas las licencias de conducción que se emitan en el país, registrándose en forma permanente las altas y las bajas que se producen en todos los centros de atención al público en concordancia con el Registro de Infractores a las Normas de Circulación de Tránsito del país.

La Revisión Periódica de los vehículos motorizados por medio de Talleres habilitados y permanentemente controlados por una Autoridad Competente es otro de los requisitos a cumplimentar en forma rigurosa. La Revisión Periódica deberá realizarse en todas las Provincias y en la Capital Federal siguiendo criterios uniformes de control.

Ese proceso de control al vehículo, como el de la Autoridad que habilita y controla esos talleres, deberá de ejercerse con seriedad y responsabilidad dada la naturaleza e importancia de la tarea que ello implica, debiendo sancionarse aquellos propietarios de vehículos que no cumplan con esas exigencias como así también a los Talleres que no cumplan con la función específica para la cual han sido habilitados. Deberán de establecerse criterios uniformes de inspección de modo que los mecanismos de control sean no solamente eficientes sino que cumplan además con las normas mínimas de verificación que correspondan.

La Autoridad que ejerce el poder de policía deberá ser una Autoridad idónea que cumpla básicamente con la función de educar y de sancionar cuando fuese necesario. Debe poseer los conocimientos básicos en materia de tránsito que la habilite para ejercer



esa función con capacidad, honestidad y ética - con criterio de justicia y ecuanimidad - ya que esos son los principios básicos por los cuales se podría llegar a esperar, por parte de los usuarios de la vía pública - conductores y peatones -, una actitud de respeto y una conducta responsable en el tránsito, sobre todo cuando esas conductas puedan llegar a poner en peligro su vida.

Las leyes en materia de tránsito deberán tener un denominador común de modo tal que los conductores al circular por cualquier calle o camino de la República recuerden que las normas de conducción son similares en cualquier lugar del territorio nacional y que las sanciones que puedan llegar a recibir por cometer infracciones a esas normas y leyes de tránsito no son arbitrarias y siguen criterios similares a los prescritos en la Ley Nacional de Tránsito 24.449 que rige en la actualidad.

Por su parte, es responsabilidad del Estado, tanto Nacional, como Provincial y Municipal, mantener las calles, caminos y autopistas en buen estado de transitabilidad y con condiciones de diseño geométrico adecuadas, como así también estar dotados de todos los dispositivos de control y elementos de seguridad necesarios para tener una circulación segura de peatones y conductores.

También, deben mantenerse y profundizarse las iniciativas existentes en el país, como por ejemplo, los exámenes psicofísicos y fundamentalmente los programas de capacitación profesional de conductores, el tratamiento particularizado de las cargas peligrosas, la revisión técnica obligatoria periódica de las unidades y otros instrumentos de aplicación legal.

Mención destacada merece el sistema de capacitación instrumentado por la Secretaría de Transporte en lo que respecta a la “Escuela de Capacitación Permanente y de Reeducción para el Uso de la Vía Pública”, creada de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 83, Inciso d), de la Ley de Tránsito N° 24.449 y su Decreto Reglamentario N° 779/95.

A su vez, la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 16/95, creó el Sistema Nacional de Educación y Formación Profesional del Personal de Conducción afectado a los servicios de transporte de pasajeros.

El referido acto administrativo instituye la capacitación obligatoria para el personal de conducción de los servicios de autotransporte sometidos a jurisdicción nacional.

El Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449, otorga a la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial la facultad de aprobar los programas y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos de capacitación de las autoridades de aplicación y control y los destinados a instructores profesionales de Escuelas de Capacitación y de Conductores, en coordinación con el Consejo Federal de Seguridad Vial, como así también, aprobar los contenidos y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos regulares para conductores profesionales, destinados al servicio interjurisdiccional de transporte de pasajeros y carga, adecuándolos a los adelantos científicos y técnicos.

En lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas por carretera, la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 110/97, incorporó al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, el Programa del Curso de Capacitación Básico Obligatorio para Conductores de Vehículos Empleados en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

Asimismo, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte a través de la Resolución N° 1.615 de fecha 9 de Mayo de 2003, instituyó el Régimen de Formación Profesional de los Conductores de Vehículos de Transporte Terrestre de Cargas Generales de Jurisdicción Nacional. La aprobación de los cursos de capacitación obligatoria, de actualización y perfeccionamiento constituyen un requisito previo para la expedición de la Licencia Nacional Habilitante.

Las iniciativas referidas precedentemente constituyen un significativo avance en lo que hace a la formación profesional de los conductores del transporte público

de pasajeros y carga, factor humano que cumple la función de conducción. Tales iniciativas deben ser profundizadas con el propósito de lograr una efectiva reducción en las tasas de accidentes de la circulación vial.

Asimismo, debe analizarse entre otros aspectos, el Código Uniforme de Señalamiento, para mejorar nuestro sistema actual. El tamaño de las señales para los usuarios del presente y las velocidades de hoy parece no ser el adecuado, al coexistir en la práctica dos sistemas (Panamericano y Europeo) en algunas jurisdicciones.

Hasta el año 1999 las cifras de accidentes fatales proporcionadas por el Consejo Federal de Seguridad Vial resultaban el único indicador disponible a nivel nacional (período 1996-1999).

La creación del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito a través de la Ley de Tránsito N° 24.449, constituyó un avance en la estadística accidentológica, de seguros y parque vehicular. Dicho Registro Nacional debe administrar y sistematizar la información de todo el país sobre: datos de las licencias de conducir, los antecedentes de tránsito de las personas, el estado del parque vehicular y seguros, y la estadística accidentológica.

La puesta en marcha de una red informativa interprovincial que permita el flujo de datos y de información, no se ha concretado plenamente y es un objetivo respecto del cual no se lograron los avances necesarios para conformar un sistema estadístico apropiado a los fines previstos.

Actualmente se encuentra en un proceso de normalización. Esto es un proceso encaminado a que el organismo cumpla con las misiones y funciones que establece la norma.

La operatoria sobre estadísticas accidentológicas es uno de estos circuitos existentes relevados. Esta operatoria se encuentra establecida en la ley y su decreto reglamentario. Allí están aprobados los formularios que se utilizan para recolectar los datos

con los que se elaboran las estadísticas. Estos formularios son confeccionados por las autoridades intervinientes en un hecho de tránsito.

Se encuentran aprobados los FORMULARIOS 31 “COLISIÓN Y ACCIDENTES”, 33 “ROBO Y HURTO” y 34 “LESIONES Y MUERTE” a efectos de recabar dicha información para la confección de la Estadística más detallada en la materia y para, de acuerdo a las distintas causas que se colijan, poder diseñar e implementar políticas de prevención en materia de tránsito y seguridad vial.

Para ese fin se firmaron Convenios Operativos Complementarios del Convenio Marco con once provincias (Catamarca, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Jujuy, La Rioja, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz, Santa Fe y Tierra del Fuego), encontrándose en estado de operatividad tan sólo seis de ellos (Catamarca, Jujuy, La Rioja, Neuquén, Río Negro y Santa Cruz) y próximo a operar, pues se ha instalado el sistema en la Provincia de La Pampa.

Los responsables de Seguridad Vial de cada jurisdicción remiten mensualmente las PLANILLAS A y B en las que se recopilan los datos oficiales de cada una de ellas en materia de accidentología.

Las PLANILLAS A y B fueron aprobadas en la 19ª Asamblea del Consejo Federal, celebrada en La Plata en fecha 18 y 19 de octubre de 2000, y se estableció su uso hasta tanto se estandaricen los FORMULARIOS DE ACTA SINIESTRAL antes mencionados.

Es decir, el mencionado Organismo puede mostrar cuales son las fuentes y el método utilizado en la elaboración estadística.

Con el objeto de asegurar la fiabilidad del sistema los resultados de las estadísticas se contrastaron con las producidas por otros organismos de la administración pública, ellos son la Dirección Nacional de Política Criminal y el Ministerio de Salud y Ambiente. Estos poseen una metodología y normativa distinta al Registro Nacional de

Antecedentes de Tránsito. Los números estadísticos básicamente coinciden y las mínimas diferencias están dadas por la metodología de recolección de datos que aplica cada organismo.

Este hecho no se traslada al sector privado, donde los datos de Luchemos por la Vida -7.055 en el año 2003- no coinciden con los suministrados por el ISEV -9.556 en el año 2003.

Sin perjuicio de ello, a la metodología utilizada se le objeta la omisión del consecuente seguimiento del estado de salud de la víctima que puede fallecer en los días posteriores al accidente. Para contemplar esta situación el ReNAT aplica un Factor de Corrección recomendado por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud. Este factor de corrección es un ajuste de un 33% que supone incorporar las muertes de los accidentados que ocurren en los días siguientes al de ocurrido el hecho.

Al respecto, se considera que cuando se trabaja con estadística sobre personas fallecidas en ocasión del tránsito, es obligación hacerlo con seriedad y responsabilidad, pues se trabaja en relación a personas víctimas de tránsito y familiares que en cierto modo también lo son por la situación creada.

Por otra parte, para tener un análisis completo y serio de la realidad accidentológica vial, es necesario relacionar el número de fallecidos con la población de un país y su parque automotor.

Estos coeficientes realmente indican la situación de un país frente a la problemática de las muertes en ocasión del tránsito.

Finalmente, es preciso merituar que una de las causas de ocurrencia de accidentes de tránsito es el aumento de la tasa de motorización y del uso de este parque automotor, que incrementa la posibilidad de colisiones y otros accidentes. Las tasas de crecimiento del flujo vehicular, tomadas en lugares claves de la red vial nacional, reflejan un importante incremento. En los corredores más transitados, el volumen de tránsito varía entre 10 y 20 mil vehículos por día.

### **Datos comparados con otros organismos**

(Se utilizaron los datos correspondientes al año 2003 porque alguno de los organismos no tienen estadística conformada a la fecha).

- DNPC: **3.124** (esto es homicidios culposos en hechos de tránsito, no releva datos de personas muertas en accidentes donde no está involucrado un homicidio.)

- Salud: **3.789**

- ReNAT: **3.690**

### **Datos comparados en el orden internacional**

(Fuentes: OMS, FITAC e IRTAD. Año 2003)

I - Muertes cada 10.000 vehículos (parque automotor Argentina: 10.583.613 según DNRPA)

- Zambia	85,00
- China	20,33
- Chile	14,80
- Rumania	14,14
- Polonia	8,90
- Turquía	7,52
- Brasil	6,80
- Grecia	6,50
- República Eslovaca	5,90
- Bulgaria	5,19
- Hungría	5,11
- Portugal	4,66
- Argentina	4,64 (según datos ReNAT año 2003:4.908)
- República Checa	4,44
- Irlanda	3,45
- Israel	3,32
- Francia	3,29
- España	3,02
- Dinamarca	2,67
- Luxemburgo	2,58
- Austria	2,57
- Bélgica	2,49
- Suiza	2,12
- Estados Unidos de América	2,09
- Holanda	2,06
- Alemania	1,88
- Italia	1,86
- Canadá	1,80
- Finlandia	1,79

- Australia	1,64
- Gran Bretaña	1,60
- Japón	1,45
- Suecia	1,32

II - Muertes cada 100.000 habitantes: (Población Argentina 39.301.741 según INDEC)

- El Salvador	41,70
- República Dominicana	41,10
- Brasil	25,60
- Colombia	24,20
- Venezuela	23,10
- Corea	21,90
- Grecia	19,30
- Polonia	14,80
- Portugal	14,80
- EE.UU.A	14,70
- Bélgica	14,50
- República Checa	14,20
- Hungría	13,10
- España	12,80
- Argentina	12,50 (según ReNAT)
- Eslovenia	12,10
- Luxemburgo	11,80
- Italia	11,70
- Austria	11,50
- Nueva Zelanda	11,50
- República Eslovaca	11,30
- Francia	10,20
- Canadá	9,30
- Irlanda	8,40
- Australia	8,20
- Dinamarca	8,00
- Alemania	8,00
- Islandia	7,90
- Suiza	7,50
- Finlandia	7,30
- Japón	7,00
- Países Bajos	6,40
- Noruega	6,10
- Reino Unido	6,10
- Suecia	5,90

Es dable destacar, que la información estadística que se maneja ha permitido un análisis elemental que demuestra la magnitud de la problemática de los accidentes de tránsito. No somos el primer país del mundo en muertes por accidentes de tránsito, aunque la cifra de 4.111 muertes del año 2004 es significativa.

Al analizar estos problemas en su total magnitud, se detectan numerosas falencias que deben de cubrirse con dispositivos, normas, conductas y controles que sean aceptados por una sociedad que exige cada vez más, e imponga, por otra parte, un mayor respeto a las leyes y a las normas de convivencia.



## MARCO NORMATIVO

- Ley de Tránsito N° 24.449
- Decreto N° 692/92 - Anexo II (Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte)
- Decreto N° 779/95. (Reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449)
- Decreto N° 179/95. (Disposiciones Transitorias y Complementarias de la Ley de Tránsito N° 24.449)
- Decreto de Educación Vial N° 724/ 95
- Ley Federal de Educación N° 23.348
- Ley de Residuos Peligrosos N° 24.051
- Decreto reglamentario de la Ley de Residuos Peligrosos N° 831/93
- Ley N° 25.456 (Modifica el artículo 47 Luces Bajas de la Ley N° 24.449)
- Ley N° 25.965 (Incorpora definiciones de ciclovías-inc. f artículo 9° Ley N° 24.449)
- Ley N° 24.788 (Lucha contra el alcoholismo)
- Ley N° 25.857 (Modifica artículo 55 cinturón de seguridad vehículos escolares- de la Ley N° 24.449)
- Ley N° 25.650 (Prohibición del uso del sistema radar-foto)
- Ley N° 24.653 (Normativa nacional de transporte de cargas)
- Decreto N° 1.035/02 (Reglamentario de la Ley de Cargas N° 24.653)
- Decreto N° 210/01 (Modifica Anexo T del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449 - Consejo Federal de Seguridad Vial)
- Provincias adheridas a la Ley de Tránsito N° 24.449 y sus normativas:

<b>PROVINCIAS</b>	<b>LEYES</b>
CATAMARCA	4.909
CORRIENTES	5.037
CHACO	4.150
CHUBUT	4.165
ENTRE RIOS	8.963
FORMOSA	1.150

<b>PROVINCIAS</b>	<b>LEYES</b>
JUJUY	4.870
LA PAMPA	1.713
LA RIOJA	6.168
MISIONES	3.211
NEUQUEN	2.178
RIO NEGRO	2.942
SALTA	6.913
SAN JUAN	6.684
SAN LUIS	5.068
SANTA CRUZ	2.417
SANTA FE	11.583
SANTIAGO DEL ESTERO	6.283
TIERRA DEL FUEGO	376
TUCUMAN	6.836

- Provincias no adheridas a la Ley de Tránsito N° 24.449 y sus normativas:

<b>PROVINCIAS</b>	<b>LEYES</b>
BUENOS AIRES	11.430
CORDOBA	8.560
MENDOZA	6.082
GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES	Está adhiriendo en forma automática.

# **OBJETIVO**

## **OBJETIVO**

I.- El objetivo principal del PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, es la reducción del veinte por ciento (20 %) de la tasa de siniestralidad en el país.

II.- Se aplicará el DIAGRAMA DE ACTIVIDADES - TIEMPO, desarrollándose en CUATRO ETAPAS, a partir de enero de 2006, hasta el 31 de diciembre de 2009, en el último cuatrimestre de cada año se realizará un Control de Gestión por Objetivos y Resultados, para evaluar los resultados obtenidos.

### **DESARROLLO DE UNA POLITICA PUBLICA DE SEGURIDAD VIAL**

#### **Los ejes centrales son:**

- a) Construir, entre todos los actores involucrados, una red que permita coordinar esfuerzos, procurando un esquema de amplia participación que genere la sinergia necesaria para llegar progresivamente a todas las regiones de nuestra geografía y a todos los sectores de nuestra sociedad.
- b) Plantear una política integral actuando en todos los aspectos que están involucrados en esta problemática. Esta política integral tiene que ser pública, asumida por todos como una cuestión de Estado que trascienda los avatares y sectores políticos, teniendo por lo tanto continuidad en el tiempo más allá de las personas que la ejecuten.

#### **Un Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial debe contemplar los siguientes objetivos:**

- Campaña nacional de difusión para la seguridad vial
- Aplicación de la Ley - Contralor del Tránsito y la Seguridad Vial
- Estadística Nacional de Accidentología Vial
- Mapa de Riesgo - Puntos Negros
- Educación Vial
- Capacitación de Conductores Profesionales y Autoridades de Aplicación

- Control de emisión de Licencias de Conductor
- Revisión Técnica Obligatoria
- Responsabilidad de los Talleres de Reparación
- Señalización Vial Uniforme e Infraestructura Vial
- Emergentología y Seguros
- Uniformidad de la Legislación de Tránsito
- Fortalecimiento institucional

Un **Plan Estratégico** compatible con lo prescrito por la Ley de Tránsito N° 24.449, deberá tener un criterio dinámico, de adecuación a las diversas circunstancias, pero debe mantener los lineamientos básicos hacia la reducción de la siniestralidad vial, con un criterio integral que incorpore a toda la comunidad en el cumplimiento de estrategias y objetivos generales del Plan.

En una primera etapa y simultáneamente con la adecuación integral de este Plan Estratégico se deberá diseñar un Programa de Emergencia de la Siniestralidad Vial, que opere sobre los aspectos centrales, hasta tanto se redefina el Plan Estratégico.

En la etapa inmediata posterior deberá diseñarse un Programa Nacional de Seguridad Vial, que en su primera parte, no abarque todos los sectores conflictivos, sino que se concentre sólo en determinadas actividades centrales.

La propuesta esta orientada a impulsar una serie de proyectos individuales con objetivos y contenidos bien definidos, los que están identificados como de esencial prioridad.

# **ANTECEDENTES**

## **ANTECEDENTES**

- I.- "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, dependiente de la Subsecretaría de Transporte Automotor.
- II.- "PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por la Asociación Argentina de Carreteras.
- III.- "PLAN DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por la Dirección de Transporte y Seguridad Vial de la Dirección de Gendarmería Nacional (Cdte. Ppal. Dr. Juan José MININNI).
- IV.- "INTRODUCCION A LA EDUCACION DEL TRANSEUNTE"**, elaborado por la Secretaría de Educación, dependiente del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología.
- V.- "INFORME ESPECIAL SOBRE SEGURIDAD VIAL EN ARGENTINA"**, elaborado por el Defensor del Pueblo de la Nación.
- VI.- "SERVICIO DE REGISTRO ACCIDENTOLOGICO"**, elaborado por el Consejo Provincial de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires.
- VII.- "MANUAL DE EDUCACION VIAL PARA DOCENTES"**, elaborado por la Dirección General de Policía de Seguridad Vial, del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires.
- VIII.- "BOLETIN DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por la Dirección de Seguridad Vial, el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito y la Dirección de Protección Civil, del Ministerio de Seguridad y Trabajo de la Provincia de Neuquén.

- IX.- "BOLETIN DE DEFENSA CIVIL"**, elaborado por la Dirección de Seguridad Vial, el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito y la Dirección de Protección Civil, del Ministerio de Seguridad y Trabajo de la Provincia de Neuquén.
- X.- "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL"**, compuesto por cuatro "SUBPROGRAMAS" (ADECUACION DEL MARCO LEGAL, EDUCACION VIAL, INFRAESTRUCTURA VIAL y CONTROL Y FISCALIZACION), elaborado por la Secretaría de Servicios Públicos del Ministerio de Infraestructura, Tecnología y Medio Ambiente del Gobierno de la Provincia de San Juan.
- XI.- "EDUCACION VIAL"**, elaborado por los representantes de la Región N.O.A., del Consejo Federal de Seguridad Vial, integrado por las Provincias de Catamarca, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán.
- XII.- "GUIA DEL DOCENTE" y "MANUAL DEL DOCENTE"**, elaborados por la Dirección de Tránsito de la Provincia de Córdoba.
- XIII.- "MANUAL SEÑAL DE VIDA"**, elaborado por la Licenciada Mirta GIANNELLI, en representación del Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, para todos los niveles de educación.
- XIV.- "MANUAL - SEDUVIAL - PARA DOCENTES Y AGENTES DE TRANSITO"**, elaborado por la Licenciada Mirta GIANNELLI y el señor Oscar REYNOSO, en representación del Gobierno de la Provincia de Entre Ríos.
- XV.- "PROYECTO DE PREVENCION EN SEGURIDAD VIAL CON BASE FUNDAMENTAL EN LA EDUCACION PARA LA PROVINCIA DEL CHUBUT"**, elaborado por los Ministerios de Gobierno, Trabajo y Justicia (Jefatura de Policía) y Educación, integrado al de Salud, Dirección Provincial de Transporte, Municipalidades, Vialidad Provincial y Organismos No Gubernamentales en carácter de invitados.



- XVI.- "PROGRAMA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por la Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de la Producción del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- XVII.- "PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN EL TRANSITO DE MERCANCIAS PELIGROSAS"**, elaborado por el señor Rubén RUOCCO, en representación de la Dirección Provincial de Defensa Civil, de la Provincia de Santa Fe y de la Región Centro del Consejo Federal de Seguridad Vial.
- XVIII.- "ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA ARGENTINA UN PROGRAMA PARA LA COYUNTURA"**, Tesis del Doctor Raúl LOPEZ UTHURRALT, "Maestría en Transporte", Instituto de Enseñanza Superior Técnico del Ejército Argentino, año 2002.
- XIX.- "PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005 - 2008"**, elaborado por la Dirección General de Tráfico del Reino de España.
- XX.- "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2004 - 2008"**, elaborado por el Ministerio de Transporte de la República de Colombia.
- XXI.- "TELEMATICA DEL TRANSPORTE"**, elaborado por el Sistema de Transporte Inteligente de Argentina.
- XXII.- "MANUAL AZUL I y II"**, elaborado por la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte.
- XXIII.- "MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA"**, elaborado por el Organo de Control de Accesos a Buenos Aires - OCRABA.
- XXIV.- "INFORME CONSOLIDADO DE LOS SEMINARIOS SOBRE ACCIDENTES DEL TRANSITO Y ALCOHOLISMO"**, elaborado por la Organización Panamericana de la Salud.

- XXV.- "PROGRAMA DE EDUCACION VIAL - MANEJA TU VIDA"**, elaborado por "Petrobras Energía S.A."
- XXVI.- "PROPUESTA PRELIMINAR DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborada por el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, dependiente de la Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional.
- XXVII.- "PROPUESTA PARA LA CAPACITACION DE CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGAS GENERALES Y PELIGROSAS"**, elaborado por la Federación Nacional de Trabajadores, Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas.
- XXVIII.- "ENCUESTA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborada por el Centro de Evaluación de Políticas Públicas de la Universidad de Palermo.
- XXIX.- "PROPUESTA PARA PROYECTO DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por el Gobierno de la Provincia de Formosa.
- XXX.- "SEGURIDAD VIAL PARA LOS MAS CHIQUITOS"**, elaborado por el Centro de Información y Educación en el Transporte y Seguridad Vial.
- XXXI.- "PROPUESTA PARA LA UNIFICACION DE LA GESTION DE INFRACCIONES DE TRANSITO"**, elaborado por el Sistema Unificado de Gestión de Infracciones de Tránsito.
- XXXII.- "PROYECTO PARA PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL"**, elaborado por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento - (C.I.P.E.C.).
- XXXIII.- "PROYECTO PARA LA CAPACITACION DE CONDUCTORES DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS"**, elaborado por la Unión Tranviaria Automotor.

**EJES DEL PLAN**

**PUNTOS BASICOS  
PUNTOS ADICIONALES**

## **PUNTOS BASICOS**

**Como principales objetivos políticos del Plan se debe mencionar:**

### **I.- CAMPAÑA DE DIFUSION NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

Planificación de Campaña de Difusión Nacional de Seguridad Vial, teniendo en cuenta la difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes

Coordinar cronogramas de actividades con las provincias a través del Consejo Federal de Seguridad Vial.

Impulsar medidas administrativas para declarar el Año 2007 como el "**AÑO DE LA SEGURIDAD VIAL**".

**Las acciones deberán orientarse hacia los siguientes temas:**

#### **a) CONTROL DE VELOCIDADES**

#### **b) ALCOHOL Y DROGAS**

Se instrumentarán campañas con el fin de impedir la circulación de conductores con su capacidad conductiva afectada por alcohol o drogas - Artículo 72 y 73 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

#### **c) CINTURON DE SEGURIDAD**

Se realizará una campaña nacional tendiente a informar respecto de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en los vehículos conforme lo establecido en el artículo 40 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **II.- APLICACIÓN DE LA LEY - CONTROL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

Lograr un eficiente cumplimiento de la aplicación de la Ley y el control del tránsito y la seguridad vial, coordinando con todas las autoridades competentes.

## **III.- ESTADISTICA NACIONAL DE ACCIDENTOLOGIA VIAL**

Optimizar el funcionamiento del registro a efectos de lograr una estadística confiable y unificada de siniestralidad en todo el país, conforme con los parámetros internacionales.

## **IV.- MAPA DE RIESGO - PUNTOS NEGROS**

Establecer y determinar un mapa de riesgo y puntos negros en la Red Vial, a efectos de prevenir adecuadamente los accidentes en dichas zonas conforme lo establecido en el artículo 66 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **V.- EDUCACION VIAL**

Lograr una efectiva inclusión de la Educación Vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario.

En la enseñanza Técnica, Terciaria y Universitaria, instituir orientaciones o especialidades basadas en los fines de la presente Ley de Tránsito - Capacitación Docente. - Artículo 9° de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **VI.- CAPACITACION DE CONDUCTORES PROFESIONALES Y AUTORIDADES DE APLICACIÓN Y CONTROL**

Se reforzarán los programas de formación de personal policial y de contralor, como así también se organizarán cursos especiales de capacitación para conductores, proponiéndose material educativo - Artículo 10 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **VII.- CONTROL DE EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCTOR**

Se proyecta un eficiente control de emisión de Licencias de Conductor creándose el Registro Unificado de Licencias de Conductor y optimizando un sistema de antecedentes de Tránsito en todo el país con acceso por Internet - Artículo 13 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **VIII.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA**

Se establecen normas uniformes para la verificación y certificación técnica vehicular para circular por toda la red vial del país, incorporándose la Revisión Técnica Obligatoria a todo el parque automotor. Proponer a todas las provincias adherir al sistema. - Artículo 34 de la Ley de Tránsito N° 24.449

## **IX.- RESPONSABILIDAD DE LOS TALLERES DE REPARACION**

Impulsar el registro de los talleres de reparación con habilitación y un Director Técnico civil y penalmente responsable de las reparaciones - Artículo 35 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **X.- SEÑALIZACION VIAL UNIFORME E INFRAESTRUCTURA VIAL**

Optimizar el Sistema Vial Uniforme de señalamiento en el país - Artículo 22 de la Ley de Trnsito N° 24.449.

Con relación a la estructura vial, se proyecta incluir en el presupuesto nacional un plan de obras de seguridad vial para el mejoramiento de la seguridad en la red vial nacional - Artículo 21 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **XI.- EMERGENTOLOGIA Y SEGUROS**

Establecer un sistema de atención médica de urgencia a través de las autoridades competentes locales y jurisdiccionales, centralizando el intercambio de datos para la

atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

Implementar un Sistema de Seguros de Prima Variable, la que aumentará o disminuirá según se haya o no registrado el siniestro.

## **XII.- UNIFORMIDAD DE LA LEGISLACION DE TRANSITO**

Lograr una legislación uniforme de tránsito (Ley N° 24.449 y su reglamentación) en todo el territorio nacional.

Asimismo, tratar que las Provincias de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, se adhieran a la Ley de Tránsito N° 24.449.

## **PUNTOS ADICIONALES**

### **1.- EQUIPAMIENTO DE CASCO EN MOTOCICLETAS**

Dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 29 inciso i) de la Ley de Tránsito 24.449 y en el inciso j. 1) del Artículo 40 del Decreto N° 779/95, reglamentario de la citada norma, que establece que "las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación".

### **2.- RESPUESTA A LA EMERGENCIA AMBIENTAL**

Dar respuesta a la emergencia ambiental, a través del cumplimiento del Anexo S del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449, que establece el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera. Dispositivos de Seguimiento On Line de los itinerarios de los vehículos, y red de contingencia para atender siniestros y derrames

### **3.- CERTIFICACION DE COMPONENTES DISPOSITIVOS DE LA SEGURIDAD EN VEHICULOS**

Cumplir con la Certificación de Componentes de Dispositivos de la Seguridad en los Vehículos, considerados como autopartes de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la Ley de Tránsito N° 24.449 y en su Decreto reglamentario N° 779/95.

### **4.- PARTICIPACION DE LAS ENTIDADES INTERMEDIAS Y ASOCIACIONES NO GUBERNAMENTALES VINCULADAS AL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES Y PROGRAMAS DE GOBIERNO**

Lograr la efectiva integración y participación de las entidades intermedias: tanto en Organismo No Gubernamentales, como el sector productivo (empresarios y sindicatos) vinculadas con el tránsito y la seguridad vial en los planes y programas de gobierno.



## **5.- EXAMENES PSICOFISICOS UNIFORMES PARA LA EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCTORES EN TODAS LAS JURISDICCIONES**

Impulsar la adopción de exámenes psicofísicos uniformes de aptitud para la emisión de licencias de conducir en las jurisdicciones provinciales y municipales de todo el país.

## **6.- FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

Realizar permanentemente **CAMPAÑAS DE DIFUSION NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**, de **CONTROL Y FISCALIZACION DE LA LEY DE TRANSITO**, en una constante armonización entre los Organismos que integran el mencionado Sistema Nacional (Consejo Federal de Seguridad Vial, Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial).

## **7.- INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA**

Realizar una efectiva investigación accidentológica, que permita visualizar las causas verdaderas que provocan los accidentes de tránsito, procurando la solución inmediata de las mismas.

## **8.- ACTUALIZACION PERMANENTE DEL MAPA DE RIESGO**

Lograr la actualización permanente del mapa de riesgo, procurando determinar las zonas mas conflictivas en las cuales se producen los accidentes de tránsito.

## **9.- EDUCACION VIAL PARA PEATONES**

Lograr una efectiva Educación Vial destinada a los peatones que hacen uso de la vía pública.

# **EJECUCION DEL PLAN**

**OBJETIVO**

**ACTIVIDADES**

**ORGANISMOS RESPONSABLES**

**CONTROL DE GESTION**

## **EJECUCION DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**El Plan Nacional de Seguridad Vial, se desarrollará en CUATRO ETAPAS, a partir del mes de enero de 2006, hasta el 31 de diciembre del año 2009. En el último cuatrimestre de cada año se implementará un control de gestión por objetivos y resultados, para evaluar los resultados obtenidos.**

### **I.- CAMPAÑA DE DIFUSION NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

Planificación de la Campaña de Difusión Nacional de Seguridad Vial, teniendo en cuenta la difusión y aplicación permanente de medidas y formas para la prevención de accidentes.

Coordinar cronogramas de actividades con las provincias a través del Consejo Federal de Seguridad Vial.

Impulsar medidas administrativas para declarar el Año 2007 como el "AÑO DE LA SEGURIDAD VIAL".

**Las acciones deberán orientarse hacia los siguientes temas:**

#### **a) CONTROL DE VELOCIDADES**

A partir del año 2006, se deberá realizar permanentemente controles de velocidades en las rutas, autopistas, autovías, caminos y zonas urbanas, con el sistema de radar-foto para el control vehicular como elemento de medición de velocidad de vehículos automotores de transporte público y privado, de transporte de cargas, de pasajeros y de particulares, los que deberán estar habilitados para tal fin, debiendo cumplir con la reglamentación metrológica y técnica establecida por la Resolución N° 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería, reglamentaria de la Ley Nacional de Metrología, según lo establecido en la Ley Nacional N° 25.650.

## **b) ALCOHOL Y DROGAS**

A partir del año 2006, se instrumentarán campañas con el fin de impedir la circulación de conductores con su capacidad conductiva afectada por alcohol o drogas - Artículo 72 y 73 de la Ley de Tránsito N° 24.449 (Utilización de elementos de control de toxicidad y dosaje alcohólico, por parte de la Autoridad de Aplicación).

**Aportar soluciones a la alcoholemia, utilización de droga y medicamentos en la conducción.**

### Objetivo:

Impedir la circulación de conductores con su capacidad conductiva afectada por alcohol o drogas.

### Actividades:

Instrumentar una campaña de características similares a la “Bob” (Bélgica 1995).

Realizar operativos de control de alcoholemia en la vía pública, por ejemplo, salida de discos, pubs, etc.

Control de alcoholemia en estaciones de peaje, en rutas, caminos y zonas urbanas.

## **c) CINTURON DE SEGURIDAD**

Se realizará una campaña nacional tendiente a informar respecto de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en los vehículos conforme lo establecido en el artículo 40 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

### **Uso de cinturones de seguridad**

#### Objetivo :

- Lanzar a partir del año 2006 una campaña nacional tendiente a incrementar el uso del cinturón de seguridad en vehículos.

Actividad:

- Instrumentar una campaña preventiva que aconseje su utilización, y una campaña de contralor que sancione la falta de uso del mismo.

**Difusión para la prevención de accidentes de tránsito**

Objetivo:

- Difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes.

Actividades

- Instrumentar un programa de difusión permanente para la prevención de accidentes de tránsito.
- Realizar campañas de seguridad vial dirigidas a grupos blanco (de riesgo).
- Instrumentar las medidas administrativas para declarar el Año 2007 como "Año de la Seguridad Vial", con inscripción en papelería oficial nacional y demás efectos. Convenir con las provincias nominar a dicho año con el mismo lema.
- Generar en el año 2006, a través de la televisión oficial un programa semanal o diario que mantenga activa las informaciones y campañas al respecto. Dicho programa deberá tener una alta repetición en los canales de todo el país.

**ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Grupo de Trabajo conformado por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, el Consejo Federal de Seguridad Vial, los Representantes del los Consejos Provinciales de Seguridad Vial de cada una de las Regiones, Agencia Oficial Telam y los Organismos Nacionales, Provinciales y Municipales, en sus jurisdicciones deberán cumplir con la "**CAMPAÑA DE DIFUSION NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**".

## **II.- APLICACIÓN DE LA LEY - CONTROL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

Lograr una eficiente aplicación de la Ley y el Control del Tránsito y la Seguridad Vial, coordinando con todas las autoridades competentes.

### **Aplicación de la Ley N° 24.449 - Control del Tránsito y la Seguridad Vial**

#### Objetivos:

- Lograr una eficiente aplicación de la Ley y el Control del Tránsito y la Seguridad Vial, coordinando con todas las autoridades competentes.
- Establecer normas para asegurar un sistema de vigilancia permanente en toda la Red Vial del país.
- Control de Infracciones en toda la Red Vial del país a través de los Organismos Designados a nivel Nacional, Provincial y Municipal.

#### Actividades:

Se deberá de proveer el equipamiento móvil y fijo destinado a controlar el sistema de tránsito como es el caso de las velocidades, la alcoholemia, etc.

Al intensificar los controles directos, se tenderá a regularizar el comportamiento de los usuarios y se logrará un rápido cambio de actitudes por parte de los usuarios de la vía pública.

El Plan prevé una política de coordinación para desarrollar a partir de 2006 de un **Plan de Control mínimo en todo el país**, que incluya como mínimo: **control de velocidad, control de alcoholemia y control permanente de uso de cinturones de seguridad.**

Establecer a través de los organismos de contralor, que en todas las estaciones de peaje de las rutas se efectúe el contralor por parte de personal policial o de Gendarmería

Nacional, según el caso, del uso de los Cinturones de Seguridad, Cumplimiento de luces bajas encendidas, niños en asientos traseros y controles aleatorios de alcoholemia.

Combinar un Plan común de control de vehículos en plazas de peaje, en los casos en que sobre rutas nacionales opere la policía provincial

Desarrollar durante el año 2006 un control de velocidades, de acuerdo al sistema de registro automático fotográfico de ocurrencia de infracciones, el mismo deberá contemplar como mínimo la identificación del vehículo, la infracción cometida, como así también el lugar, día y hora en que se produjo la misma. Los equipos y sistemas que se utilicen con la finalidad señalada deberán contar con la aprobación conforme lo dispuesto en el Apartado 9.5 del Anexo T (SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL) del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449.

#### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de la **APLICACIÓN DE LA LEY - CONTROL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**, son el Grupo de Trabajo conformado por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, el Consejo Federal de Seguridad Vial, los Representantes de los Consejos Provinciales de Seguridad Vial por cada una de las Regiones y además los organismos nacionales, provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a la Ley de Tránsito N° 24.449, según lo establecido en su artículo 2°.

### **III.- ESTADISTICA NACIONAL DE ACCIDENTOLOGIA VIAL**

Optimizar el funcionamiento del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito a efectos de lograr una estadística confiable y unificada de siniestralidad en todo el país, conforme con los parámetros internacionales.

## Estadística accidentológica

### Actividades

- Relevamiento del circuito de información de Estadística de Accidentología Vial a nivel Nacional.
- Relevamiento del circuito de información estadístico de organismos gubernamentales a nivel Nacional.
- Relevamiento del circuito de información estadístico en las jurisdicciones locales.
- Optimizar el sistema de recolección de datos accidentológico.
- Ampliar los campos de información de la estadística accidentológica
- Aprobación de la ampliación de las Planillas "A" y "B" en el ámbito del Consejo Federal de Seguridad Vial.
- Coordinar la actividad estadística con los Organismos nacionales involucrados en la materia.
- Actualizar y monitorear permanentemente el sistema de datos de accidentología vial.
- Emitir y difundir la estadística accidentológica vial.

### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de la **ESTADISTICA NACIONAL DE ACCIDENTOLOGIA VIAL**, son el Grupo de Trabajo conformado por el Consejo Federal de Seguridad Vial y los Consejos Provinciales de Seguridad Vial, que deben remitir la información mensualmente al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

### **IV.- MAPA DE RIESGO - PUNTOS NEGROS**

#### Objetivo:

Establecer y determinar un mapa de riesgo y puntos negros en la Red Vial, a efectos de prevenir adecuadamente los accidentes en dichas zonas.



Actividad:

Conformar con los Organismos de Vialidad Nacional y Provinciales, la construcción del "Mapa de Riesgo", visualizando los puntos negros en la Red Vial.

**ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de la realización del **MAPA DE RIESGO - PUNTOS NEGROS**, son el Grupo de Trabajo conformado por el Consejo Federal de Seguridad Vial y los Consejos Provinciales de Seguridad Vial, que a través de la información suministrada por las Direcciones de Vialidad Nacional y Provinciales, deberán remitir periódicamente la actualización permanente de los sitios donde se producen siniestros de tránsito.

**V.- EDUCACION VIAL**

Lograr una efectiva inclusión de la Educación Vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario.

En la enseñanza Técnica, Terciaria y Universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley - Capacitación Docente - Artículo 9º de la Ley de Tránsito N° 24.449.

Objetivo:

- Lograr una inclusión efectiva de la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario.
- Implementar la educación vial, en todos los grupos erarios, generando la capacitación y la formación de recursos humanos con el fin de contribuir a modificar e implementar actitudes que contribuyan a mejorar la seguridad de los usuarios.

## Actividades:

### **Formador de Docentes:**

- Análisis y diagnóstico de la situación actual.
- Recopilación de manuales.
- Seleccionar de los recopilados los que cumplan los requisitos para la determinación de los contenidos.
- Desarrollar las actividades tendientes a la obtención de un manual único para la formación de formadores docentes.
- Implementar la distribución de dicho manual.

### **Educación Vial Sistemática:**

Dentro de la Educación vial sistemática las acciones a tomar deberán contemplar:

- Análisis y diagnóstico de la situación actual
- Planificar las actividades tendientes a promover la Educación Sistemática.
- Desarrollo de las actividades necesarias.
- Implementación de los cambios necesarios.

### **Educación Vial Asistemática:**

- Análisis y diagnóstico de la situación actual.
- Planificar las acciones a promover la educación a través de Organismos Públicos y Privados.
- Desarrollo de las actividades necesarias.
- Implementar los cambios necesarios.

### **Especialidad de Grado:**

En la enseñanza Técnica, Terciaria y Universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley.

- Análisis y diagnóstico de la situación actual.
- Planificar la promoción en los niveles superiores (Universitarios y Terciarios) de las especialidades de Grado.
- Desarrollo de las actividades necesarias.
- Implementar los cambios necesarios.

**ORGANISMO O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de la **EDUCACION VIAL**, son el Grupo de Trabajo conformado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación, el Consejo Federal de Educación y los Ministerios de Educación Provinciales.

**VI.- CAPACITACION DE CONDUCTORES PROFESIONALES Y AUTORIDADES DE APLICACIÓN Y CONTROL**

Se reforzarán los programas de formación de personal policial y de contralor, como así también se organizarán cursos especiales de capacitación para conductores profesionales, proponiéndose material educativo Artículo 10 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

**OPTIMIZAR LOS CURSOS ACTUALES DE CONDUCTORES**

Objetivo :

- Mejorar la seguridad en el transporte de cargas y residuos peligrosos por carretera, como así también en el transporte público de pasajeros urbano, larga distancia, oferta libre y turismo nacional.

Actividades :

- Análisis y recopilación del material sobre el transporte en todas sus modalidades.

- Planificación de las actividades a desarrollar.
- Desarrollo de las actividades.
- Implementación de las actividades.
- Planificación de las actividades a desarrollar.

### **Nivel Provincial y Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires**

#### **- CREAR Y OPTIMIZAR CURSOS DE CAPACITACION DE CONDUCTORES**

- Análisis y recopilación del material de Cargas Peligrosas, Generales, Transporte Público Urbano e Interjurisdiccional, Turismo Provincial, Taxis, Remises y Servicios Contratados.
- Planificación de las actividades a desarrollar.
- Desarrollo de las actividades.
- Implementación de las actividades.
- Planificación de las actividades a desarrollar.

### **Nivel Nacional, Provincial y Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

#### **- CAPACITACION DE AUTORIDADES DE APLICACIÓN Y CONTROL**

#### Actividades :

Análisis y recopilación del material sobre el transporte en todas sus modalidades.

- Planificación de las actividades a desarrollar.
- Desarrollo de las actividades.
- Implementación de las actividades.
- Planificación de las actividades a desarrollar.

#### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de la **CAPACITACION DE CONDUCTORES Y AUTORIDADES DE APLICACIÓN Y CONTROL**, son el Grupo de Trabajo conformado por la Subsecretaría de Transporte Automotor, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, la Comisión Nacional de Regulación del

Transporte, el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Consejo Federal de Educación y los Consejos Provinciales de Seguridad Vial.

## **VII.- CONTROL DE EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCTOR**

Se proyecta un eficiente control de emisión de Licencias de Conductor creándose el Registro Unificado de Licencias de Conductor y optimizando un Sistema de Antecedentes de Tránsito en todo el país con acceso por Internet - Artículo 13 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

### Actividades:

- Promover la unificación de los contenidos del Carnet de Conductor.
- Análisis y diagnóstico de la situación actual (temas a modificar).
- Planificar los temas a modificar y/o agregar.
- Desarrollo de las actividades para la promoción del marco normativo para la uniformidad de datos del Carnet de Conductor.
- Implementación de los cambios necesarios.
- Promover la creación en el ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito el Registro Unico de Emisión de Licencias de Conducir.
- Análisis y diagnóstico de la situación actual (temas a modificar).
- Promover la solicitud de antecedentes previo a la emisión del Carnet.
- Conformación de la Red Informática de Antecedentes de Tránsito.
- Integración jurídica de las jurisdicciones locales.
- Suscribir los convenios operativos a nivel Nacional.
- Organización de los Registros Provinciales de Antecedentes de Tránsito.
- Verificar el funcionamiento de los mismos.
- Implementación del informe previo de antecedentes de tránsito.
- locales seleccionadas. Puesta en marcha y testeado con jurisdicciones
- Ampliación del sistema al resto de las jurisdicciones.
- Difusión de la importancia del uso de la Red Informática Interprovincial y su utilidad.
- Implementación del Sistema Unificado de Gestión de Infracciones de tránsito (S.U.G.I.T.).

## **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables del **CONTROL DE EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCTOR**, son el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

## **VIII.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA**

Continuar con la Verificación y Certificación Técnica Vehicular para circular por toda la Red Vial del país, al incorporarse la Revisión Técnica Obligatoria a todo el parque automotor.

### Actividades:

#### **Nivel Nacional**

- Establecer un diagnóstico y su correspondiente análisis de la situación actual del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria en todo el territorio nacional.
- Planificar los procedimientos para establecer las metas comunes para las distintas jurisdicciones.
- Adecuar la legislación vigente a los cambios tecnológicos que se produzcan.
- Implementación para la actualización de los consensos alcanzados para generar nuevos compromisos entre las partes intervinientes.

#### **Nivel Provincial**

- Diagnóstico y análisis de la situación actual del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria en todo el territorio nacional.
- Planificar los procedimientos para establecer las metas comunes para las distintas jurisdicciones que no tengan la Revisión Técnica Obligatoria.
- Adecuar la legislación vigente a los cambios tecnológicos que se produzcan.

- Implementación para la actualización de los consensos alcanzados para generar nuevos compromisos entre las partes intervinientes.
- Conformar Base de Datos del Parque Automotor en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

#### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de la aplicación de la **REVISION TECNICA OBLIGATORIA**, son el Grupo de Trabajo conformado por la Secretaría de Transporte de la Nación, el Consejo Federal de Seguridad Vial y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

#### **IX.- RESPONSABILIDAD DE LOS TALLERES DE REPARACION**

Mantener actualizado el Registro de los Talleres de Reparación con habilitación y un Director Técnico civil y penalmente responsable de las reparaciones - Artículo 35 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

##### Actividades:

##### **Nivel Nacional**

- Establecer un diagnóstico y su correspondiente análisis de la situación actual para la aplicación del Artículo 35 de la Ley de Tránsito N° 24.449.
- Planificar los procedimientos y normativas pertinentes.
- Desarrollar las actividades para la Capacitación del Director Técnico y Habilitación de los Talleres de Reparación.
- Implementación de la Capacitación del Director Técnico y Habilitación de los Talleres de Reparación.

##### **Nivel Provincial**

- Elección de una jurisdicción para realizar prueba piloto.

- Diagnóstico y análisis de la situación actual para la aplicación del Artículo 35 de la Ley de Tránsito N° 24.449.
- Planificar los procedimientos y normativas pertinentes.
- Desarrollar las actividades para la Capacitación del Director Técnico y Habilitación de los Talleres de Reparación.
- Implementación de la Capacitación del Director Técnico y Habilitación de los Talleres de Reparación.

**ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de los **TALLERES DE REPARACION**, son el Consejo Federal de Seguridad Vial y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

**X.- SEÑALIZACION VIAL UNIFORME E INFRAESTRUCTURA VIAL**

Continuar con la optimización del Sistema Vial Uniforme de señalamiento en el país - Artículo 22 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

Con relación a la estructura vial, se proyecta incluir en el Presupuesto Nacional un plan de obras de seguridad vial para el mejoramiento de la seguridad en la Red Vial nacional - Artículo 21 de la Ley de Tránsito N° 24.449.

**DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

**PLAN DE MEJORAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD VIAL**

Actividades

- Programa de ensanche de línea de borde.
- Programa de circulación nocturna (medición de retrorreflectancia)
- Programa de aumento de tamaño de señalamiento vertical.
- Programa de pavimentación de banquina.
- Plan de obras menores básico.



**ORGANISMO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES  
PLAN DE MEJORAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD VIAL EN RUTAS  
NACIONALES CONSECIONADAS Organismo de Control de Concesiones  
Viales)**

**DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD  
PLAN DE MEJORAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD VIAL EN RUTAS  
PROVINCIALES**

**ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables del **SEÑALIZACION VIAL UNIFORME E INFRAESTRUCTURA VIAL**, son la Dirección Nacional de Vialidad, el Consejo Vial Federal , el Organismo de Control de Concesiones Viales, las Direcciones Provinciales de Vialidad y el Consejo Federal de Seguridad Vial.

**XI.- SEGUROS Y EMERGENTOLOGIA**

**Seguros de prima variable**

Actividad

- Análisis y diagnóstico de la situación actual.
- Planificar los temas a modificar y/o agregar.
- Desarrollo de las actividades
- Implementación de las actividades.

**Emergentología - Atención médica de urgencia y rehabilitación de accidentados**

Actividades

- Análisis y diagnóstico de la situación actual.
- Planificar los temas a modificar y/o agregar.

- Desarrollo de las actividades.
- Implementación de las actividades.

### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Los Organismos o Autoridades responsables de **SEGUROS**, son el Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Los Organismos o Autoridades responsables de **EMERGENTOLOGIA**, son la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Ministerio de Salud de la Nación, el Programa Vigía y los Ministerios de Salud Provinciales.

## **XII.- UNIFORMIDAD DE LA LEGISLACION DE TRANSITO**

### Objetivo:

- Lograr una legislación uniforme de tránsito (Ley N° 24.449 y su reglamentación) en todo el territorio nacional.

### Actividades:

#### **Nivel Nacional**

- Análisis y diagnóstico de la normativa actual.
- Compatibilización de las Leyes de Tránsito de las Provincias no adheridas.
- Desarrollo e implementación de las actividades relativas a la compatibilización de las Leyes de Tránsito.

#### **Actualización de la Ley y su Marco Regulatorio a nivel nacional, Buenos Aires, Córdoba y Mendoza**

- Designación de Funcionarios Representantes de Organos Técnicos en la materia, correspondientes a las Provincias no adheridas.
- Análisis y diagnóstico de la normativa actual.

- Compatibilización de las Leyes de Tránsito de las Provincias no adheridas.
- Desarrollo e implementación de las actividades relativas a la compatibilización de las Leyes de Tránsito.

#### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

La Autoridad responsable de la **UNIFORMIDAD DE LA LEGISLACION DE TRANSITO**, son la Comisión de Transporte y la Comisión Legislativa de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, el Consejo Federal de Seguridad Vial y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

#### **PARTICIPACION DE LAS ENTIDADES INTERMEDIAS Y ASOCIACIONES NO GUBERNAMENTALES VINCULADAS AL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES Y PROGRAMAS DE GOBIERNO:**

Lograr la efectiva integración y participación de las entidades intermedias: tanto en Organismo No Gubernamentales, como el sector productivo (empresarios y sindicatos) vinculadas con el tránsito y la seguridad vial en los planes y programas de gobierno.

#### **ORGANISMOS O AUTORIDADES RESPONSABLES:**

Las Autoridades responsables de la **PARTICIPACION DE LAS ENTIDADES INTERMEDIAS Y ASOCIACIONES NO GUBERNAMENTALES VINCULADAS AL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES Y PROGRAMAS DE GOBIERNO**, son el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial y las Asociaciones no Gubernamentales entendidas en la materia.

# **FINANCIAMIENTO**

## **FINANCIAMIENTO**

Para poder implementar cada uno de los Puntos Básicos, como inclusive los Puntos Adicionales que el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establece como estrategia fundamental a fin de perfeccionar la política de Prevención de Accidentes de Tránsito en nuestro país, es conveniente contar con el financiamiento de gastos (insumos, recursos humanos, etc.) que se estipularán en el transcurso de las cuatro etapas de vigencia del citado Plan Nacional.

El mencionado Plan Nacional se desarrollará a partir del mes de enero de 2006 y finalizará el 31 de diciembre de 2009, previendo para el último cuatrimestre de cada año un Control de Gestión por Objetivos y Resultados, de modo de evaluar los logros obtenidos.

La implementación de los Puntos Básicos y Adicionales que el citado Plan Nacional propone debería ser encausada a través de un Programa de Financiamiento del Sistema de Seguridad Vial, contando con una coordinación y gestión institucional, que proporcione los mecanismos para la obtención, canalización y optimización de los recursos destinados a la seguridad vial y a la exploración de nuevas fuentes de financiamiento para las actividades de seguridad vial.

Este Programa posee como Objetivos y Alcances, los siguientes:

- Identificar las fuentes de financiamiento para el sistema de seguridad vial.
- Asegurar los recursos y el presupuesto para la ejecución de programas de prevención y tratamiento de la accidentología vial, mediante la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Buscar los mecanismos para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el último párrafo del Artículo 85 de la Ley de Tránsito N° 24.449.
- Gestionar recursos a través de fuentes externas.
- Buscar Organismos nacionales e internacionales que financien proyectos de investigación en el tema.

- Identificar posibles fuentes de financiamiento para programas y proyectos de seguridad vial y establecer los mecanismos legales para su canalización e inversión adecuada.

Con tal fin cabe definir las siguientes Acciones Prioritarias:

- Implementar una política fiscal uniforme que estimule el uso de medidas de seguridad.
- Adquisición de los equipos mínimos que garanticen el control y la regulación de los puntos básicos y adicionales, que el citado Plan Nacional establece.
- Involucrar en las actividades que se desarrollen para prevención y tratamiento de la accidentología a las diferentes entidades de financiamiento de recursos.
- Estructurar proyectos de investigación de las problemáticas más urgentes para gestionar los recursos ante las posibles fuentes de financiación nacionales e internacionales. Los resultados de las investigaciones brindan el soporte técnico y alternativas para la solución de problemas.
- Contar con los recursos financieros necesarios para la realización del Control de Gestión, que el Plan Nacional de Seguridad Vial prevé en el último cuatrimestre de cada etapa.

De este modo, el financiamiento de las actividades que establece el Plan Nacional de Seguridad Vial, permitiría alcanzar el objetivo principal que consiste en la reducción del veinte por ciento (20 %) la tasa de siniestralidad en el país.

# **COLABORADORES**

## **EQUIPO DE TRABAJO**

La elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial, es el resultado de un esfuerzo en conjunto de personas y funcionarios vinculados al Sistema Nacional de Seguridad Vial, integrado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

Asimismo, participaron otras instituciones a través del apoyo y soporte técnico de documentos producidos por entidades estatales y privadas, Dirección Nacional de Vialidad, Gendarmería Nacional, Consejo Vial Federal, Subsecretaría de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, Consejo Provincial de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional y Asociación Argentina de Carreteras.

Además, es de señalar que se han considerado como antecedentes distintos Planes Estratégicos, entre los cuales se destacan los producidos por: la Dirección General de Tráfico del Reino de España, el Gobierno de la República de Colombia, la Asociación Argentina de Carreteras, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial. También, el "Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina", elaborado por el Defensor del Pueblo de la Nación, la "Introducción a la Educación del Transeúnte", producido por la Secretaría de Educación, dependiente del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología; y además los realizados por las Provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Formosa, San Juan, Salta, Catamarca, Jujuy, Santiago Del Estero, Tucumán y Neuquén, como inclusive los demás Gobiernos Provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que con sus "Campañas de Seguridad Vial", permitieron unificar los criterios para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

SECRETARIO DE TRANSPORTE  
Ing. Ricardo Raúl JAIME

SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR Y PRESIDENTE DE LA  
COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL  
Dn. Jorge GONZALEZ



COORDINADOR NACIONAL DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL

Lic. Maximiliano DI FEDERICO

SECRETARIO DE LA COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL

Dr. Raúl LOPEZ UTHURRALT

DIRECTOR DEL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO  
- dependiente del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS.

Dr. Pablo FAPPIANO

**EQUIPO TECNICO Y DE APOYO:**

- Dra. María RAPELA
- Dr. Hugo RESTIVO
- Lic. Hernán CORNA
- Ing. Humberto PUPPO
- Srta. Flavia A. CARBONETTI
- Analista de Sistemas Antonio NUÑEZ
- Dra. Ana L. PRIORE
- Dr. Eduardo TOUCEDO
- Dr. Guido BULIAN

**REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO**

- Dra. Erica RUBIA PETICCO
- Dra. María Fernanda GONZALEZ SAMUDIO
- Sra. Raquel GRILLO

## **AGRADECIMIENTOS ESPECIALES**

Se hace un agradecimiento especial a todos los funcionarios y participantes de Organismos Nacionales, Provinciales y Municipales, como así también aquellas Instituciones No Gubernamentales que ayudaron a la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial:

- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
- Secretaría de Transporte
- Subsecretaría de Transporte Automotor
- Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Registro Único de Transporte Automotor
- Comité Ejecutivo del Consejo Federal de Seguridad Vial
- Dirección Nacional de Vialidad
- Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte - (C.E.N.T.)
- Gendarmería Nacional
- Consejo Vial Federal
- Superintendencia de Seguros de la Nación
- Policía Federal Argentina
- Consejo Federal de Educación
- Subsecretaría de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires
- Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- Gobierno de la Provincia de Catamarca
- Gobierno de la Provincia del Chaco
- Ministerios de Gobierno, Trabajo y Justicia (Jefatura de Policía) y Educación, integrado al de Salud, Dirección Provincial de Transporte, Municipalidades, Vialidad Provincial y Organismos No Gubernamentales en carácter de invitados de la Provincia del Chubut
- Dirección de Tránsito del Gobierno de la Provincia de Córdoba
- Gobierno de la Provincia de Corrientes
- Gobierno de la Provincia de Entre Ríos

- Gobierno de la Provincia de Formosa
- Gobierno de la Provincia de Jujuy
- Ministerio de Gobierno, Justicia y Seguridad de la Provincia de La Pampa.
- Gobierno de la Provincia de La Rioja
- Gobierno de la Provincia de Mendoza
- Gobierno de la Provincia de Misiones
- Ministerio de Seguridad y Trabajo del Gobierno de la Provincia de Neuquén
- Gobierno de la Provincia de Río Negro
- Gobierno de la Provincia de Salta
- Secretaría de Servicios Públicos del Ministerio de Infraestructura, Tecnología y Medio Ambiente del Gobierno de la Provincia de San Juan.
- Gobierno de la Provincia de San Luis
- Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de la Producción del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- Gobierno de la Provincia de Santiago del Estero.
- Gobierno de la Provincia de Santa Cruz.
- Gobierno de la Provincia de Tierra Del Fuego.
- Gobierno de la Provincia del Tucumán.
- Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas
- Asociación de Camioneros Profesionales y Conductores de Vehículos de Cargas en General de la Capital Federal y de la Provincia de Buenos Aires
- Unión Tranviaria Automotor.
- Dirección Provincial de Defensa Civil, de la Provincia de Santa Fe y la Región Centro del Consejo Federal de Seguridad Vial.
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires
- Consejo Provincial de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires.
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial dependiente de la Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional.
- Asociación Argentina de Carreteras.
- Automóvil Club Argentino (A. C. A.).
- Fundación para la Formación Profesional en el Transporte.
- Repsol-YPF

- Petrobras Energía S.A.
- Volvo Bus Latin America.
- Sistema de Transporte Inteligente de Argentina.
- Cámara Argentina de Talleres de Revisión Técnica de Vehículos de Autotransporte Interjurisdiccional (C.A.T.R.A.I.).
- Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (C.E.C.A.I.T.R.A.).
- PSA Peugeot Citroén.
- Transvectio Consultora.
- Luchemos por la Vida.
- Instituto de Planificación, Tránsito, Transporte y Educación Vial de la Universidad de Morón.
- Sistema Unificado de Gestión de Infracciones de Tránsito (S. U. G. I. T.).
- Asociación Víctimas de Tránsito.
- Asociación Madres del Dolor.
- Centro Argentino de Transferencia de Tecnología Vial.
- Red Nacional de Familiares de Víctimas de Tránsito.
- Instituto de Seguridad y Educación Vial - (I.S.E.V.).
- Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento - (C.I.P.E.C.).
- Centro de Evaluación de Políticas Públicas de la Universidad de Palermo.
- Centro de Información y Educación en el Transporte y Seguridad Vial.

# **CONTROL DE GESTION**

## **CONTROL DE GESTION**

El PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, prevé un Plan Estratégico de Control de Gestión, el que se realizará en el transcurso de los cuatro últimos meses de cada año, con la participación activa de Organizaciones No Gubernamentales.

El mencionado Plan Estratégico, estará integrado por una auditoría interna permanente en todos los temas a realizar, la que deberá evaluar y monitoriar los resultados obtenidos de las acciones propuestas.

La evaluación deberá ser precisa puesto que demostrará fehacientemente si los diversos temas implementados en el "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL", produjeron los resultados estimados. De no ser así, se deberá implementar las medidas necesarias para poder cumplir con su cometido.

### **Participación organizaciones no gubernamentales**

#### **Objetivos**

- Lograr la efectiva integración y participación de las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas con el tránsito y la seguridad vial en los planes y programas de gobierno, como así también en la implementación del Plan Estratégico de Control de Gestión.

### **Cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial.**

#### **Objetivo**

- Lograr una adecuada coordinación de los organismos involucrados y el cumplimiento de los objetivos y acciones señalados.



# DIAGRAMAS DE ACTIVIDADES - TIEMPO









**CRONOGRAMA DE ACTIVIDAD Nº 3**

**ESTADISTICA NACIONAL DE ACCIDENTOLOGIA VIAL**

Nº	SUB - ACTIVIDADES	OBSERVACIONES	2006												2007												2008												2009											
			E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	CONFORMAR UN GRUPO DE TRABAJO EN EL AMBITO DEL RENAT - CNTySV - CFSV																																																	
1.1	RELEVAMIENTO DEL CIRCUITO DE INFORMACION DE ESTADISTICA ACCIDENTOLOGICA VIAL A NIVEL NACIONAL																																																	
1.2	RELEVAMIENTO DEL CIRCUITO DE INFORMACION ESTADISTICO DE ORGANISMOS GUBERNAMENTALES A NIVEL NACIONAL																																																	
1.3	RELEVAMIENTO DEL CIRCUITO DE INFORMACION ESTADISTICO EN LAS JURISDICCIONES LOCALES																																																	
2	OPTIMIZAR EL SISTEMA DE RECOLECCION DE DATOS ACCIDENTOLOGICOS																																																	
3	AMPLIAR LOS CAMPOS DE INFORMACION DE LA ESTADISTICA ACCIDENTOLOGICA VIAL																																																	
3.1	APROBACION DE LA AMPLICACION DE LAS PLANILLA "A" y "B" EN EL AMBITO DEL CFSV																																																	
4	COORINAR LA ACTIVIDAD ESTADISTICA CON LOS ORGANISMOS NACIONALES INVOLUCRADOS EN LA MATERIA																																																	
5	ACTUALIZAR Y MONITOREAR PERMANENTEMENTE EL SISTEMA DE DATOS DE ACCIDENTOLOGIA VIAL																																																	
6	EMITIR Y DIFUNDIR LA ESTADISTICA ACCIDENTOLOGICA VIAL																																																	
7	CONTROL DE GESTION																																																	

**REFERENCIAS**

■ REUNIONES CFSV









































