

PLAN Nacional de Seguridad Vial

Gestión
2020-2023



Ministerio de Transporte
Argentina

SEGURIDAD
VIAL



Autoridades

Alberto Fernández

Presidente de la Nación

Cristina Fernández de Kirchner

Vicepresidenta de la Nación

Mario Meoni

(2019-2021)

Alexis Guerrero

(2021 - 2022)

Diego Giuliano

(2022 a la actualidad)

Ministros de Transporte

Pablo Martínez Carignano

Director Ejecutivo de la ANSV

2019 vs. 2023

Ayer y hoy

1. Alcohol Cero

Alcohol en sangre permitido para conductores.

Antes: 0,5

Ahora: 0

18 provincias ya adhirieron a Ley de Alcohol Cero al volante para todas sus rutas.

2. Programa Alcoholemia Federal

Controles de alcoholemia en todo el país.

Antes: 0

Ahora: 60 ediciones ininterrumpidas de controles simultáneos, en todo el país

3. Entrega de equipamiento

Más de mil nuevos alcoholímetros para las provincias.

Antes: 0

Ahora: 1.000 equipos entregados

4. Plan Federal de Educación Vial

Capacitamos en seguridad vial a más de 54 mil docentes.

Antes: charlas viales por única vez en escuelas

Después: Plan Federal continuo y sostenido

5. Licencias de conducir

120 nuevos centros para emitir licencias de conducir en todo el país.

Antes: sin auditorías a CELs

Ahora: CELs auditados y suspendidos en casos de irregularidades

6. Motociclistas

Entregamos cascos y capacitamos a motociclistas.

Antes: 0 cascos entregados

Ahora: 55 mil cascos entregados

7. Mi Primera Licencia

Incorporamos capacitación obligatoria a jóvenes que tramitan su licencia por primera vez.

Antes: contenidos generales, sin foco específico en el público joven

Ahora: formación esencial y obligatoria

8. Red Federal de Asistencia a Víctimas de siniestros viales (149)

Brindamos asistencia a cientos de víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales.

Antes: red de asistencia sin operatividad
Después: Línea 149 con llegada a todo el país

Ayer y hoy

9. Nuevas bases operativas

Mayor cobertura territorial con nuevas bases operativas, más agentes y más controles.

Antes: 12 bases en 11 años

Ahora: 27 bases en 4 años, para llegar a un total de 39

10. Scoring

Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias de Conducir.

Antes: Scoring sin implementar

Ahora: Scoring funcionando en 9 provincias

11. Línea de WhatsApp para denuncias

Cientos de licencias suspendidas tras denuncias ciudadanas de hechos de violencia vial.

Antes: licencias sin control

Ahora: suspensión de licencias y reevaluación de la aptitud de los conductores

12. Seguridad de motocicletas

Motos más seguras con sistemas avanzados de frenado.

Antes: motos con frenos independientes en cada rueda

Ahora: sistemas de frenos combinados de fábrica

13. Vehículos más seguros

Antes: sistema de control de estabilidad prorrogado

Ahora: todos los autos 0km tienen sistema de estabilidad

14. Talleres de RTO

Antes: 22 talleres habilitados

Después: 147 talleres habilitados en todo el país.

15. Derechos Humanos y Justicia

Antes: sin participación en juicios.

Ahora: amicus curiae- fallos con condenas efectivas.

Por todo esto Índice de mortalidad en siniestros viales

2016- 2019

21.584

PROMEDIO DIARIO

15 personas

2020- 2023

15.011

PROMEDIO DIARIO

11 personas

Contenidos

Prólogos 9

Misiones y funciones 14

Organigrama 19

Introducción 20



Estadísticas viales 22



Control Federal
Incrementar la presencia de bases operativas y agentes de control vehicular en todo el territorio nacional 28



Educación Vial
La educación vial atraviesa varias disciplinas y se puede incluir en diferentes currículas, con el objetivo de reflexionar sobre nuestra vida en sociedad. 42



Participación ciudadana
Alentar la construcción de una ciudadanía activa y responsable que colabore en la implementación y ejecución de políticas públicas de bien común. 60



Justicia
Colaborar con el Poder Judicial en causas relacionadas con delitos viales y reducir la siniestralidad por la violación de las normas vigentes. 64



Vehículos más seguros
Mejorar el equipamiento de seguridad de todos los vehículos para colaborar en la reducción de la siniestralidad desde la dimensión industrial. 72



Usuarios vulnerables
Reconocer e identificar a las niñas y los niños y motociclistas como usuarios viales vulnerables, con el objetivo de lograr una convivencia pacífica en el tránsito. 84

Contenidos



Asistencia a víctimas y familiares

Brindar asistencia a víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales post emergencia. **102**



Perspectiva de género

Implementar políticas públicas con perspectiva de género para el entramado vial. **108**



Legislación

Posicionar la legislación en seguridad vial como una decisión de salud pública en defensa de la vida. **116**



Scoring y Licencia Nacional de Conducir

Implementar el sistema de scoring a nivel nacional e incrementar la cantidad de centros emisores en todo el país. **124**



Acciones internacionales

Impulsar la cooperación internacional en materia de seguridad vial entre la Argentina y el resto del mundo. **134**



Prensa y Comunicación

Lograr que el tema de la seguridad vial esté incluido en la agenda cotidiana. **144**



Marco global

158



Objetivos de Desarrollo Sostenible

Segundo Decenio, Plan Mundial, Visión Cero y ODS **165**



149
OPCIÓN 2

Cobertura nacional y gratuita, las 24hs, los 365 días

SEGURIDAD
VIAL

Ministerio de Transporte
Argentina

SEGURIDAD
VIAL

SEGURIDAD
VIAL

Ministerio de Transporte
Argentina

Prólogo



Desde el inicio de la gestión, nos hemos propuesto como política de Estado resguardar la vida de las y los ciudadanos de nuestro país en todas las modalidades de transporte a través de la educación, la fiscalización, el acompañamiento, los cambios culturales y la normativa.

Las últimas estadísticas nos indican que la cantidad de víctimas fatales por siniestros viales siguen estando un 25% por debajo de las cifras que teníamos antes de la pandemia. Esa reducción fue posible gracias al trabajo de los organismos de control del Estado que, con campañas de comunicación, con la prevención del consumo de alcohol al volante, con controles simultáneos en las 24 jurisdicciones del país sin importar el origen político de su gobernante, con la fiscalización del uso de las sillas de seguridad para niños y con operativos para evitar la circulación por la banquina y las carreras clandestinas, hicieron y hacen que circular sea más seguro.

Hemos puesto en marcha medidas que cobraron relevancia a nivel nacional y regional: el Operativo de Alcoholemia Federal y el servicio de Atención telefónica 149 opción 2, que acompaña y asesora de forma gratuita a las víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales una vez pasada la emergencia, con asistencia psicológica y jurídica, asesoramiento sobre servicios sociales, asistencia médica y rehabilitación, traslados y hospedajes, y ayuda económica, entre otros recursos.

Por instrucciones precisas de nuestro Presidente y en acuerdo con cada jurisdicción del país, hemos instrumentado el sistema de Scoring federal para las licencias de conducir, con el objetivo de cambiar el paradigma que rige en la Argentina, a través del cual se pueden resolver las infracciones de tránsito sólo con dinero y recorrer el camino hacia una cultura vial más justa, donde aquellas personas que ponen en riesgo su vida y la de los demás tengan consecuencias reales sobre su habilitación para conducir.

Gracias al compromiso y el acompañamiento de las asociaciones de familiares de víctimas de siniestros viales y al apoyo de las y los Diputados y Senadores, tras dos años de trabajo, logramos la aprobación de la Ley de Alcohol Cero al volante para que no exista un límite aceptable de alcohol para conducir y se termine con la especulación que termina costándole la vida a personas todos los días. Una medida que impacta sobre todas las rutas nacionales y que abre el camino para que las provincias y municipios puedan adherir a la norma.

Las políticas que estamos impulsando ya hicieron posible evitar, en promedio, cinco muertes viales todos los días en comparación a las cifras de los últimos 10 años. Son 1.825 personas que, todos los años, siguen estando junto a sus familias. Aún falta mucho por hacer y cada víctima vial nos duele. Por eso seguimos trabajando para hacer de la seguridad vial una política de Estado en la que participan cada uno y cada una de las y los argentinos, porque este es un desafío que requiere de un compromiso de toda la ciudadanía.

Diego Giuliano
Ministro de Transporte

Prólogo



Según estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se estima que cerca de 1,3 millones de personas mueren anualmente por causa de siniestros viales. A su vez, entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales, que causan morbilidades diversas. Los siniestros viales afectan principalmente a menores de 35 años y ocasionan graves discapacidades en la población en general. Por lo antedicho, la problemática debe ser concebida y tratada como una prioridad desde la salud pública de todos los Estados. En nuestro país, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2020-2023, ejecutado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se presenta como una política pública de acción concreta y articulada sobre la temática, que propone diferentes estrategias que incluyen acciones interministeriales con una perspectiva federal, priorizando la educación vial y la comunicación con perspectiva de género, sin limitarse a medidas restrictivas y/o coercitivas. Asimismo, un eje de interacción entre el Plan Nacional de Seguridad Vial y el Plan 1000 días, que tiene por objetivo acompañar en el cuidado integral de la vida y la salud a las personas gestantes y las niñas y niños en sus primeros 3 años de vida, se ve plasmado a través del programa Primer Viaje Seguro, que se propone garantizar los Sistemas de Retención Infantil (SRI) en las primeras semanas de vida de niñas y niños. En este sentido, cabe destacar el trabajo que la Agencia realizó con su campaña de verano para instalar los SRI de acuerdo a los establecido por la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, la incorporación de SRI en transporte público y taxis, la entrega de cascos y concientización sobre su uso y en ese marco, la inclusión del Programa Primer Viaje Seguro. Es fundamental brindar información acerca de los cuidados y riesgos durante esos primeros 1000 días, ya que el vínculo con el entorno vial de las niñeces se da con el acompañamiento a las personas que ejercen el rol de cuidado, sean peatones y/o ocupantes de vehículos. Esto es muy importante, si se tiene en cuenta que las “lesiones no intencionales” o causas externas (antes llamadas “accidentes”) son la principal causa de muerte durante la niñez a partir del segundo año de vida. Si bien las cifras de mortalidad por estas causas han decrecido en la Argentina, todavía tenemos mucho por hacer en lo que refiere al fortalecimiento de la vigilancia y la medición de los impactos en salud pública. Otra línea fundamental de trabajo con la ANSV consiste en alentar la implementación de una ley que apunte a la tolerancia cero al alcohol y al control en relación con el consumo de otras sustancias. Resultan claves, también, las medidas de protección, como el uso de casco, el cinturón de seguridad, la unificación del examen para licencia nacional de conducir, la implementación de educación vial en todos los niveles de enseñanza, la Línea 149 para realizar denuncias, y la contención y asesoramiento a víctimas de siniestros y familiares. Concientizar sobre el

Prólogo

uso de los elementos de seguridad vial y la utilización de ubicaciones seguras en los diversos medios de transporte es una cuestión central en la búsqueda e implementación conjunta de una nueva cultura vial. La seguridad vial, como problemática de salud pública, debe abordarse de manera interministerial, federal e intersectorial, incluyendo a organizaciones de la sociedad civil, a los medios de comunicación y a la población general. Es prioritario, por eso, que continuemos trabajando colectivamente en una política de Estado transversal capaz de abordar el problema de manera integral.

Dra. Carla Vizzotti

Ministra de Salud de la Nación



SEGURIDAD
VIAL

SEGURIDAD
VIAL

SEGURIDAD
VIAL

SEGURIDAD
VIAL

SEGURIDAD
VIAL

Prólogo



Por lo general, los planes estratégicos de seguridad vial a los que estamos habituados consisten en un diagnóstico de la situación, seguido de una serie de propuestas ambiciosas y pormenorizadas destinadas a resolver el grave problema de salud pública que, a nivel global, representan los siniestros viales. Sin embargo, una y otra vez nos desilusionamos al comprobar que estos planes no cumplen sus objetivos. ¿Por qué fallan, si están tan bien formulados? Porque no prestan atención a la implementación, al hacer, y se quedan en las buenas intenciones.

En efecto, la realidad demuestra que el mejor plan, si no se concreta, es un mal plan, y que de nada sirve copiar y pegar modelos internacionales sin tener en cuenta la evolución y el contexto de la sociedad y el territorio en el que nos encontramos. Con esto en claro, desde el comienzo de la gestión nos propusimos un abordaje diferente: no prometer sino realizar. Considerando que la medida de todo plan es su ejecución, modelamos el nuestro mientras lo desarrollamos, lo corregimos cuando nos equivocamos y lo profundizamos cuando acertamos, siempre de la mano de las 23 provincias y las ONG de víctimas y familiares que desde hace décadas encabezan la lucha por un país con menos muertos y heridos en siniestros viales.

A continuación, quiero compartir con todos ustedes los principales lineamientos de la tarea que llevamos adelante desde el 10 de diciembre de 2019 y que acaba de lograr un hito que modificará para siempre la seguridad vial en nuestro país: la aprobación de la Ley de Alcohol Cero al volante. Desde ya, gracias por su atención y sobre todo por los aportes que puedan realizar por un país más seguro, sin violencia vial, sin tanto dolor evitable. Depende de cada uno de nosotros.

Pablo Martínez Carignano

Director Ejecutivo
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Misiones y funciones



El objetivo de la
**Agencia
Nacional
de Seguridad Vial**
es reducir **los muertos**
y heridos por **siniestros viales**
en la **República
Argentina.**

Para ello, trabajamos sobre distintos ejes:

Educamos a la ciudadanía. Llevamos adelante campañas de concientización vial en todo el país en las que capacitamos a alumnos y docentes de las distintas localidades y tratamos las problemáticas propias de cada lugar.

Controlamos y fiscalizamos. Realizamos operativos de documentación, alcoholemia, uso de cinturón de seguridad, casco, y velocidad, entre otros, en las principales rutas de nuestro país.



Participamos en todo el proceso de obtención de la Licencia Nacional de Conducir. Trabajamos sobre un Sistema de Antecedentes de Tránsito que impide que pueda conducir alguien que no está capacitado para hacerlo. Establecemos las mismas exigencias y los mismos criterios a la hora de evaluar a los conductores en todo el territorio.

Adherimos a nuevos convenios y hacemos partícipes en los planes y programas de gobierno a las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas con el tránsito y la seguridad vial.

Desarrollamos el Observatorio Vial Nacional. Realizamos estadísticas para saber la cantidad de incidentes viales y por qué se producen. Localizamos los tramos de concentración de siniestros más problemáticos de cada región y ayudamos a establecer políticas acordes con los problemas específicos de cada jurisdicción.

Emitimos los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir y el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas.



Junto con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior asistimos y colaboramos en las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.

Participamos en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas. Además, llevamos adelante un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial.



Organigrama

Director Ejecutivo

Dr. Pablo MARTÍNEZ CARIGNANO

Subdirector Ejecutivo

Bioq. Facundo Manuel LÓPEZ

Dirección de Sistema Nacional de Infracciones **Dr. Sebastián Emilio ÁLVAREZ**

Dirección de Investigación Accidentológica **Lic. Jesica AZAR**

Dirección de Informática **Ing. Adriana Marcela BALZAMO**

Dirección de Estadística Vial **Lic. Brian Augusto COVARO**

Dirección de Contabilidad **CPN Gabriela Andrea DELOZANO**

Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional **Arq. Martin Omar EL TAHHAM**

Dirección de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor **Sr. Esteban Luis MAINIERI**

Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito **Dr. Rodrigo MANDAGARÁN**

Dirección de Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito **Lic. Daniel Alejandro NANNI**

Dirección de Capacitación y Campañas Viales **Lic. Nicolás SICARO**

Dirección de Asuntos Legales y Jurídicos **Dra. Verónica Silvana SIMCIC**

Dirección de Coordinación Interjurisdiccional y Normalización Normativa **Dr. Juan Eduardo OLMOS**

Dirección de Sistema Nacional de Licencias de Conducir **Dra. Andrea Edith PÉREZ**

Dirección General de Administración **Lic. María Corina PUPPO**

Dirección Nacional de Observatorio Vial Nacional **Lic. Pablo Eduardo ROJAS**

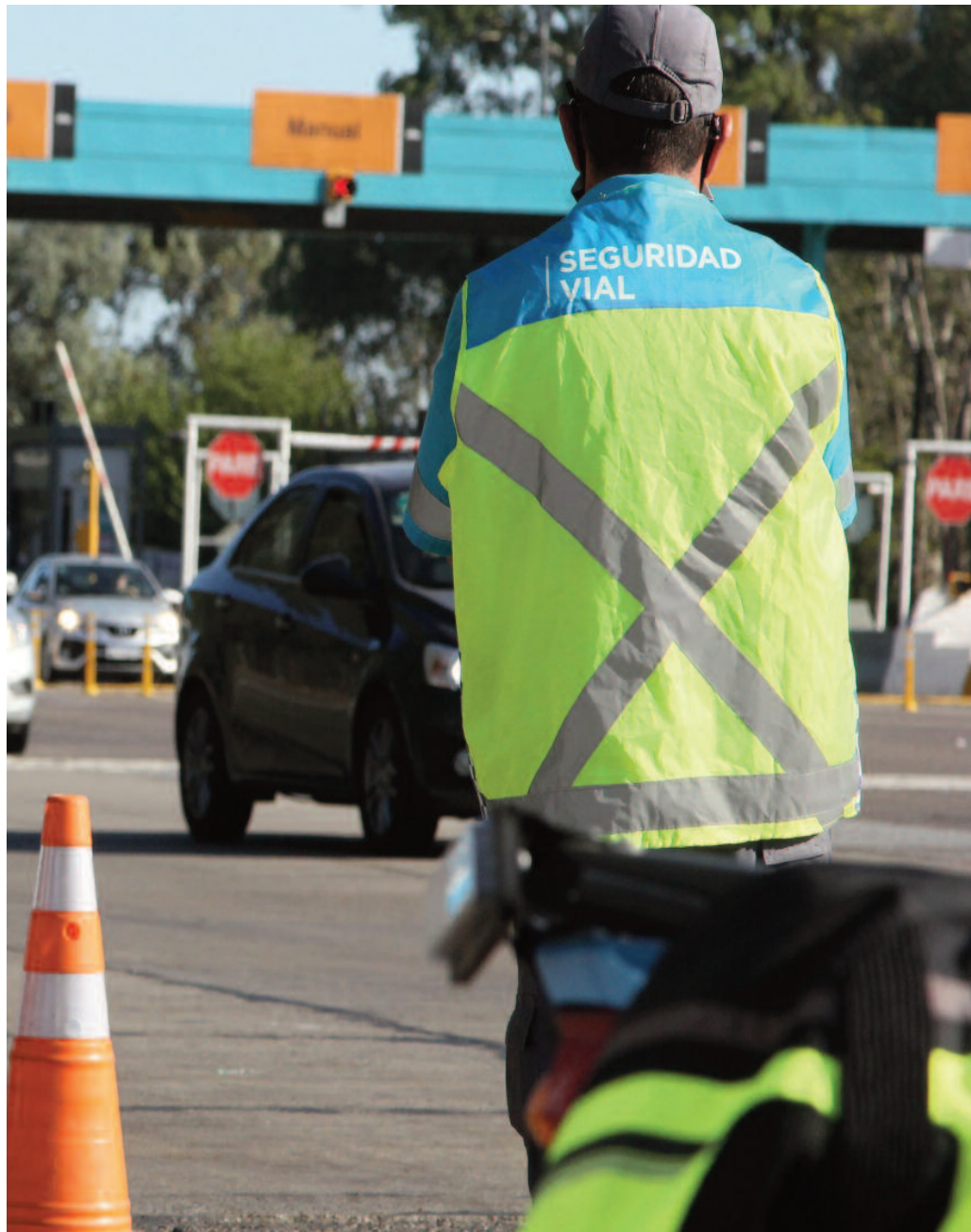
Área de Seguridad de Motociclistas **Sr. Jorge RUBINO**

Dirección de Recursos Humanos **Lic. Romina WUVCZARYK**

Introducción

El último relevamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial arroja que en la Argentina mueren entre 10 y 11 personas por día en siniestros viales. En 2021 se reportaron 3.870 decesos por esta razón, cifra que representa una reducción del 21% de las víctimas fatales,

en comparación con 2019 -año con una circulación similar, en el que se registraron 4.898 fallecidos- y exceptuando el 2020, debido a la pandemia de COVID-19. Se trata, además, de la cifra anual más baja de víctimas desde la creación de la ANSV en 2008.



A pesar del **descenso en el número**, la siniestralidad vial sigue siendo la principal **causa de muerte en jóvenes menores de 35 años**. Y en uno de cada cuatro siniestros (**25%**) se detecta **alcohol en sangre** en alguno de los conductores.

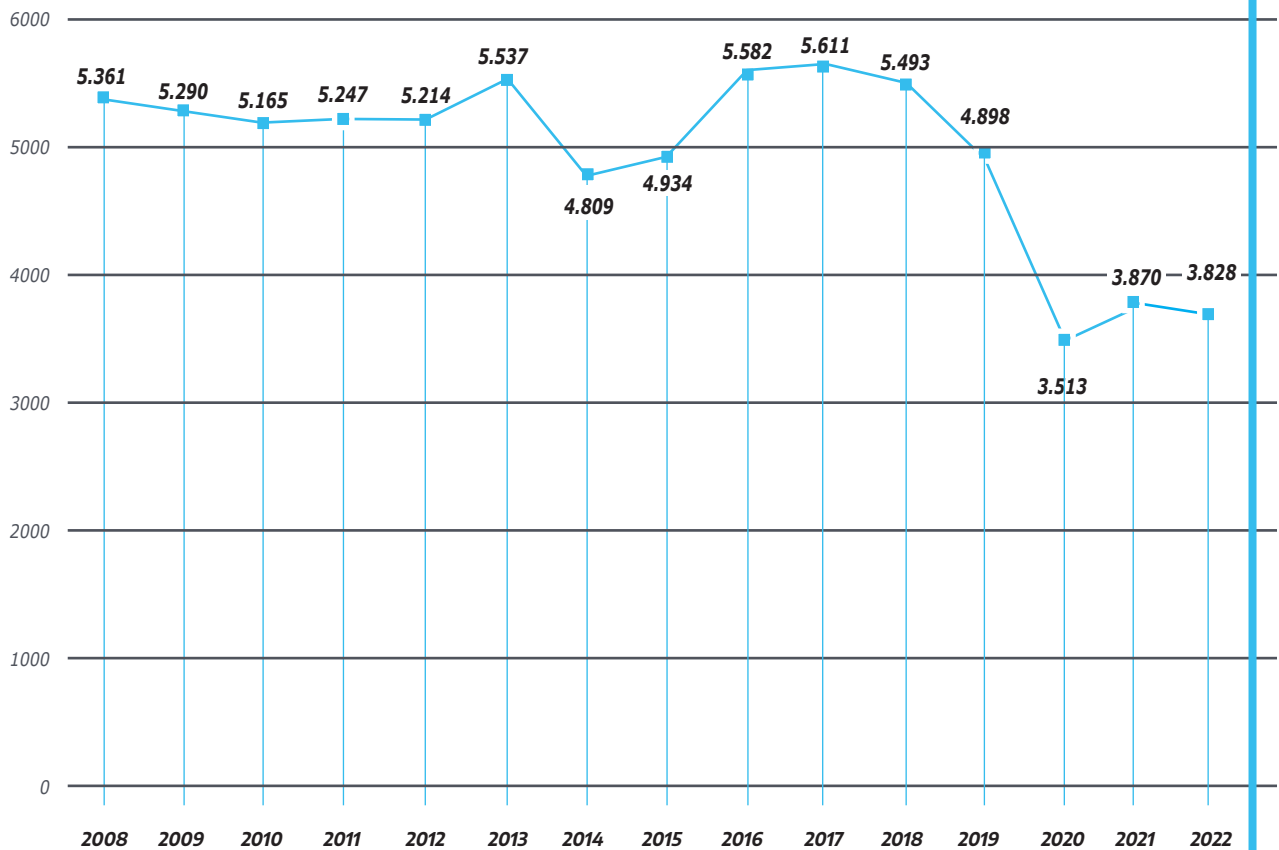


Principales indicadores



Datos en absolutos y tasas.

Evolución de víctimas fatales. Todo el país. Período 2008-2022.



Víctimas fatales

Fuente: Elaboración propia a partir de datos reportados por las jurisdicciones.

Siniestros fatales
3.415

Víctimas fatales
3.828

Tasa siniestralidad fatal cada 100 mil habitantes
7.4

Tasa mortalidad cada 100 mil habitantes
8.3

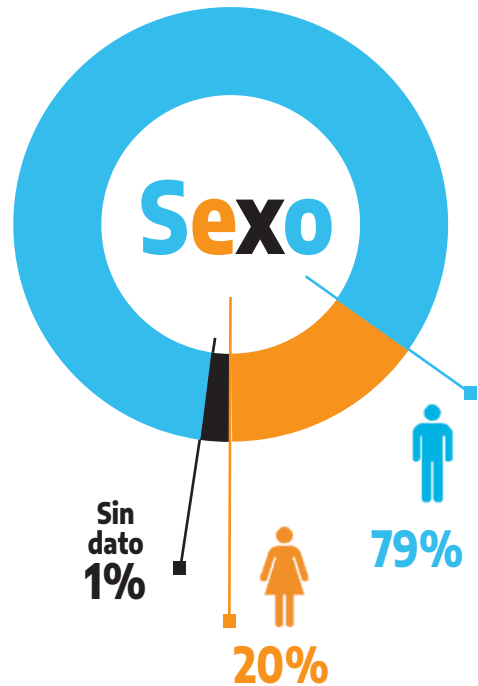
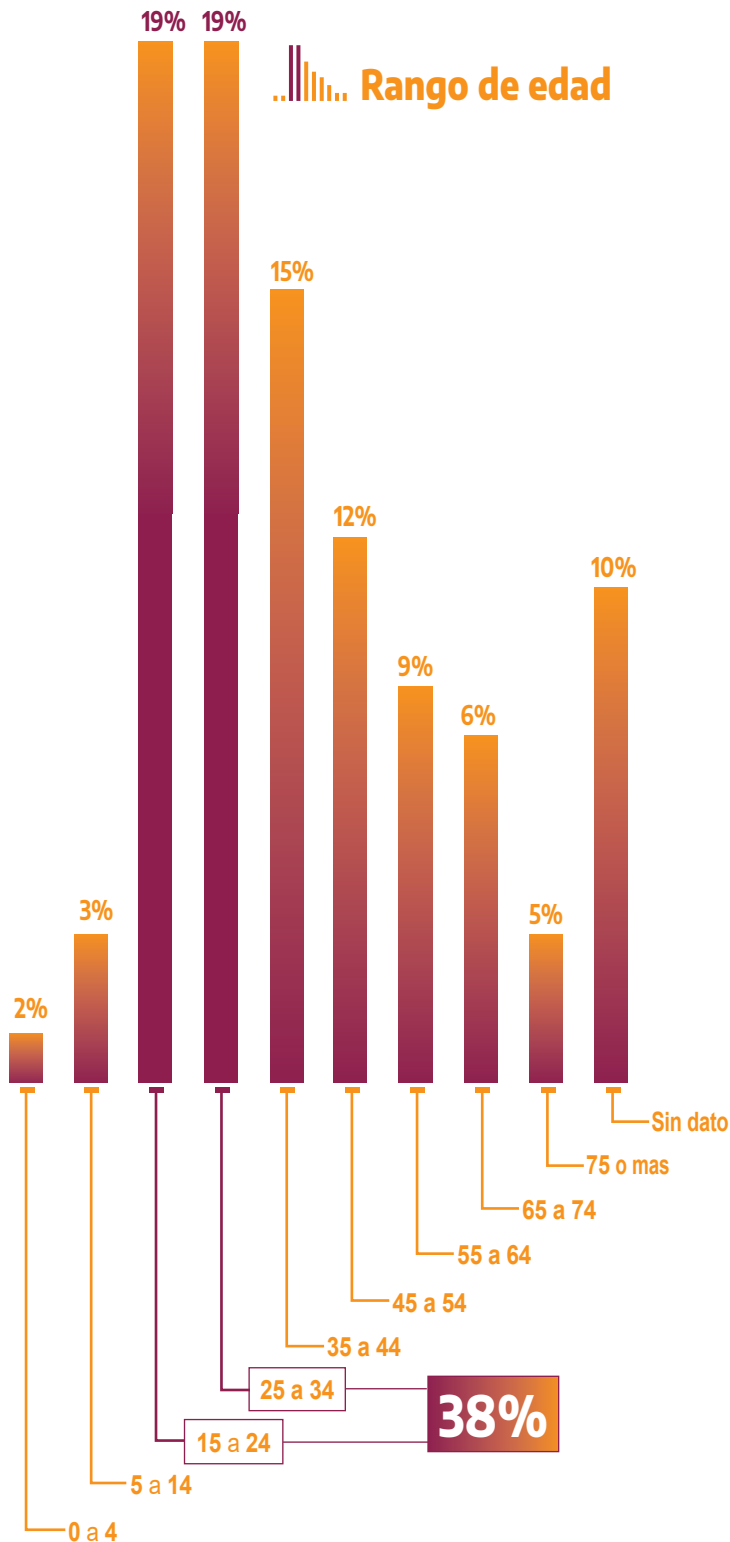
Variación porcentual interanual de víctimas fatales. Todo el país. Período 2008-2022.

Perfil de las víctimas fatales



Datos preliminares y parciales en porcentajes. Año 2022

Total víctimas fatales **3.828**



El número de varones fallecidos **cuadruplica** al de mujeres fallecidas.



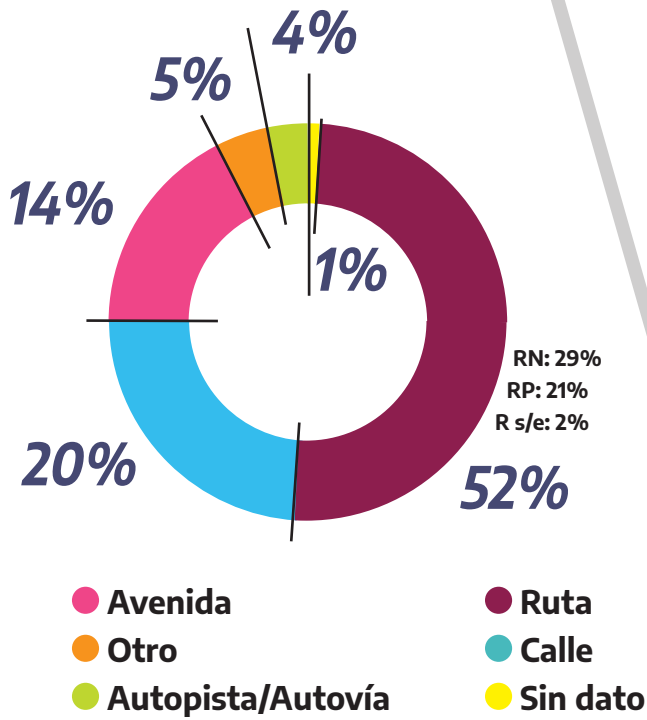
El mayor número de víctimas se concentra en **jóvenes de 15 a 34 años**.



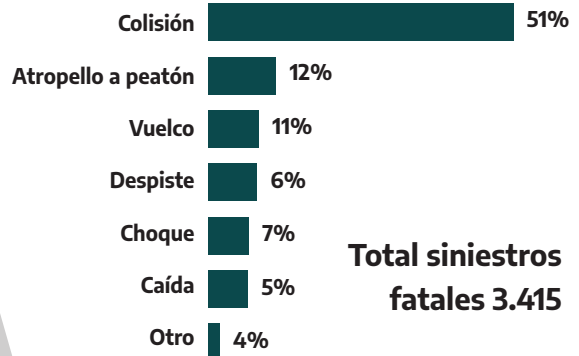
Seis de cada 10 víctimas fatales corresponden a **usuarios vulnerables de las vías** (Ocupantes de motos, peatones y ciclistas).

Características de los siniestros fatales

Tipo de Vía



Tipo de siniestro



Franja horaria



Diurno
(7:01 a 19:00)

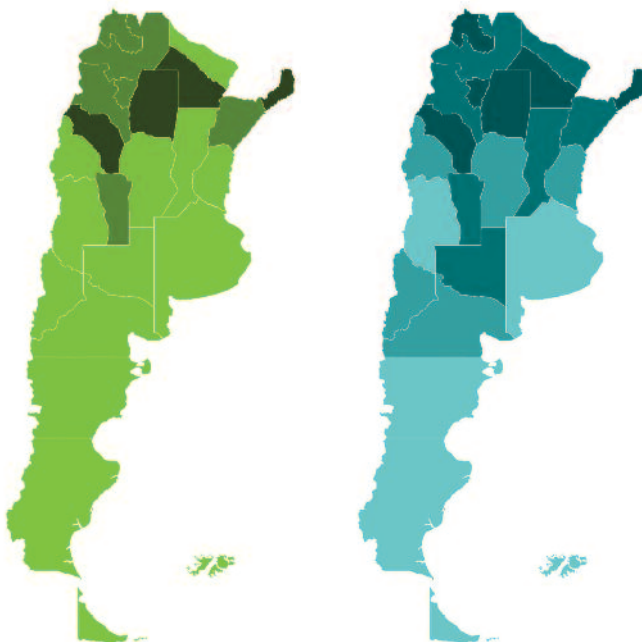
46%



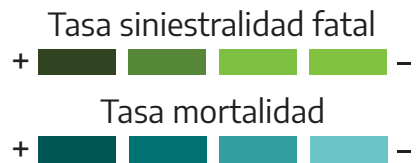
Nocturno
(19:01 a 7:00)

50%

Sin dato **4%**



Datos preliminares y parciales. Año 2022.

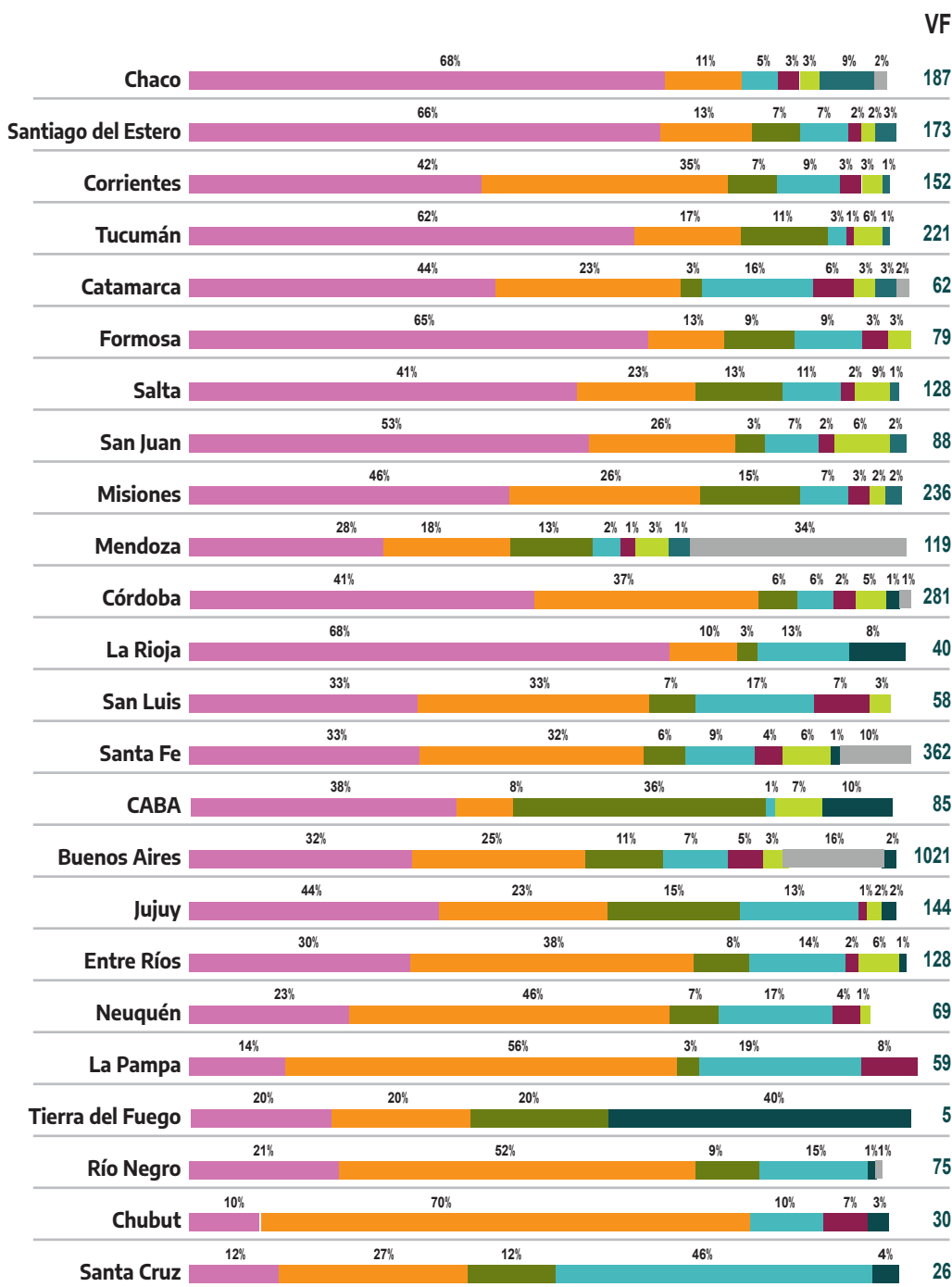


La región del **norte** del país presenta las **tasas más elevadas**, mientras que en la **Patagonia** los valores están más **cercanos al promedio nacional**.



Los Motociclistas son la principal víctima.

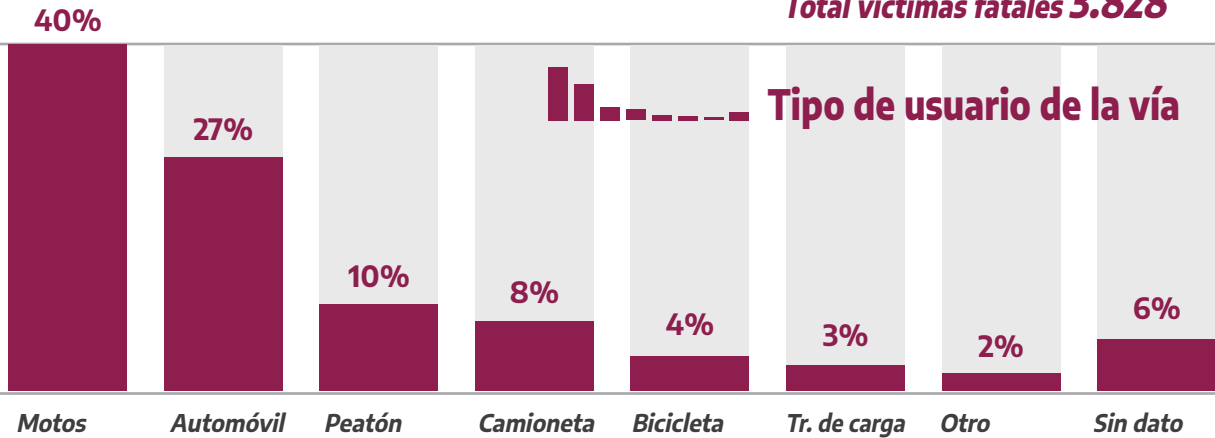
Datos preliminares y parciales en porcentajes. Año 2022.



Estadísticas Viales

Datos preliminares y parciales en porcentajes. Año 2022.

Total víctimas fatales 3.828



Factores de riesgo

26

Plan Nacional de Seguridad Vial - Gestión 2020-2023

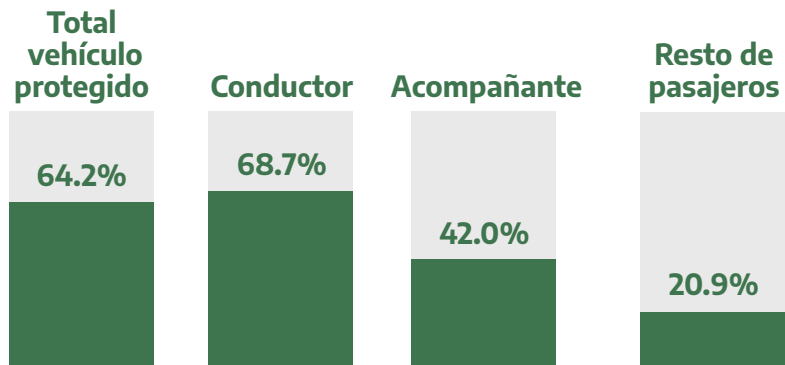


Del total de ocupantes menores de edad (0 a 17 años), **Solo el 27,8% utiliza el casco**

Uso de casco en la Argentina

Fuente: DNOV

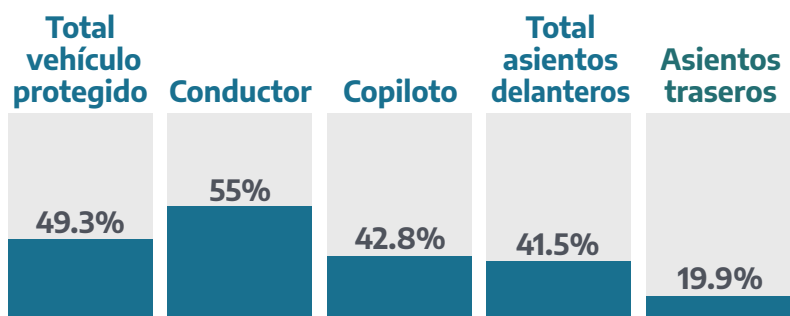
Uso de casco según posición. Total país.



Uso de cinturón y SRI en la Argentina

Uso de cinturón de seguridad y SRI según posición. Total país.

Solo el **26,4%** de menores de diez años circula en la **posición trasera y protegidos** por el elemento correcto.



Conductas viales en motociclistas

Municipios de Argentina

Año 2021-2022

Resumen de indicadores (total municipios)

Total vehículo protegido

46.4% de las motos circulan con todos sus ocupantes protegidos/as por el casco.

Conductor/a

51.1% de los y las conductores/as utilizan el casco.

Acompañante 1

27.6% de los/as pasajeros/as utilizan el casco como primer/a acompañante detrás del conductor/a.

Resto de pasajeros/as.

13.5% del resto de los/as pasajeros/as que viajan en la moto utilizan el casco.

Seguridad vial infantil

17.8% de los/as menores de 15 años circulan protegidos/as por el uso del casco.

Uso de luces

50.6% de las motos circulan con las luces diurnas encendidas.

Conductores/as distraídos/as

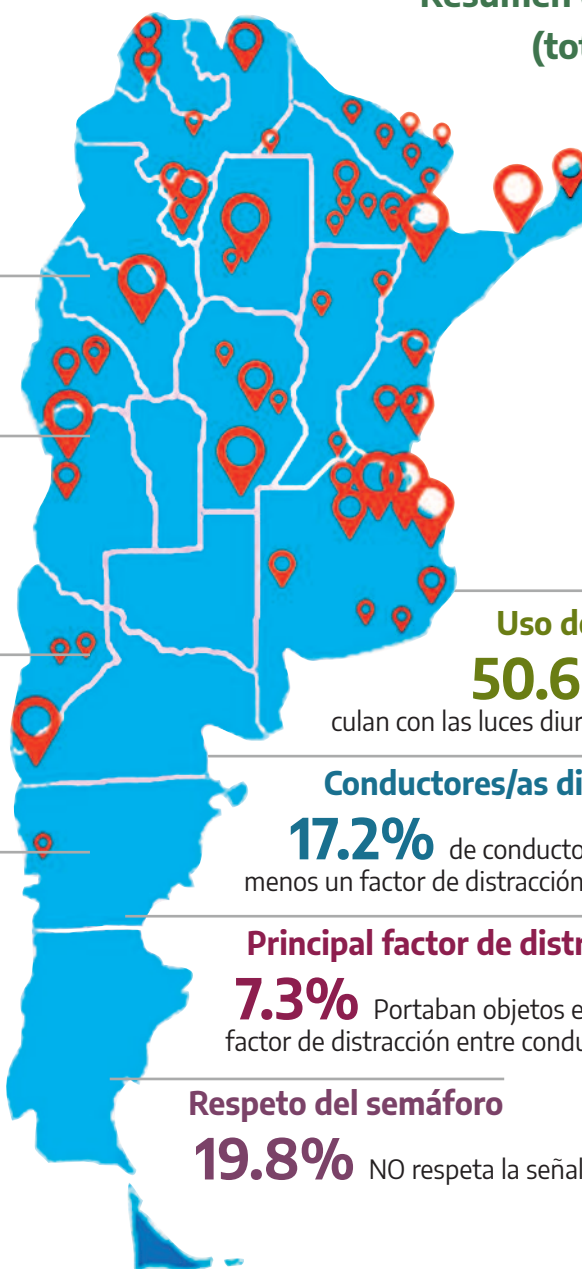
17.2% de conductores/as presentaron al menos un factor de distracción

Principal factor de distracción

7.3% Portaban objetos en las manos (principal factor de distracción entre conductores/as).

Respeto del semáforo

19.8% NO respeta la señal del semáforo.



Base 77.921 motos observadas en 56 municipios de la Argentina.

Control Federal



28

Plan Nacional de Seguridad Vial: Gestión y Metas 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Usuario
seguro

Vehículo
seguro

Vías de tránsito
seguras

3 SALUD
Y BIENESTAR



Metas Plan Mundial 6,8,9,10 y 11

Trabajamos todos los días **para mejorar la seguridad vial en el país,** con mayor cantidad de controles **y políticas públicas** que permitan mejorar el tránsito **y fomentar el respeto** a las normas.

Objetivos del área

Incrementar la presencia de bases operativas y agentes de control vehicular en todo el territorio nacional.



Objetivos específicos

Aumentar las bases operativas, con una mirada federal y agentes que conozcan cada región.

Aumentar la presencia de agentes encargados de realizar patrullajes preventivos y operativos de control, para cuidar la vida de las y los argentinos que se trasladan por las rutas nacionales.

Incrementar y reforzar la cantidad de controles.

Impulsar políticas públicas que permitan mejorar el tránsito.

Incorporar las nuevas tecnologías para diversificar y hacer más eficientes las estrategias de fiscalización.

Fomentar el respeto a las normas a través de los controles.

Utilizar el control y la sanción con el único objetivo de reducir los siniestros y forjar una nueva cultura vial.

Aumentar la disposición de recursos humanos y técnicos -como móviles, drones, alcoholímetros y radares- que sirvan para el trabajo conjunto con la Policía provincial y personal municipal.

Acciones de control y fiscalización

El área de Control y Fiscalización trabaja los 365 días del año en las rutas del territorio nacional para prevenir siniestros viales. Con ese objetivo se despliegan recursos humanos y tecnológicos para realizar testeos de alcoholemia, detectar exceso de velocidad, prevenir conductas temerarias y factores distractivos, así como detener carreras ilegales, disuadir la circulación por fuera de los límites permitidos y ponerle fin a toda conducta de riesgo que pueda representar un peligro para la ciudadanía.



División Alcoholemia

El Operativo de Alcoholemia Federal se realiza desde diciembre de 2020 y consiste en el desarrollo de controles de dosaje etílico a conductores particulares y profesionales junto con todas las jurisdicciones en distintos puntos del país todas las semanas. Los registros realizados con los resultados de todos los operativos se compilan de forma digital con el fin de conformar una base estadística nacional que pueda arrojar datos sobre la problemática. La iniciativa abarca a las 23 provincias y CABA, se realiza de manera simultánea y tiene por objetivo decirle no al alcohol al volante.

División Drones

Controles de circulación por la banquina, durante fechas de flujo vehicular intenso -como los feriados y los recambios turísticos en temporadas estivales e invernales-, con el objetivo de sancionar estas conductas (y remarcar el peligro que encierran), con un fin ejemplificador.



División Motorizada

Agentes orientados a controlar el uso de casco en motociclistas, detener vehículos de diversas categorías que circulen sin la patente reglamentaria, persuadir a camiones y ómnibus que no respetan su carril y disuadir el uso de factores distractivos mediante la alerta a personas que se encuentren conduciendo con teléfonos celulares u operando dispositivos tecnológicos que impliquen un riesgo.



División Velocidad

Controles de límites permitidos, mediante la distribución de sistemas de radarización emplazados en diferentes puntos de las provincias cuya ubicación es rotativa, y cuyo fin es la sanción por violar las normas vigentes.

Protocolo de actuación ante una falta

Cuando se detecta que una persona conduce bajo los efectos del alcohol, se designa a un conductor o conductora que no haya bebido para que continúe el viaje. En el caso en que esto no fuera posible, se retiene el vehículo hasta que otra persona lo retire del lugar donde permanece confiscado. En algunos casos, se retiene la licencia del vehículo y se obliga a quien infringe la norma a que busque un medio de transporte alternativo y se labra el acta de sanción correspondiente.



Más bases operativas

Se emplazaron bases operativas en provincias donde anteriormente no había presencia de la ANSV. Esto amplía y potencia la dinámica de trabajo, que se realiza durante todo el año y no solo de forma estacional. Los agentes son locales, esto permite que conozcan las particularidades de cada región. Esto refuerza el carácter federal de los controles. El resultado de esta metodología es una cobertura constante e idónea de cada localidad.

Abrimos **27 bases operativas en 4 años** y hoy la ANSV cuenta con **39, más del triple** de las abiertas **entre y 2008 2019.**

1. Güemes, Salta
2. Barranqueras, Chaco
3. Corrientes (Capital)
4. Santo Tomé, Corrientes
5. Hudson, Buenos Aires
6. Monasterio, Buenos Aires
7. Mar del Plata, Buenos Aires
8. Bahía Blanca, Buenos Aires
9. Cipolletti, Río Negro
10. Ushuaia, Tierra del Fuego
11. Las Flores, Buenos Aires
12. Rosario, Santa Fe
13. Roque Pérez, Buenos Aires
14. Tolhuin, Tierra del Fuego
15. Mendoza, Mendoza
16. Luján, Buenos Aires
17. Tecnópolis, Buenos Aires
18. Mercedes, Buenos Aires
19. Caucete, San Juan
20. San Vicente, Santa Fe
21. Tunuyán, Mendoza
22. Santa Rosa, Mendoza
23. Riccherí, Buenos Aires
24. Justo Daract, San Luis
25. San Pedro, Buenos Aires
26. Laboulaye, Córdoba
27. Río Cuarto, Córdoba
28. La Banda, Santiago del Estero
29. San Ignacio, Misiones
30. Monteros, Tucumán
31. San Fernando del Valle, Catamarca
32. Acceso Oeste, Buenos Aires
33. Trelew, Chubut
34. Campo Viera - Misiones
35. Bariloche, Río Negro
36. Villa María - Córdoba
37. Santa Rosa - La Pampa
38. Reconquista, Santa Fe
39. Epuyén, Chubut



39
Bases operativas

Tecnología aplicada al control de tránsito

La recopilación de datos constituye una dimensión central para poder gestionar, calibrar e implementar medidas tendientes a mejorar los controles vehiculares. El surgimiento de las nuevas tecnologías de la conectividad y la aceleración en los procesos de concentración de datos ha transformado la metodología de registro de infracciones: la planilla de papel cedió su lugar a los dispositivos móviles; de la lapicera, a la cifra online.

En esa línea se ha desarrollado un software mediante el cual los agentes de control pueden volcar en tiempo real las faltas que detectan en los operativos. Esta información se carga en una base de datos que se actualiza de manera inmediata, favoreciendo dos procesos que representan una mejora sustancial:

- Descartar la planilla de papel: el registro de datos a mano alzada y transcribirlos luego a una base producía no solo una demora en los procesos, sino también una distorsión generada por la desprolijidad de ese método.

- Concentración de datos fehacientes y en tiempo real: la digitalización del proceso de carga de información ofrece velocidad y certeza en la disponibilidad de los datos.

La plataforma corre en el sistema operativo Android y tiene alcance federal. Sus beneficios son, entre otros, saber qué tipos de control se realizan, cuáles son las faltas cometidas, diseñar un mapa regional del comportamiento vial, monitorear la tarea de los agentes y las bases operativas. De este modo, se mejoran los indicadores mediante un sistema actualizado que favorece la transparencia y minimiza el error del factor humano.



Controles a banquineros





La ANSV puso en marcha operativos de control para disuadir y sancionar a los conductores que circulen por la banquina en fechas de intenso tránsito vehicular, como las temporadas de verano y de invierno y fines de semana largos. Para ello, se utilizan motocicletas con cámaras incorporadas a bordo y operadores de drones en lugares fijos sobre distintos puntos de la autopista La Plata-Buenos Aires, las rutas 2 y 11 y patrullajes aleatorios en ambos sentidos de la autopista Panamericana, destinados a realizar patrullajes preventivos para detectar a quienes circulen realizando esta práctica riesgosa y penada por la Ley Nacional de Tránsito.





Las imágenes registradas son enviadas al Centro de Monitoreo de la ANSV ubicado en el peaje de Hudson, donde son procesadas para que los infractores reciban la multa correspondiente e incluso la suspensión de la Licencia Nacional de Conducir. Las banquinas son espacios destinados únicamente a maniobras de emergencia ante situaciones específicas como pinchaduras o desperfectos mecánicos. Bajo ningún aspecto pueden utilizarse como una forma de sacar ventaja y llegar más rápido.



"Todos somos iguales y el tamaño del vehículo no importa: la ley prohíbe circular por la banquina, excepto en situaciones de emergencia".

Pablo Martínez Carignano



Educación Vial

42

Plan Nacional de Seguridad Vial: Gestión y Metas 2020-2023



Pilares del Plan Mundial

Usuario seguro

Vías de tránsito seguras

Metas Plan Mundial 1 y 10



La Educación Vial atraviesa varias disciplinas **y se puede incluir en** diferentes planes de estudio, con el objetivo de **reflexionar sobre nuestra vida en sociedad.**

Objetivos del área

Educar y concientizar a todos los usuarios y las usuarias de las vías y a las y los conductores de todo tipo de vehículo.

Objetivos específicos

Abordar la problemática de la seguridad vial desde el aspecto educativo para generar una visión común e integradora que posibilite formar ciudadanos y ciudadanas conscientes de sus prácticas al transitar.

Relacionar los saberes y marcos referenciales de varias disciplinas como la historia, la ética, la física, la biología, entre otras, para la comprensión del fenómeno vial.

Desarrollar la Educación Vial desde una perspectiva social con enfoque de derechos, que promueva su inclusión en todos los niveles de enseñanza.

Abordar la Educación Vial en todos los niveles de enseñanza para desarrollar un aprendizaje que sea progresivo, paulatino, contextualizado y continuo.

Contribuir a la mejora de la seguridad vial, a partir del fortalecimiento de la ciudadanía y la promoción de vínculos más solidarios y responsables al transitar por el espacio público.

Promover la reflexión sobre la convivencia en el tránsito, el uso y apropiación del espacio público, las conductas, hábitos y representaciones sociales que configuran la cultura vial; así como también los ejes de concientización y prevención en el uso de elementos de seguridad y factores de riesgo en el tránsito.

Capacitar a los docentes de todo el país en materia de seguridad vial y concientización, en articulación con los ministerios de Educación de cada provincia.

Capacitar a los y las agentes de tránsito, control vehicular y seguridad vial.

Acciones de Educación Vial

El Centro de Formación desarrolla actividades que están basadas en la convivencia responsable, respetuosa y solidaria del espacio público.

- Implementación del Plan Federal de Educación Vial.
- Articulación con cada provincia, de manera personalizada, teniendo en cuenta las necesidades de cada una de ellas.



- Puesta en práctica de la ley de Promoción de la Educación Vial con programas educativos dirigidos a cada uno de los actores de la sociedad, y campañas de prevención en cada rincón del país.

- Todo el material incluido en el Plan Federal de Educación Vial está disponible en el sitio web de la ANSV, en donde las y los docentes del país lo pueden descargar de manera gratuita para volcarlo a las aulas.



Acceso a los contenidos

- Profundización del compromiso asumido con los destinatarios de las políticas públicas interviniendo de manera federal, concreta, profunda, estratégica, participativa y contextualizada sobre el fenómeno vial.



Desde que comenzó a implementarse el Plan Federal de Educación Vial 2021-2023 se capacitaron:

Período 2021-2023

Capacitación a **54.000** docentes de los tres niveles, otorgándoles puntaje.



Cada Ministerio de Educación les otorgó puntaje a los docentes y a las personas capacitadas.

Debido a la situación sanitaria vivida, se desarrolló una capacitación presencial y la opción virtual, con el objetivo de promover una nueva cultura vial e impulsar la Educación Vial en las aulas de todos los establecimientos educativos del país.

Provincias alcanzadas		
Córdoba	La Pampa	Corrientes
Entre Ríos	Tierra del Fuego	Misiones
San Juan	Catamarca	Neuquén
La Rioja	Santiago del Estero	Formosa
Chubut	Río Negro	Jujuy
Santa Fe	Chaco	Santa Cruz
Salta	San Luis	Tucumán

Instituto Nacional de Formación Docente:

9.000 docentes inscriptos.
Período 2021-2023

En 2022-2023

Capacitación a **42.000**
directivos, supervisores, docentes y estudiantes

■ Firma de convenios de Cooperación entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial con representantes de Educación y Seguridad Vial de las provincias para llevar adelante la segunda parte del Plan Federal de Educación Vial.



Luis María Pescetti Actor y escritor argentino. Como comediante para adultos y niños trabajó en radio, televisión y teatros de Estados Unidos, España, Colombia, Chile, Brasil, Perú, Uruguay y Cuba. También en la Argentina y México, países donde hizo radio y TV. Entre los premios que reci-

bió destacan: Grammy Latino, Premio Kónex y Premio Gardel, solo por citar algunos. Además fue declarado Personalidad Destacada de la Cultura de la Ciudad de Buenos Aires. Publicó más de 30 libros en toda Hispanoamérica, con más de 2.500.000 de ejemplares vendidos.



■ Elaboración de una guía de actividades para docentes realizada por el reconocido músico y escritor Luis Pescetti. La obra del artista ofrece ocasiones para comprender el sentido y la función de las normas, así como visibilizar hábitos viales incorrectos como el uso del celular al volante y el exceso de velocidad. El autor también resalta la importancia del traslado seguro de los más chicos mediante el uso del Sistema de Retención Infantil o sillita infantil, cómo cruzar la calle correctamente como peatones y la importancia de una conducción responsable.

■ Alcance: dirigido a docentes, directivos, supervisores y estudiantes de nivel secundario de establecimientos educativos del ámbito público y privado de todo el país.

■ Entrega de materiales educativos para actividades (cuadernillos) para nivel inicial, primario y se-

cundario; distribuidos en escuelas de todo el país.

■ Taller para supervisores y directores de escuelas con muestra de materiales educativos. El objetivo fundamental es comprometerlos con la temática y contar así con un aliado para el abordaje de la misma en las instituciones educativas con modalidad presencial y/o virtual.

■ Capacitaciones a docentes (con puntaje) de los tres niveles educativos con complemento virtual en la plataforma de la ANSV (modalidad virtual o presencial).

■ Charlas de sensibilización para jóvenes (4to, 5to y 6to año) que incluye la propuesta de invitarlos a realizar el curso de Mi Primera Licencia. La modalidad de la capacitación se acuerda con las provincias y puede ser presencial o virtual.



Plan Federal de Educación Vial 2022



Cuadernillos para escuelas de los niveles Inicial, Primario y Secundario

La Educación Vial nos interpela y ofrece herramientas para repensar los modos de circulación, fortalecer la participación y la convivencia democrática. Con ese propósito se elaboró este material, para acompañar a las y los docentes de nivel inicial, primario y secundario, de todo el país, en la tarea de formar una ciudadanía responsable y solidaria, capaz de abrir caminos hacia una nueva cultura vial. Los contenidos del material pedagógico se articulan con las trans-

formaciones que han ocurrido en la vida social durante los últimos años.

“Este Plan Federal significa nada más y nada menos que los más chicos puedan incorporar la educación vial desde una edad temprana. Estamos convencidos de que es con los docentes y en las escuelas donde se podrán formar futuros ciudadanos responsables y protagonistas de un tránsito solidario y respetuoso”, señaló Pablo Martínez Carignano, director ejecutivo de la ANSV.



Nivel Inicial



Nivel Primario



Nivel Secundario



Luis Pescetti

Cursos para docentes y profesionales de la educación

En el marco de la Ley de Educación Nacional y los Núcleos de Aprendizaje Prioritario (NAP) se brindan talleres presenciales y cursos virtuales destinados a educadores de todos los niveles de enseñanza. El propósito es que puedan adquirir herramientas para llevar la Educación Vial a las aulas.

La capacitación consta de una instancia expositiva-taller presencial y tres módulos virtuales de treinta (30) horas cátedra. Esta propuesta brinda la posibilidad de gestionar el puntaje docente y está sujeta a convocatoria por parte de las direcciones de cada provincia.



Capacitaciones para organismos nacionales, provinciales y municipales y agentes de tránsito a nivel federal

Cursos destinados a policías de diferentes jurisdicciones, organismos nacionales, provinciales y municipales y agentes de tránsito. Estas capacitaciones se realizaron bajo la modalidad virtual y otras de manera presencial, en ambas se des-

arrollaron los ejes temáticos propuestos para cada curso. Al finalizar los diferentes cursos se labran las correspondientes certificaciones, con la carga horaria correspondiente y se envían a los destinos para su entrega.



Contenidos

Módulo I: Educación vial para un cambio cultural.

Módulo II: Espacio público social, dinámico y multidimensional.

Módulo III: Infancias y juventudes, la educación vial centrada en los sujetos.

Jornadas de sensibilización para nivel primario y secundario

Los encuentros con estudiantes del nivel primario y secundario buscan acercar la temática de la Educación Vial desde una concepción que comprende que los hechos viales son hechos sociales. Por ende, la articulación con el cumplimiento del ejercicio ciudadano cobra un sentido relevante.



Curso virtual para docentes Plan Federal Juana Manso

El curso forma parte de las propuestas de formación especializada que brinda el Plan Federal Juana Manso, del Ministerio de Educación. La capacitación propone el inter-

cambio de reflexiones, lecturas e ideas para que la Educación Vial pueda abordarse en las instituciones educativas como contenido transversal. Otorga puntaje docente.

Charlas para estudiantes del segundo ciclo de nivel secundario

Con el propósito de concientizar a los/as jóvenes en seguridad vial y fortalecer la formación ciudadana, se realizan encuentros junto a estudiantes de nivel secundario en los que se abordan nociones de cuidado; derechos y obligaciones en el tránsito; conceptos para reflexionar sobre las conductas y la convivencia vial. Presencial. A demanda de escuelas, referentes provinciales y municipales.



Portal de Educación Vial

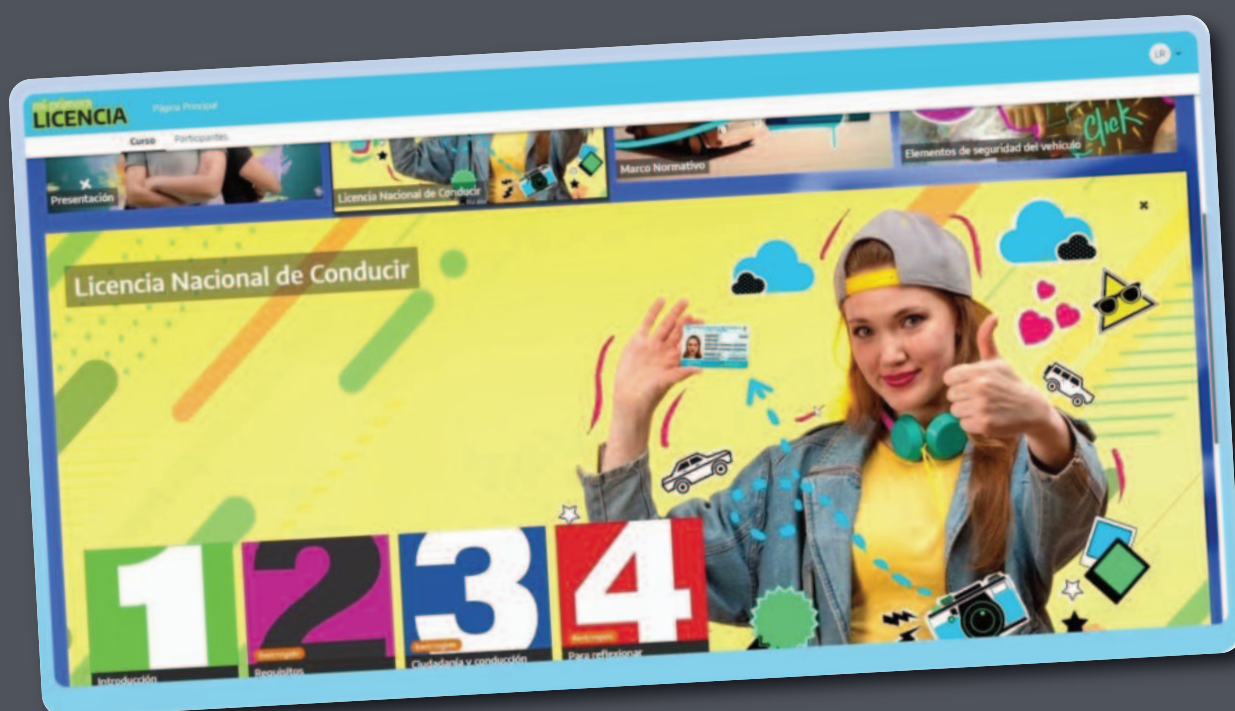


La reedición del sitio de Educación Vial tiene como propósito acercar a las y los docentes nuevas actividades, pensadas para un abordaje transversal a las asignaturas. Las propuestas, que promueven la reflexión crítica sobre nuestra cultura vial, buscan generar aprendizajes significativos que favorezcan la participación y el compromiso de las y los estudiantes en el desarrollo de una movilidad segura. Los ejes prioritarios en las actividades son: el reconocimiento del espacio público como lugar de tránsito y convivencia; los roles viales y las pautas de cuidado para un tránsito más seguro y solidario.

Curso virtual

“Mi primera Licencia”

El curso virtual “Mi primera Licencia Nacional de Conducir para automóvil y para motocicleta” está destinado a jóvenes de 16 a 21 años (la mitad de las víctimas fatales por siniestros se encuentra en esta franja etaria). La iniciativa tiene por objetivo formar con conocimientos técnicos básicos de la conducción de automóvil y motocicleta, así como fomentar una conducta segura, responsable y solidaria. La innovación radica en que el aspirante quedará eximido de la capacitación teórica de los Centros Emisores de Licencias (CELS) y podrá rendir directamente los exámenes teóricos. El contenido ha sido adaptado para este segmento poblacional respetando el programa del Curso Nacional de Educación Vial (según disp. 207/09). La propuesta recorre diferentes temáticas a partir de material escrito, videos, animaciones e infografías. La modalidad es virtual, autogestionada y gratuita desde la plataforma educativa de la ANSV.





Cursos 9000 personas capacitadas

a) Curso para Agentes de Control y Fiscalización vial: consta de una carga horaria de 8 horas, con parte teórica y práctica, y está destinado a inspectores de tránsito, policías y gendarmes que realizan controles en los ejidos urbanos y rutas del país.

b) Curso de manejo defensivo: orientado a incorporar contenidos de la normativa de tránsito, reglas de circulación, manejo defensivo con una carga horaria de 8 horas y está orientado para conductores de vehículos oficiales, choferes de ambulancias, patrulleros y todo conductor que trabaja en organismos del Estado. Se desarrolla en dos bloques uno teórico y otro parte práctica.

c) Matrículas para uso de tecnologías: este curso se realiza de acuerdo a la disposición 35 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y el mismo está destinado a los agentes fiscalizadores que operan tecnologías en jurisdicciones nacionales.



Capacitaciones en Seguridad Vial Infantil y Sistemas de Retención Infantil (SRI)

El objetivo es contribuir con la prevención, el cuidado y la formación en materia de educación y seguridad vial infantil.

Destinatarios:

-■ Personal de organismos de fiscalización y control vial de ámbitos nacionales, provinciales y/o municipales.
-■ Médicos clínicos, pediatras, enfermeros, terapeutas.
-■ Otros profesionales como educadores para la salud, agentes sanitarios de comunidades indígenas.
-■ Psicólogos, trabajadores sociales, entre otros.
-■ Choferes y personal de las empresas de taxis, remises, combis y cualquier otro servicio de transporte de pasajeros.



Capacitación



Cursos de reeducación en el uso de la vía pública

El curso de reeducación para el correcto uso de la vía pública está destinado para personas que, derivadas de la justicia (puede ser *probation* o condenados), deben cursar y aprobar el mismo. Tiene una carga horaria de 30 horas, según disposición, distribuidas en dos semanas. El último día deben rendir un examen teórico para acreditar contenidos. En este marco, el Centro de Formación ofrece la capacitación para todos los usuarios que, por resolución judicial, se les requiera el cumplimiento obligatorio de un curso de seguridad vial.

56

Plan Nacional de Seguridad Vial - Gestión 2020-2023



Cursos de conducción segura

La propuesta está orientada a ejercicios de prácticas seguras de conducción para empleados de organismos públicos y privados. El programa aborda además cuestiones técnicas y legales. El objetivo del curso es generar compromiso, responsabilidad y conciencia en la población sobre los modos de circulación, promoviendo las técnicas adecuadas para una práctica segura durante la conducción.

Curso de Educación Vial para la ciudadanía. Se trata de una propuesta virtual, con nociones que introducen a la conducción segura de vehículos (auto, moto, y bicicleta); y los derechos y obligaciones de peatones y pasajeros de transporte.

Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial. El Centro de Formación de la ANSV certifica y verifica tanto los contenidos de esos cursos, como los recursos humanos que dictan las instituciones, entidades, academias, asociaciones públicas y/o privadas que efectúan y prestan servicios de capacitación en materia de tránsito y seguridad vial.



Capacitación para agentes de control y fiscalización vial

Tiene por objetivo unificar criterios en el desempeño de las tareas de Control y fiscalización vial a nivel nacional y trabajar en forma conjunta hacia la profesionalización del rol de agentes como actores fundamentales para la prevención y promoción de la seguridad vial.



Curso virtual de formación en el uso responsable de la bicicleta

Con el incremento del uso de bicicletas en ciudades de todo el país, el curso está destinado a aquellas personas que quieran complementar sus conocimientos sobre las maniobras recomendadas para una conducción segura, los tipos y modelos de bicicletas, destacando la importancia de la convivencia vial.

Columnas y podcast sobre cultura vial

Destinados al público en general y pretenden seguir indagando, reflexionando y analizando nuestra cultura vial. Se trata de un material que puede ser utilizado como disparador para el trabajo de la temática con estudiantes del nivel secundario.



Todos los conductores de vehículos oficiales deberán cursar una capacitación obligatoria en seguridad vial

Junto al Instituto Nacional de la Administración Pública (INAP) desarrollamos una capacitación obligatoria, destinada a todos conductores de los vehículos del Estado nacional. El objetivo es promover la conducción segura y el respeto de las normas de tránsito; y también que ad-

quieran las herramientas para ejercer una conducción adecuada a su función.

Asimismo, se estableció que en caso de infracciones recurrentes, el organismo nacional para el que trabaje el chofer podrá solicitar a la ANSV la suspensión de su licencia.



Participación ciudadana

60

Plan Nacional de Seguridad Vial: Gestión y Metas 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Usuario
seguro

Vías de tránsito
seguras

Meta Plan Mundial 6

16 PAZ, JUSTICIA
E INSTITUCIONES
SÓLIDAS



Pongamos un freno,
denunciemos
entre todos
la **Violencia**
Vial.

Objetivos del área

Alentar la construcción de una ciudadanía activa y responsable que colabore en la implementación y ejecución de políticas públicas de bien común.

Objetivos específicos

Solicitar a la ciudadanía que grabe y comparta estas competencias prohibidas cuando las detecten y que las compartan con el organismo para que actúe de inmediato.

Incrementar la participación ciudadana a través de las denuncias de picadas ilegales en redes sociales.

Implementar medidas de fiscalización y jurídicas para erradicar las picadas.

Concientizar acerca de las picadas callejeras que se realizan a la vista de todos y ponen en peligro no sólo la vida de aquellos que las realizan sino la de terceros inocentes.

Suspender de forma provisional la Licencia Nacional de Conducir cuando se realicen maniobras temerarias.

Se encuentra habilitada una línea de WhatsApp para que las y los ciudadanos que sean testigos de picadas clandestinas y/o situaciones de violencia vial, puedan hacer la denuncia grabando el hecho y compartiendo el video al (54-11) 62070590. También pueden enviarlo a las redes sociales del organismo (@InfoSegVial) o por correo electrónico a: comunicacion@seguridad-vial.gob.ar



La suspensión provisional de la Licencia es una medida que fue creada por la ANSV mediante la disposición 384/2020, y tiene como objetivo sacar de las calles y las rutas a los conductores que desarrollen conductas gravísimas para la seguridad vial a los efectos de su reevaluación por las autoridades de tránsito de cada jurisdicción. Esta medida ha sido aplicada con éxito para conductores de CABA, Mar del Plata, General Guido, Hurlingham, San Martín, Esteban Echeverría, Vicente López, San Isidro, Pilar, Quilmes, La Matanza y Paso de la Patria.

Justicia

64

Plan Nacional de Seguridad Vial: Gestión y Metas 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Usuario
seguro

Vehículo
seguro

Vías de tránsito
seguras

Metas Plan Mundial 9, 10 y 11

16 PAZ, JUSTICIA
E INSTITUCIONES
SÓLIDAS



Quien muestra **desprecio**
Por la **vida ajena**
y **transforma su auto**
en un **arma**
debe tener la **pena**
de un **homicida.**

Objetivos del área

Colaborar con el Poder Judicial en causas relacionadas con delitos viales y reducir la siniestralidad por la violación de las normas vigentes.

Objetivos específicos

Impedir que los conductores y las conductoras que manejan en forma temeraria tengan la Licencia Nacional de Conducir y circulen por la vía pública.

Suspender las licencias de conducir de aquellas personas que sean identificadas como “conductores temerarios”, es decir, que registren 10 o más infracciones de tránsito graves.

Adoptar medidas jurídicas y de fiscalización para erradicar las picadas.

Coordinar con las jurisdicciones la detección y revisión de los infractores severos.

La figura legal

AMICUS CURIAE

Esta herramienta procesal, conocida también como “Amigos del Tribunal”, permite a terceros ajenos al proceso ofrecer argumentos fundados de carácter jurídico, técnico o científico en caso de delitos viales. Estas participaciones se pueden dar en aquellos casos donde se encuentre comprometido el interés

público o cuestiones institucionales de relevancia. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) utiliza, desde enero del 2020, esta herramienta para recomendar a los jueces acciones y poner a disposición expertos en materia de seguridad vial y normativa actualizada.



Tragedia de Circunvalación

Condenaron a 9 años al conductor ebrio que atropelló y mató a dos personas

En un fallo ejemplar, la Justicia de Córdoba condenó a 9 años de prisión y detención inmediata a Alan Amoedo, el conductor que en estado de ebriedad atropelló y mató a dos personas y dejó con múltiples heridas a otra. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) había solicitado a la Justicia de esa provincia ser aceptada bajo la figura de **Amicus Curiae**

(Amigos del Tribunal) en la causa. El hecho ocurrió el 17 mayo de 2021 en la avenida Circunvalación de la capital cordobesa. El conductor, que circulaba a gran velocidad y con 2,07 g/l de alcohol en sangre, perdió el control de su vehículo y embistió a las víctimas que se encontraban al costado del camino esperando a una grúa.



“**La decisión** que tomó la Justicia de Córdoba es **ejemplificadora e histórica**. Esto **fue un crimen vial** deliberado cometido por un asesino al volante”.

Pablo Martínez Carignano



Pedido de suspensión de la Licencia

(disposición N.º 384/2020)

La suspensión de la **Licencia Nacional de Conducir** se produce cuando una persona comete una **falta grave** o incurre en una **acción temeraria** de forma consciente: agresividad en el tránsito, filmarse en una **conducta imprudente**, manejar en estado de **ebriedad** o poner en peligro **la vida del resto de los ocupantes**, solo por citar algunas.

Decálogo de lo que NO se debe hacer



1. Darse a la fuga luego de haber participado de un incidente.
2. Conducir un vehículo con alcohol en sangre
3. Manipular placas oficiales de identificación de dominio.
4. Realizar maniobras temerarias e imprudentes con una actitud negativa caracterizada por el riesgo.
5. Circular en contramano.
6. Desplazarse sobre los separadores de



- tránsito o fuera de los límites de la calzada.
7. Exceder la velocidad máxima, principal factor en la mayoría de los incidentes fatales.
8. Viajar con parte del cuerpo fuera del habitáculo de los automóviles, el cual proporciona a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto.
9. No colocarse el cinturón de seguridad, dispositivo que impide que el conductor sea lanzado a través del parabrisas y se estrelle contra objetos externos, y también evita que los ocupantes del vehículo sufran golpes que puedan desmayarlos o paralizarlos.
10. Usar teléfono celular mientras se conduce.

Vehículos más seguros

72

Plan Nacional de Seguridad Vial: Gestión y Metas 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Vehículo seguro

Metas Plan Mundial 3, 4 y 5

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA



Desarrollar **vehículos**
más **seguros**
forma parte de los **pilares** del
Plan Mundial,
en línea con lo establecido por
Naciones Unidas.

Objetivos del área

Mejorar el equipamiento de seguridad de todos los vehículos para colaborar en la reducción de la siniestralidad desde la dimensión industrial.

Objetivos específicos

Establecer medidas para asegurar que los vehículos cuenten con apropiados estándares de seguridad desde fábrica.

Articular con las cámaras empresarias y la Secretaría de Industria la pronta implementación de estas normas.

Determinar si los vehículos cuentan con las condiciones mínimas de seguridad.

Medir los límites de contaminación reglamentarios permitidos.

Trabajar mancomunadamente por un sistema claro y transparente de control de los vehículos a nivel federal.

Incrementar la presencia de talleres de RTO en todo el territorio nacional.

La Argentina incorporó por ley nuevos estándares de seguridad vehicular recomendados por OPS para prevenir siniestros



El 1 de enero de 2022 entró en vigencia la normativa para que todos los modelos de vehículos 0 km que se comercialicen en el país incluyan de serie el Sistema Electrónico de Control de Estabilidad y el ensayo de

impacto lateral. La medida había sido postergada en 2017. Ante el pedido de ADEFA de prorrogar el control de estabilidad -como lo hizo Brasil-, el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano, expresó: “Tener vehículos más seguros forma parte de los pilares de nuestro plan de acción en seguridad vial, en línea con lo establecido por la ONU. A partir del 1 de enero de 2022, la obligación del control de estabilidad y el ensayo de impacto lateral ya es una realidad en el mercado local y entendemos que se ha optado por la mejor decisión en favor de los usuarios”.



Etapas de implementación de elementos de seguridad activa y pasiva



Automóviles

Etapa I, firmada el 16 de noviembre de 2009 – *Disposición N° 166/2010*

ABS (sistema antibloqueo de frenos), airbag, apoyacabezas traseros contiguos a las puertas.

Etapa II, firmada el 26 de octubre de 2010 – *Disposición N° 494/2010*

Dispositivo de alerta visual y acústica de colocación cinturón de seguridad, encendido automático de luces, apoyacabezas central.

Etapa III, firmada el 17 de junio de 2011 – *Disposición N° 272/2011*

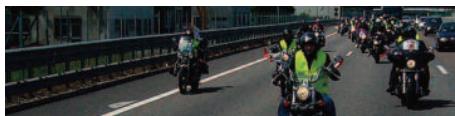
Ensayo de impacto frontal, ensayo de impacto trasero, sistema de retención infantil.

Etapa IV, firmada el 26 de noviembre de 2013 – *Disposición N° 591/2014:*

Ensayo de impacto lateral, retractor de cinturones de seguridad traseros laterales, tercera luz de stop, soporte y provisión de extintor.

Etapa V, firmada el 13 de octubre de 2017 – *Disposición N° 635/2017*

Sistema de control de estabilidad (ESC), ensayo de protección de peatón, apoyacabezas por plaza declarada, cinturón de tres puntos en plaza trasera central.



Motocicletas

Etapa I de MOTOS, firmada el 26 de octubre de 2010 – *Disposición N° 408/2010:*

Encendido automático de luces bajas.

Etapa II de MOTOS, firmada el 25 de octubre de 2018 – *Disposición N° 99/2019:*

Caballote, depósito de combustible, salientes exteriores, dispositivo de protección contra el uso no autorizado, dispositivo de retención.



Acuerdo para la inclusión de sistemas avanzados de frenado en motocicletas

En la Argentina, los motociclistas representan casi la mitad de las víctimas fatales en siniestros viales (40%), y una de las múltiples causas es la dificultad para detener la moto de manera rápida y sin perder el equilibrio. La alta siniestralidad de los motociclistas puede reducirse aplicando tecnologías avanzadas en el sistema de frenos. Los costos que ocasiona un siniestro implican una

carga económica que representa alrededor del 1,7% del Producto Bruto Interno (PBI). La siniestralidad no solo impacta en el presupuesto del Estado, sino que esos recursos podrían destinarse a proyectos de bien público y a la cobertura de las demandas y las prioridades de diversos sectores de la población.

Sistema de frenado CBS y ABS
¿cómo funcionan?



CBS / Frenos Combinados
motos de 250 cc o menos

Los frenos combinados hacen que, aunque el conductor solo presione el freno de una rueda, se le envíe algo de potencia de frenado a la otra. De esa manera el frenado es más efectivo y es menor el riesgo de perder el equilibrio.

SEGURIDAD VIAL
Ministerio de Transporte Argentina



Sistema Antibloqueo / ABS
motos con más de 250 cc

Este sistema sirve para impedir el bloqueo de la rueda en que está instalado, evitando derrapes al frenar. El dispositivo posee un sensor en la rueda que se conecta con un módulo de control que libera momentáneamente el freno si detecta que la velocidad de giro de la rueda se aproxima a cero. El ABS permite hacer esquivas mientras se está frenando, reduciendo el riesgo de choque o caída.

¿Cómo funcionan los sistemas de freno avanzado CBS y ABS?



- CBS (Freno Combinado): los frenos combinados hacen que, aunque el conductor solo presione el freno de una rueda, se le envíe algo de potencia de frenado a la otra. De esa manera el frenado es más efectivo y es menor el riesgo de perder el equilibrio.

- ABS (Sistema Antibloqueo): este sistema sirve para impedir el bloqueo de la rueda en que está ins-

talado, evitando derrapes al frenar. El dispositivo posee un sensor en la rueda que se conecta con un módulo de control que libera momentáneamente el freno si detecta que la velocidad de giro de la rueda se aproxima a cero. El ABS permite hacer esquives mientras se está frenando, reduciendo el riesgo de choque o caída.

“Con **vehículos más seguros**, estamos dejando un aporte a futuro para **la seguridad e integridad de las personas**. Queremos cuidar **la vida** de nuestros ciudadanos y ciudadanas. No tiene sentido que desde el Estado impongamos con **leyes** lo que no se pueda aplicar **en la práctica**”.

Alexis Guerrero

Acuerdo para que las fábricas de motos incluyan sistemas avanzados de frenado

Mediante la firma de un acuerdo del Ministerio de Transporte, a través de la ANSV, todas las motocicletas con motores desde 50 hasta 250 centímetros cúbicos y su equivalente eléctrico incluirán de fábrica el Sistema de Frenado Combinado (CBS), así como también las motos de más de 250 cc o su equivalente eléctrico

tendrán incorporado el Sistema de Antibloqueo de Freno (ABS), al menos en su rueda delantera. Esta medida entrará en vigor para los nuevos modelos comercializados a partir del 1 de enero de 2024 e incluirá a todos los modelos que se vendan a partir del 1 de enero de 2025.



147

Talleres de
RTO
Registrados
en todo el país



CENTRO DE REVISION TECNICA OBLIGATORIA

“Cuando se inició la gestión **había solamente 22 talleres de RTO** en toda la Argentina. **Con un crecimiento de casi 700%**, en la actualidad existen 147 establecimientos a nivel nacional.”



REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA (RTO)

La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) permite determinar si un vehículo reúne las condiciones mínimas que garanticen la seguridad de quienes se transportan en su interior y la de los usuarios de la vía pública. Además, permite medir los límites de contaminación reglamentarios permitidos. El sistema Nacional de Revisión Técnica Obligatoria se encuentra regulado por la Ley 24449 en su artículo 34 y su correspondiente reglamentación, artículo 34 inciso 1 del Anexo I del Decreto N° 779/1995, modificado por el artículo 39 del Anexo I del Decreto 1716/2008.

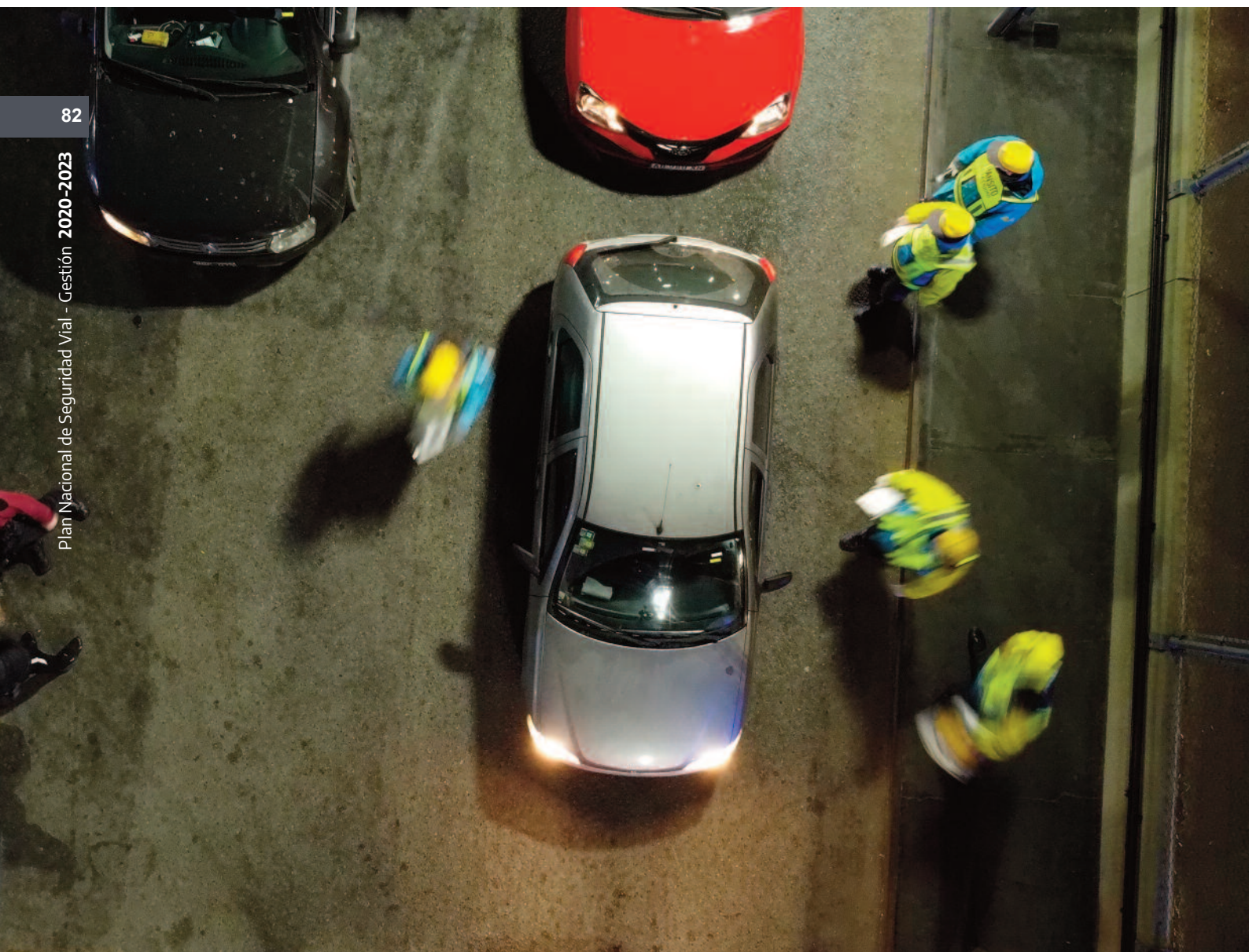


Qué implica

la Registración de Talleres

El impacto de contar con una base de datos que concentre la información de todas las revisiones técnicas realizadas por talleres autorizados en el país permite controlar con certeza, sin importar en qué

jurisdicción se haya realizado la revisión técnica, además de desalentar la circulación de obleas falsas y favorecer el trabajo mancomunado mediante un sistema claro y transparente para los usuarios.





**Jurisdicciones
que informan
en la actualidad
datos a la ANSV**



SEGURIDAD
VIAL

Usuarios Vulnerables

84

Ministerio Nacional de Seguridad Vial - Gestión 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Usuario
seguro

Vías de tránsito
seguras

Meta Plan Mundial 8

3 SALUD
Y BIENESTAR



Situar a los **usuarios vulnerables** como uno de los ejes de la **Seguridad Vial**, en relación con la **salud pública**.

Objetivos del área

Disminuir la tasa de fatalidad de motociclistas y la gravedad de las lesiones.

Concientizar sobre la importancia del SRI desde el inicio de la vida y promover su incorporación a la cultura vial de la familia.

Área de seguridad de motociclistas



Objetivos específicos

Incluir a los motociclistas en toda política relacionada con la movilidad y seguridad vial, así como con cualquier tipo de proyectos en los ámbitos de movilidad, transporte, capacitación, campañas, etc.

Disminuir la tasa de fatalidad de motociclistas y la gravedad de las lesiones.

Incrementar el uso de elementos de seguridad por parte de quienes viajan en moto.

De **2009** a **2017**
el parque de motocicletas
aumentó más de un
100%
pasando de 3 a 7
millones de unidades

Por qué los motociclistas son considerados usuarios vulnerables

Las estadísticas arrojan que en la Argentina el 40 por ciento de los fallecidos como consecuencia de siniestros de tránsito en 2018 eran motociclistas.

Junto con los peatones y los ciclistas, los motociclistas son considerados usuarios vulnerables de las vías, ello se debe a la desprotección de su cuerpo ante una eventual colisión.

Por otra parte, en las ciudades de menor tamaño (hasta 60 mil habitantes aproximadamente), donde no es frecuente encontrar redes fluidas de transporte urbano de pasajeros, y en muchas de las cuales ya está extendido el uso de motocicletas, se prevé que este fenómeno continúe en ascenso, como viene ocurriendo desde 2009.

El incremento del uso de la moto en el país es un fenómeno que se viene observando desde hace más de una década. Tal como ocurre en otros países de Lati-



noamérica, está asociado a la funcionalidad y a costos más accesibles, lo cual genera que las personas se inclinen por este medio de transporte, sobre todo en las zonas más cálidas del país.

Con siete millones de motos circulando (un tercio del parque automotor), los motociclistas deberían considerarse como un grupo legítimo de usuarios de las vías de circulación y la moto incluirse como uno de los “vehículos de diseño” en los manuales y proyectos viales. Las vías de circulación argentinas han sido planificadas pensando en vehículos de cuatro o más ruedas, pero el parque automotor está cambiando aceleradamente y se hace necesario pensar y actuar en consecuencia.



CONSEJOS PARA LA CONDUCCIÓN SEGURA DE MOTOS.



Plan federal de cascos 2020 - 2023

Total de cascos entregados 55.000

200 ciudades alcanzadas en 20 provincias



Entrega gratuita de cascos

En la Argentina, según estadísticas del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, **el uso del casco alcanza al 64,2% de los motociclistas.**

No obstante, se observa que gran parte de las personas no lo lleva colocado, aun cuando es consciente de los peligros que reviste (sobre todo en NEA, NOA). Las principales razones del no uso del casco, se relacionan con creencias y prácticas fuertemente arraigadas: “el casco da calor, molesta, tapa la visión”, “nadie lo usa”, “si se va cerca, no hace falta usar casco”, “a baja velocidad no hay riesgo”. Cabe resaltar que **el uso de casco reduce en un 40% la posibilidad de morir en un siniestro de tránsito y en hasta un 70% la gravedad de las lesiones de cráneo.** Por ello, su utilización obligatoria y la recomendación del uso de otros elementos de seguridad, como guantes, camperas de protección y calzado adecuado, son aspectos centrales. Los cascos se distribuyen principalmente a jóvenes, ya que cons-

tituyen el segmento que más usa motos, priorizando a trabajadores y personas de bajos recursos.

En el marco del Plan Federal de Entrega de Cascos se realizan clínicas de conducción segura y al finalizar las mismas, se entregan cascos homologados a los participantes para fomentar su uso y trasladarse de manera segura.



Niños y niñas en el espacio público

La siniestralidad es la principal causa de muerte en personas de entre 5 y 29 años y la cuarta razón de muerte entre los menores de 0 a 4 años. En la franja de 5 a 14 años constituye la principal causa de mortalidad infantil.

Solo el 26,4% de los menores de 10 años viajan sujetos a un SRI. Es decir que la falta de protección alcanza a casi 7 de cada 10 menores de edad. Mientras que entre los niños y niñas de hasta 4 años, el porcentaje de uso se ubica en torno al 41,8%.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, 1,3 millones de muertes se producen cada año, en todo el mundo, por siniestros de tránsito, de los cuales **260 mil son muertes de niños y niñas.**

A pesar de que las cifras son contundentes, la falta de información, la percepción de que no existe control, las dificultades económicas y la negligencia como barreras idiosincráticas y conductuales obstaculizan la adopción del SRI como un hábito instalado en la cultura vial.



Objetivos específicos

Concientizar a la sociedad sobre el respeto mutuo en la convivencia vial.

Instalar a la seguridad vial como un tema de agenda de salud pública en la Argentina.

Concientizar sobre la importancia del SRI desde el inicio de la vida y promover su incorporación a la cultura vial de la familia.

Promover el uso del automóvil para el primer viaje posnatal para desalentar el uso de motocicletas o vehículos que encierran mayor peligro.

Reducir las cifras de mortalidad y morbilidad infantil en la Argentina asociadas a los siniestros viales, facilitando la adquisición de SRI y capacitando en su utilización.

Situar a las niñas y los niños en el diseño de políticas públicas orientadas a la preservación de la integridad física, mediante la implementación y la capacitación en el uso de sistemas de retención infantil en vehículos particulares y el sistema de transporte público (ómnibus y taxis).

El uso correcto del **SRI** reduce hasta 70 por ciento las posibilidades de perder la vida en un hecho vial.



Factores de riesgo del niño

Los más chicos constituyen un sector vulnerable en el tránsito y el espacio público. Parte de este fenómeno deriva de:

- Tamaño corporal: estatura y proporciones.
- Visión (los niños tienen un campo de visión 2/3 menor que un adulto).
- Dificultad para calcular distancias y velocidades.
- Facilidad para distraerse con diferentes estímulos.
- La baja conciencia del riesgo.

La infraestructura vial no está diseñada para los niños y niñas, por eso es importante siempre la supervisión de un adulto.

Tipos de SRI según edad, peso y altura.



Las lesiones más frecuentes por incidentes viales de los niños y niñas en el tránsito involucran principalmente a la cabeza y el cuello, seguidas por las extremidades superiores.





¿Por qué los niños y las niñas se trasladan de manera insegura en la Argentina?

Por qué los niños y las niñas viajan en moto sin protección

- Falta de acceso a una red de transporte público para el traslado de los niños, lo que motiva el uso de la moto.
- Omnipotencia y exceso de confianza en la capacidad para mitigar riesgos.
- Conocimiento relativo del riesgo que implica el traslado en motos.
- Oferta deficiente de cascos para niños.
- Percepción de ausencia de control.
- Permisividad paterna y materna.

Obstáculos para el traslado seguro de los niños y las niñas en automóvil

- Falta de información sobre la importancia de los SRI.
- Desconocimiento de la normativa.
- Percepción de ausencia de control.
- Dificultades económicas.

Efectividad de los Sistemas de Retención Infantil

Un niño de hasta 4 años de edad tiene 50% menos de riesgo de sufrir heridas en un sistema mirando hacia adelante y un 80% menos en un sistema mirando hacia atrás. Por el contrario, la reducción es de solo un 32% si utiliza un cinturón de seguridad para adultos.

Para niños de entre 5 y 9 años de

edad, los sistemas de retención infantil reducen el riesgo de sufrir heridas en un 52%, mientras que el simple uso de cinturones de seguridad solamente lo reduce en un 19%.

Para niños mayores, de entre 10 y 14 años de edad, los cinturones de seguridad reducen el riesgo de sufrir heridas en un 46%.



Operativo Viajé Seguro: entrega de SRI a más de 2 mil niñas y niños

Durante la temporada de verano 2021-2022 se desplegaron **8 postas de control en puntos estratégicos** camino a la Costa Atlántica. Agentes de la ANSV entregaron en comodato sillitas infantiles a las y los conductores que se trasladaban con menores de 10 años de edad de manera incorrecta.



La Rioja es la primera provincia en adoptar sillitas infantiles en el transporte público

Con miras a hacerlo extensivo a más provincias del país, **84 colectivos de la empresa Rioja Bus** cuentan con sistemas de retención infantil, gracias a un trabajo en conjunto entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Secretaría de Transporte y Movilidad de La Rioja. Se trata de una iniciativa inédita en la región y en el mundo. Además, los cochecitos están habilitados para descender por la puerta central.



Sistemas de Retención Infantil en maternidades para el primer viaje seguro

Las maternidades cuentan con un referente que le informará a la madre (o la persona gestante) que se le ofrecerá un sistema de retención infantil en comodato gratuito por 24 horas con el objetivo de que pueda volver a su

hogar de manera segura tras dar a luz, tanto en un vehículo particular, en taxi o en un sistema contratado vía app. El referente brindará información acerca de la importancia del SRI y una capacitación breve sobre su utilización.





El programa Primer viaje seguro se presentó en Tucumán junto con el Ministerio de Salud

El 13 de julio de 2022 se lanzó en la capital de esa provincia el programa Primer viaje seguro, un trabajo en conjunto entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) -organismo del Ministerio de Transporte- y el Ministerio de Salud de la Nación en el marco del Plan 1000 días. Esta medida inédita de seguridad vial infantil, consiste en la entrega en préstamo de un Sistema de Retención Infantil (SRI) o sillita infantil a las familias de bajos recursos con bebés recién nacidos para que realicen un traslado de manera segura cuando dejan los centros obstétricos por primera vez. Las sillitas deberán ser devueltas por las madres y los padres luego del primer control médico del menor para que otras familias continúen con el circuito.





"Estamos dando un paso muy importante para la seguridad vial infantil en la Argentina. **Esta medida es pionera en nuestro país**, y como en cada iniciativa que llevamos adelante, ponemos a la ANSV al servicio de todos los argentinos para seguir contribuyendo a la construcción de una nueva cultura vial".

Pablo Martínez Carignano

“Tucumán es la primera provincia en implementarlo, y seguiremos avanzando en las provincias que van adhiriendo al Plan 1000 días y trabajando con estrategias concretas para proveer durante las primeras semanas de vida las sillas para que las niñas y niños puedan viajar en forma segura”.

Carla Vizzotti,
Ministra de Salud de la Nación



El transporte urbano de Rosario y Villa Mercedes incorporó sillitas infantiles para el traslado seguro de los más chicos

A partir de un trabajo conjunto entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Secretaría de Control y Convivencia de Rosario, 100 taxis rosarinos circularán por la ciudad con un Sistema de Retención Infantil (SRI) a bordo. Asimismo, se en-

tregaron otros cien a la ciudad de Villa Mercedes, San Luis, para que sean distribuidos entre colectivos de transporte urbano, taxis y remises. De esta manera, las y los pasajeros que se trasladen con niños menores podrán ubicarlos en el equipo





de protección adecuado para un viaje seguro. Las sillitas infantiles estarán a disposición de las y los pasajeros que viajen acompañados de niñas y niños menores para que puedan realizar un traslado adecuado y seguro. Además del equipamiento de las unidades, las y los choferes recibieron una capacitación sobre el uso y la colocación correcta de las sillitas, a cargo del personal del Centro de Formación de la ANSV. Esta medida del organismo del Ministerio de Transporte de la Nación para mejorar la seguridad vial infantil ya se implementó en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (taxis), Ushuaia (taxis y remises), La Rioja (colectivos de transporte público) y Mercedes (colectivos, taxis y remises).



Asistencia a víctimas y familiares

102

Plan Nacional de Seguridad Vial: Gestión y Metas 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Respuesta eficaz
posterior a una colisión

Metas Plan Mundial 12

17 ALIANZAS PARA
LOGRAR
LOS OBJETIVOS



3 SALUD
Y BIENESTAR



Ninguna persona está preparada para afrontar la pérdida **de un ser querido**. Estas situaciones de angustia **nos obligan como Estado** a estar presentes, con recursos concretos **a disposición**.

Objetivos del área

Brindar asistencia a víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales post emergencia.

Objetivos específicos

Crear la Línea de atención telefónica post emergencia 149 opción 2 (servicio gratuito) en todo el país, con atención durante las 24Hs los 365 días del año.

Fortalecer convenios de colaboración con organismos, hospitales y entidades afines a la asistencia post emergencia.

Impulsar el proceso de adhesión de todas las provincias a la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales.

Capacitar a referentes provinciales, municipales y personal interviniente en siniestros viales.

Editar una Guía de Actuación que protocolice y unifique los procedimientos a adoptar ante un siniestro que involucre a la ciudadanía extranjera y sus familiares.



Acciones de asistencia post emergencia

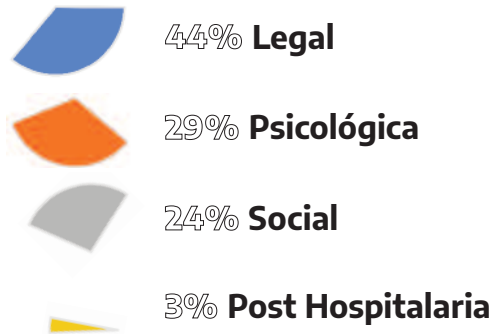
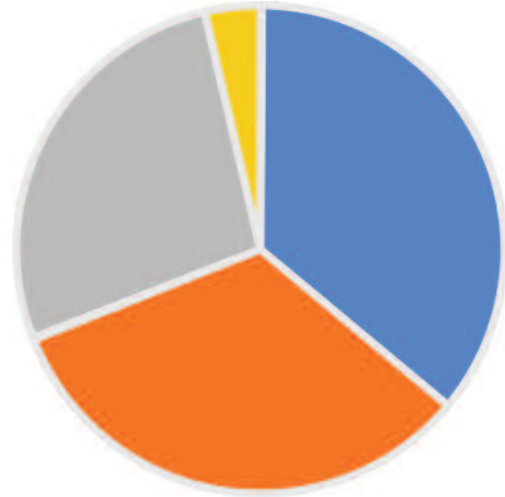
El centro de asistencia se encuentra conformado por personal profesional interdisciplinario altamente capacitado para la atención específica a víctimas, brindando orientación y respuestas de forma totalmente gratuita.

Asistencias:

- Jurídica
- Servicios sociales
- Psicológica
- Post hospitalaria
- Traslados y hospedajes gratuitos
- Ayuda económica

La red en números

Impacto de la asistencia integral a las víctimas y familiares de siniestros viales



Red Federal de asistencia a víctimas y familiares de siniestros viales

línea
149 opción 2
 24h los 365 días del año

Cobertura nacional y gratuita
 Línea post emergencia

Testimonios

Gabriela Loose: “El 19 de abril mi padre cruzaba por la senda peatonal de un boulevard de Nogoyá, y un auto lo embistió. Él estuvo quince días internado en terapia intensiva y falleció en mayo de 2021. No sabía a quién acudir. Busqué orientación en Google y me condujo a la Red de Asistencia. Cuesta mucho que te visibilicen como víctima. Hoy son mi soporte, están ahí, puedo llamar cuando quiera, me pueden ayudar y acompañar. Estoy eternamente agradecida: fue solamente llamar y decir “necesito ayuda” y estuvieron desde ese momento en adelante. Hoy mi familia y yo podemos seguir adelante gracias a que ellos estuvieron, están y seguramente van a estar”.

Noelia y Luciano son los padres de Taniel Contreras, quien perdió la vida el 13 de septiembre de 2020 al ser embestido por un auto que corría una picada callejera. “Nadie está preparado para perder a un hijo, y mucho menos de esa manera. Gracias a la atención de la Línea 149 recibimos asistencia psicológica para atravesar este momento”.

Inés Rodríguez, soy hermana de Martín Rodríguez, de 37 años, quien fue embestido en mayo de 2018 en la estación de Lanús por un conductor ebrio, que lo arrastró 300 metros y le produjo la muerte al instante. Durante tres años estuve yendo a la Fiscalía de forma sistemática para entender qué había ocurrido. Cansada de que me cerraran las puertas puse un pedido desesperado en Twitter, porque la causa estaba a punto de prescribir. Gracias al apoyo de la Red pude tomar las acciones legales necesarias para que esta persona recibiera la sanción correspondiente. Además, dejé de sentir que estaba molestando. Si alguien me hubiera explicado que existía este organismo cuando fui a reconocer el cuerpo de mi hermano, el peregrinar de estos años se habría evitado. Uno queda sin fuerzas y desorientado desde lo psicológico, lo económico y lo social. Nadie está preparado para que un familiar pierda la vida. Pero hay ahora desde el Estado un organismo que está para ayudarnos.



Video testimonios
Línea 149 Opción 2

“Gracias a la atención de la Línea 149 **recibimos asistencia psicológica** para atravesar este momento”.

Noelia y Luciano *padres de Taniel*



Línea 149 opción 2

“Fue solamente llamar y decir 'necesito ayuda' y estuvieron desde ese momento en adelante”.

Gabriela Loose

“Nadie está preparado para que un familiar pierda la vida”.

Inés Rodríguez

Perspectiva de género

108

Plan Nacional de Seguridad Vial - Gestión 2020-2023

Pilares del Plan Mundial

Usuario seguro

Vías de tránsito seguras

Metas Plan Mundial 11

5 IGUALDAD DE GÉNERO



Desterrar estereotipos y garantizar que las mujeres **accedan a los mismos derechos** y oportunidades como usuarias del **entramado vial**.

Objetivos del área

Implementar políticas públicas con perspectiva de género para el entramado vial.

Objetivos específicos

Empoderar a la mujer como usuaria vial en la vía pública mediante acciones de visibilización y garantizar el acceso a las mismas capacitaciones que los varones.

Facilitar el acceso a roles tradicionalmente asignados a los varones, como la conducción de transporte público y de vehículos de carga pesada.

Desterrar mitos, estereotipos e ideologías relacionados con la forma en que la mujer se desenvuelve al conducir rodados de todo tipo.



Seguridad Vial con perspectiva de género

En sintonía con las transformaciones socioculturales relacionadas con el rol de las mujeres, el organismo ha implementado iniciativas en esta línea. Quienes tramiten la Licencia Nacional de Conducir deberán realizar como requisito obligatorio una capacitación con perspectiva de género durante el curso previo a su otorgamiento. El objetivo de esta medida es concientizar acerca de las conductas riesgosas y violentas en el espacio público. Desde su implementación,

más de 308 mil personas completaron la capacitación de seguridad vial y género de la ANSV. En las 23 capitales del país se está desarrollando un programa destinado para que mujeres de bajos recursos y sostenes de hogar cuenten con herramientas para acceder a su primera Licencia de Conducir, como el curso previo al examen en las escuelas de conducción y los trámites administrativos necesarios para su obtención.



Mujeres y seguridad vial

Un informe del organismo refleja que el varón tiene un rol preponderante en la vía pública: ocho de cada 10 conductores son hombres, los cuales acceden en mayor medida a la Licencia Nacional de Conducir (72%) y representan el 99,7% de la conducción de transporte de carga y de pasajeros.

Desde un enfoque sociológico, los estereotipos predominantes en la cultura vial asocian a los varones con nociones de poder y fuerza. Mientras que las mujeres están asociadas a la idea de “malas conductoras”, al demostrar prudencia y respeto a las leyes de tránsito.

Del estudio se desprende que, por ejemplo, las alcolemias positivas en mujeres son casi la mitad que las de los varones (5% vs. 9,5%), y en motos, llega a ser casi tres veces menor (8,5% vs. 21,8%). El relevamiento evidencia asimismo que **la mujer exhibe mayor respeto por las normas de tránsito:** utilizan más el cinturón de seguridad (62,5%) que los varones (53,4%) al conducir, y también como acompañantes (44,5% mujeres vs. 39,1% varones). Además, cuando conduce una mujer, las y los menores de 10 años utilizan el sistema de retención infantil (31,2%) en mayor medida que cuando conduce un varón (24,6%).



Acciones en materia de género y diversidad



Capacitación Ley Micaela

Establece la capacitación obligatoria en género y violencia de género para todas las personas que se desempeñan en la función pública, en los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Nación. Se llama así en conmemoración de Micaela García, una joven emprendedora de 21 años, militante del Movimiento Evita, que fue víctima de femicidio en manos de Sebastián Wagner.

Incorporación de un módulo de género para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir (LNC)

Mediante la Disposición N° DI-2021-152, se incorporó un módulo que gira en torno a temas como roles y estereotipos, violencia de género, acceso y participación de mujeres y diversidades en el sector transporte, entre algunos de los ejes abordados.

Comisión de Igualdad de Oportunidades y de Trato (CIOT) - Presentación de la comisión paritaria en el organismo

Por medio de la Disposición N° DI-2020-97-APN-ANSV#MTR, se constituyó y designó a los representantes de la Delegación en la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la Comisión de Igualdad de Oportunidades y de Trato (CIOT).

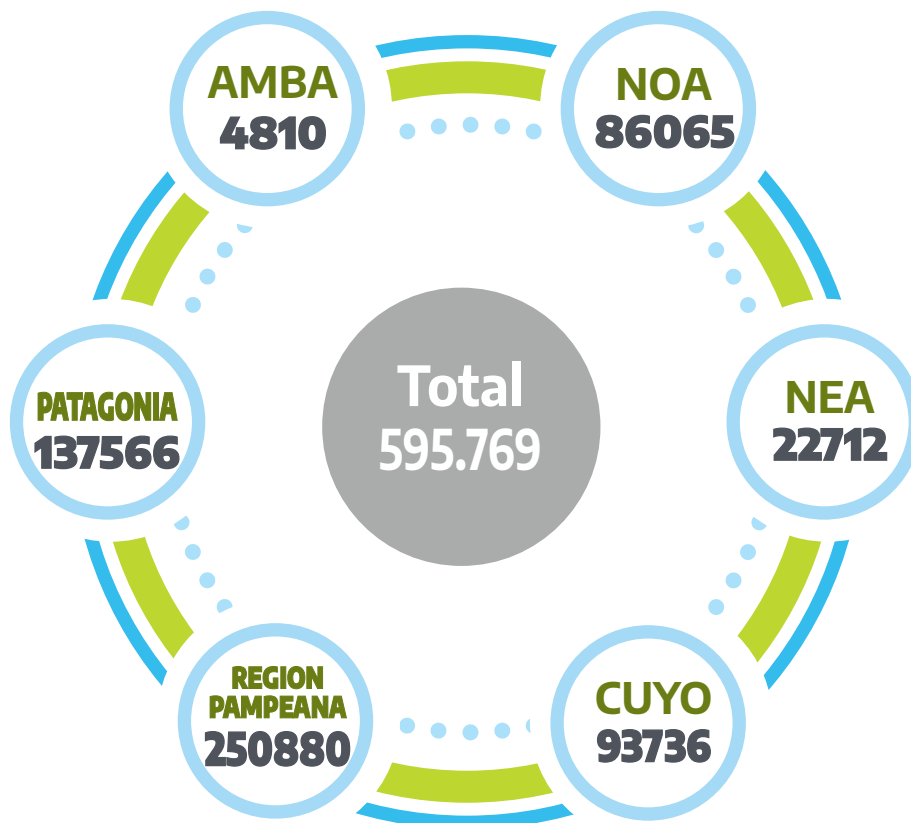
Módulo de perspectiva de género para ingresantes al organismo

A partir del año 2021, se incluyó en las actividades de capacitación de inducción a la APN y a la ANSV, tanto de administrativos/as como de fiscalizadores/as, un módulo exclusivo de género dictado por personal del Departamento de Desarrollo y Carrera.

595.769 personas han completado la capacitación de seguridad vial y género de la ANSV.



Capacitaciones por región



Buenos Aires: 162,330 usuarios

Mendoza: 86,021 usuarios

Neuquén: 81,187 usuarios

Entre Ríos: 42,714 usuarios

Córdoba: 28,801 usuarios

Tucumán: 22,680 usuarios

Chubut: 18,696 usuarios

Catamarca: 18,866 usuarios

Río Negro: 16,727 usuarios

Salta: 15,317 usuarios

Santa Cruz: 15,232 usuarios

Corrientes: 14,489 usuarios

Santiago del Estero: 13,580 usuarios

Jujuy: 11,257 usuarios

Santa Fe: 8,611 usuarios

La Pampa: 8,424 usuarios

San Luis: 7,530 usuarios

Misiones: 7,125 usuarios

Tierra del Fuego: 5,724 usuarios

AMBA: 4,810 usuarios

La Rioja: 4,365 usuarios

Chaco: 1,028 usuarios

San Juan: 185 usuarios

Formosa: 70 usuarios

DESISTORIAS
AL VOLANTE

INCAA
INSTITUTO NACIONAL
DE CINE Y ARTES
AUDIOVISUALES

alcoholo
— al volante
SEGURIDAD



Legislación

Pilares del Plan Mundial

Usuario seguro

Vías de tránsito seguras

Metas Plan Mundial 2, 5, 6, 9 y 10

16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

3 SALUD Y BIENESTAR

La sanción de la **Ley de Alcohol Cero** es crucial para **evitar más muertes** en nuestras rutas.

Objetivos del área

Posicionar la legislación en seguridad vial como una decisión de salud pública en defensa de la vida.

Objetivos específicos

Lograr que el Congreso sancione una ley que prohíba conducir toda clase de vehículos luego de haber consumido bebidas alcohólicas.

Instalar la importancia de designar un conductor responsable.

Suprimir la idea de límite permitido de porcentaje de alcohol en sangre.

Generar conciencia acerca de los peligros que encierra manejar bajo los efectos del alcohol, para la vida propia y la de los demás.

Desmitificar la idea de que la diversión se asocia con la ebriedad y el descontrol.

Concientizar a la juventud sobre las implicancias de la violación a la norma como característica de época.

Difundir estadísticas relacionadas con la ingesta etílica y su vínculo con la siniestralidad, en todas las edades y en las diferentes categorías de vehículos.

Alcohol Cero al volante es ley nacional

En una jornada histórica para la seguridad vial en el país, la Cámara de Senadores aprobó por 48 votos a favor y 9 en contra la iniciativa de Alcohol Cero al volante y ahora la Argentina cuenta con una ley nacional para disociar definitivamente al alcohol de la conducción. De esta manera, la Cámara Alta le dio la media sanción que necesitaba el proyecto de la ANSV durante la sesión del jueves 13 de abril de 2023, lo que marca un antes y un después en las leyes viales del país.



“Esta Ley de Alcohol Cero se suma a las políticas y acciones coordinadas de control y concientización que llevamos adelante desde el Ministerio de Transporte para reducir los siniestros viales, para construir con el compromiso y la empatía de todos una nueva cultura vial en nuestro país que, sobre todas las cosas, cuide lo máspreciado: la vida de las y los argentinos”.

Diego Giuliano,
ministro de Transporte de la Nación



“Alcohol Cero al volante se trata del hito más importante desde la creación de la ANSV. Hoy Argentina dio un paso histórico en materia de seguridad vial, que deberemos acompañar con más controles y más compromiso”

Pablo Martínez Carignano





La siniestralidad vial es la principal causa de muerte en personas menores de 35 años en nuestro país, y el alcohol al volante es el responsable de, al menos, 1 de cada 4 incidentes de tránsito graves. Es por eso que esta ley de la ANSV busca unificar el criterio de tolerancia cero al alcohol en la conducción en todo el territorio nacional, como una medida para reducir las víctimas en hechos viales provocados por conductores bajo los efectos del alcohol.

Hasta la sanción de esta ley de alcance federal, 13 provincias y más de 50 ciudades argentinas tienen una normativa de alcohol cero al volante, y, por ejemplo, en aquellas provincias con más tiempo de sancionada esta norma, los resultados de fallecidos por año se redujeron desde 15,8% (Río Negro) hasta 37,1% (Jujuy).

Otro ejemplo es Buenos Aires, última jurisdicción provincial en adoptar esta medida (diciembre 2022), y que, en tan solo un mes, en los controles realizados por la ANSV durante enero, bajó a la mitad la cantidad de conductores con alcoholemia positiva en las rutas a la Costa, en comparación con el mismo período del año anterior.

Además, según estadísticas del Observatorio Vial de la ANSV durante los operativos de Alcoholemia Federal, se destaca que, en las jurisdicciones con Alcohol Cero

al volante, la cantidad de conductores testeados que circulan con graduación 0 de alcohol en sangre es notablemente mayor que en aquellas que tienen como límite permitido 0,5.

Estos datos reflejan que la normativa de Alcohol Cero al volante genera que los conductores se cuiden más y no beban, situación que disminuye de manera considerable que se provoquen siniestros viales en la vía pública.





Creación de la figura de Homicidio Vial

El proyecto de Ley que crea las figuras penales de Homicidio Vial y Lesiones Viales fue presentado en la Cámara de Diputados de la Nación luego de que Taniel Contreras, un niño de 6 años, perdiera la vida tras ser atropellado por un automóvil que corría una picada en la localidad bonaerense de Laferrere. El proyecto determina que quien cause la muerte haciendo picadas ilegales tendrá una pena de 8 a 25 años de prisión. Asimismo, con los nuevos montos de las penas para el “Homicidio Vehicular” y las “Lesiones Vehiculares”, el delincuente vial quedará preso desde el momento cero de la investigación. Además, se fijará la pena de inhabilitación absoluta para volver a conducir.

Scoring y Licencia Nacional de Conducir

Pilares del Plan Mundial

Usuario seguro

Metas Plan Mundial 1

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS



11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



3 SALUD Y BIENESTAR



**Manejar es una
responsabilidad.
El scoring** viene a
romper con la tradición
arraigada de que
las infracciones
**se resuelven
con dinero.**

Objetivos del área

Implementar el sistema de scoring a nivel nacional e incrementar la cantidad de centros emisores en todo el país.

Objetivos específicos

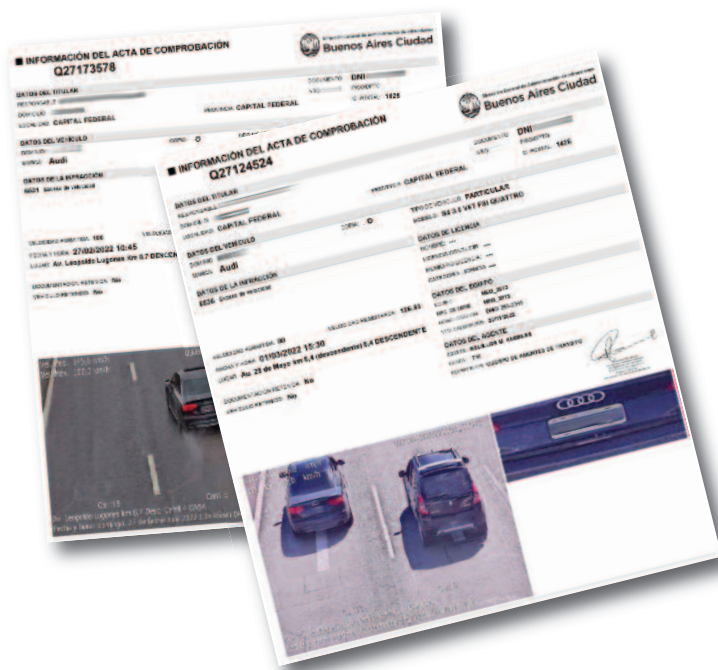
Unificar los criterios ante las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional.

Impulsar la instrumentación de cada jurisdicción según su normativa desde el Consejo Federal de Seguridad Vial.

Incluir todas las categorías de licencias.

Profundizar el plan de inauguración e implementación de centros emisores de licencias en todo el territorio nacional.

Scoring: acuerdo nacional por el sistema de descuento de puntos por infracciones de tránsito



Autoridades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y los representantes provinciales de seguridad vial de todo el país, en la 88ª Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial (CFSV) abordaron la aplicación del sistema de

scoring para avanzar en su implementación. Los representantes de las provincias consensuaron los puntos a descontar ante cada infracción a la Ley Nacional de Tránsito desde el exceso de velocidad hasta la falta del uso de casco.

Scoring único a nivel nacional: principales infracciones y descuento de puntos de la licencia de conducir

FALTA Síntesis	Puntos a descontar
Circular con Licencia de conducir vencida	5
Circulación sin RTO	4
Circulación sin casco	5
Circulación sin corchetes de seguridad	4
No respetar semáforos	5
Conducción con impedimentos físicos o psíquicos, bajo efectos del alcohol, estupefacientes o medicamentos...	10
No respetar límites de velocidad (menos del 30%)	5
No respetar límites de velocidad (mas del 30%)	10
Conducir estando inhabilitado o con la habilitación suspendida	20
Participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores	20

SEGURIDAD VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

primero
la gente



El scoring cuenta con 20 puntos para cada conductor o conductora que cuente con la Licencia Nacional de Conducir. Cuando se pierdan por primera vez los 20 puntos asignados por infracciones acumuladas quedará inhabilitado para conducir por 60 días; por segunda vez el plazo aumentará a 120 días, y la tercera, 180 días. Luego se irá duplicando, sucesivamente. Para el recupero parcial de puntos, los automovilistas pueden efectuar cursos de seguridad vial, mientras que los choferes profesionales pueden recurrir a esta

opción con una periodicidad anual. Una vez cumplidos los períodos de inhabilitación, el conductor recibirá nuevamente el saldo de puntos.

Las penas de descuento van desde 1 a los 20 puntos y las más graves son por correr carreras no autorizadas en la vía pública y por conducir inhabilitado.



"Para nosotros es muy importante la posibilidad de **articular y coordinar** para llegar a tener un **único sistema de puntaje** y recuperación de puntos que sea federal. Así, lo que ocurre en una provincia, en términos de **seguridad vial**, no está desvinculado de lo que ocurre en otra".

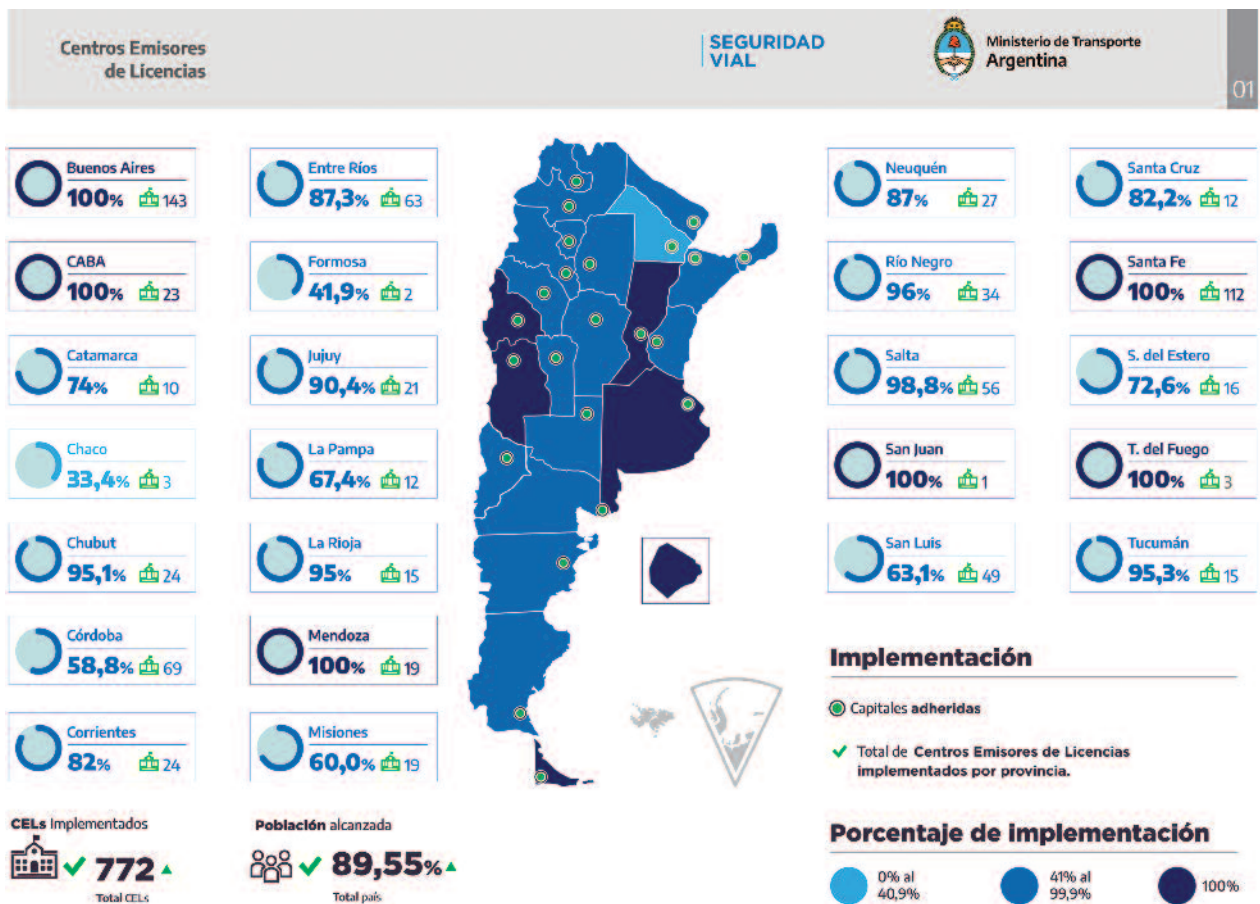
*Alexis Guerrero,
ministro de Transporte*



Licencia Nacional de Conducir

La ANSV tiene a su cargo la responsabilidad de promover la unificación de la legislación vigente en provincias y municipios, para expandir y consolidar el Sistema Nacional de Licencia de Conducir (SINALIC). Este Sistema permite igualar criterios en todo el territorio nacional en cuanto al formato de las licencias, sus medidas de seguridad y los requisitos

previos a la obtención de las mismas. El SINALIC se encuentra en pleno funcionamiento con datos de las 24 jurisdicciones, incluyendo las ciudades capitales. Desde su puesta en funcionamiento se crearon 772 Centros de Emisión de Licencias (CELS), con la prestación de los mecanismos de emisión y renovación de licencias nacionales.



2020

Se **incrementó** el alcance del **Sistema Nacional** de Licencias de Conducir a nivel nacional, que se ubica en torno al **88,35% del territorio.**

2021

Se **implementaron 29** centros. El alcance del Sistema Nacional de Licencias de Conducir **ascendió a un 88,61%**. Asimismo, se suscribieron dos **Convenios Específicos de Cooperación**; uno con YPF y otro con el gobierno de Jujuy para instrumentar medidas de **concientización y prevención.**

2022

Se **implementaron 26** centros

2023

Se **implementaron 65** centros. Se **mantiene** la tendencia ascendente en cuanto a la expansión federal de los **Centros Emisores de Licencias.**

Total 772 Centros Emisores de licencias

Avances y mejoras



En el año 2019, se avanzó en la creación de un formato digital de la LNC, complementario al documento físico. La Licencia de Conducir Digital optimiza la fiscalización de los conductores y confiere al ciudadano un instrumento que le permita portar su autorización en un dispositivo móvil. A la fecha, más de 915.000 ciudadanos se descargaron su licencia digital.

En 2020 se incorporó el símbolo denominado “ESTRELLA AMARILLA”, como material de estudio y de examen obligatorio, dentro de los contenidos básicos y mínimos del curso teórico práctico de educación vial, y del examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación, previos a la obtención de la Licencia Nacional de Conducir.

Asimismo, el Área de Seguridad de Motociclistas diseñó una nueva pista de examen de idoneidad conductiva para principiantes que ya se implementó en más de 30 Centros de Emisión de Licencias.

Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT)

El mismo criterio en todas las provincias



Se ha implementado una base única de inhabilitados en todo el país a través de la profundización del Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT). Su objetivo es el de constituir una fuente fehaciente y actualizada de los antecedentes de tránsito de toda la República, capaz de brindar la infor-

mación necesaria de manera oportuna, precisa y confiable.

Antes de otorgar una Licencia Nacional de Conducir, se deberá requerir un certificado al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, que se otorgará en el centro emisor de licencias respectivo.

Acciones internacionales

Pilares del Plan Mundial

Vías de tránsito seguras

Meta Plan Mundial 2

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS



Es hora de que la región tenga sus **propias soluciones**. Debemos **aprender unos de otros**, siempre con el objetivo de **articular acciones** para salvar vidas.

Objetivos del área

Impulsar la cooperación internacional en materia de seguridad vial entre la Argentina y el resto del mundo.

Objetivos específicos

Cumplimentar un mandato legal que remarca la importancia de articular políticas de carácter internacional, y que hasta el momento se encontraba pendiente de implementación: Ley N° 26363, promulgada el 29 de abril de 2008, reglamentada por el decreto 1716/2008), establece:

*ARTÍCULO 1º — Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y **seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.***

Posicionar al organismo en el escenario internacional como una agencia que lidera la seguridad vial con políticas públicas innovadoras.

Articular las políticas de carácter internacional en materia de seguridad vial y movilidad con las acciones a nivel nacional.

Gestionar y promover la generación de acuerdos de cooperación bilateral y multilateral con otros países.

Difundir e impulsar en el resto del mundo los ejes de trabajo que posicionan a la ANSV como referente en la región.

Implementar iniciativas para mejorar la seguridad vial y la movilidad sostenible en Argentina y promover alianzas con organismos del sistema de las Naciones Unidas, como OMS, Fondo de Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés)-, así como también con otras organizaciones internacionales, el sector privado y ONGs internacionales.

Consolidar la Red de las Américas en Seguridad Vial como un espacio de colaboración e intercambio entre los países de la región.

Acciones internacionales

Creación de la Red de las Américas en Seguridad Vial

La **Red de las Américas en Seguridad Vial (Western Hemisphere Network for Road Safety)** es una iniciativa propuesta por la Argentina, en alianza con Estados Unidos, marca un hito en la manera de abordar la seguridad vial y un enfoque innovador a nivel regional. El lanzamiento continental se realizó el martes 19

de abril de 2022, con el objetivo de plantear acciones de coordinación y cooperación regional que contribuyan a robustecer el trabajo y afianzar las buenas prácticas que cada país viene realizando de manera individual. La Red busca mantener reuniones periódicas donde los técnicos puedan compartir lo que están haciendo en sus países.



La presentación contó con la participación de autoridades y referentes de Estados Unidos, Canadá, Argentina, Costa Rica, Guatemala, Colombia, Chile, Paraguay y Ecuador.

La Red reúne a las agencias de seguridad vial u organismos gubernamentales que tengan dicha temática a su cargo de los países de América del Norte, Central, del Sur y el Caribe, con la visión de reducir las muertes y lesiones graves por siniestros viales mediante

acciones de promoción de movilidad segura.

Seguirá el marco Visión Zero, que tiene por objetivo la eliminación de las muertes y lesiones graves en hechos de tránsito. Este esfuerzo respalda asimismo la Década de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas 2021-2030.

La Red busca **colaborar en temas de seguridad vial, compartir mejores prácticas, identificar herramientas e iniciativas efectivas e informar sobre investigaciones y resultados.**



**“La experiencia internacional
sirve mucho. Está en nosotros
darle a nuestro trabajo un **sentido heroico.**
Esto sin pasión no funciona”.**

Pablo Martínez Carignano

IV Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI) en Colombia

En dicho marco, la Argentina repasó el Plan Federal y los hitos que la ANSV viene implementando, como la Red de Asistencia a las Víctimas de Siniestros Viales, la Campaña de uso del casco, los Sistemas de Retención Infantil y la Licencia Nacional de Conducir con perspectiva de género y puso el foco en iniciativas como el proyecto de ley de Alcohol 0. El director ejecutivo del organismo, Pablo Martínez Carignano, alentó a la región a trabajar en conjunto.





Acuerdos de reconocimiento y canje de Licencias de Conducir con países de la región, Europa, Asia y África

La República Argentina ha firmado Acuerdos con España, Italia, Chile, Colombia, Bolivia y Perú, que permiten el reconocimiento y la validez en las respectivas Jurisdicciones, de las licencias de conducir emitidas en los

mencionados países. La medida tiene por objetivo mejorar y afianzar la coordinación de políticas públicas de seguridad vial en la región.



Reconocimiento de la Licencia Nacional



El reconocimiento autoriza a los ciudadanos de los países firmantes a que puedan conducir temporalmente vehículos en el territorio del otro, sin necesidad de realizar ningún trámite adicional.

Canje de la Licencia Nacional

El canje beneficia a aquellos ciudadanos que hayan adquirido la condición de residente en el territorio del otro, con la edad legal de acuerdo a la normativa interna y con licencia de conducir vigente a acceder al canje de la misma, por su equivalente.



Próximos acuerdos de reconocimiento y/o canje de licencias de conducir.

La Argentina ha iniciado conversaciones, mediante el intercambio de notas y normativa, con Hong Kong, Brasil, Andorra, Emiratos Árabes Unidos, Bélgica, Irlanda, Grecia, Corea, Marruecos y Uruguay, a fin de rubricar Acuerdos de Reconocimiento y Canje de Licencias de Conducir. Así como ocurrió con los países con los cuales ya se implementó el Acuerdo, continúan los avances a partir de un trabajo bilateral conjunto que implica un análisis exhaustivo de la normativa nacional e internacional en la materia y el consenso alcanzado en las reuniones técnicas con las autoridades competentes.



Conducción segura de motos para venezolanos y venezolanas que trabajan realizando delivery



A través de un acuerdo con el consulado de la República Bolivariana de Venezuela, el Área de Seguridad para Motociclistas realizó una jornada de capacitación destinada a los ciudadanos y las ciudadanas de ese país que viven en la Argentina y se encuentran trabajando en tareas de logística y empresas de delivery. Durante el encuentro se abordaron temáticas como posición de conducción y carga, equipamiento de protección, gestión de la

mirada, percepción del riesgo, y técnicas de frenado y mantenimiento de la moto, entre algunos de los ejes. Además, se entregaron cascos homologados y chalecos de alta visibilidad, acompañados de planes y acciones orientados a un uso efectivo y seguro por parte de los y las motociclistas.

Prensa y comunicación

144

Plan Nacional de Seguridad Vial - Gestión 2020-2023

Pilar del Plan Mundial 3

Usuario seguro

Metas Plan Mundial 1

16 PAZ, JUSTICIA
E INSTITUCIONES
SÓLIDAS



11 CIUDADES Y
COMUNIDADES
SOSTENIBLES



Cuando se habla de **siniestros** viales en las noticias, es clave **hacer foco en el porqué.** Cuando hay una causa clara, se entiende que **se pueden evitar.**

Objetivos del área

Lograr que el tema de la seguridad vial esté incluido en la agenda cotidiana.

Objetivos específicos

Desarrollar una comunicación efectiva en redes sociales y en los medios de comunicación para salvar vidas.

Definir un estilo de redacción, un discurso y una terminología que funcionen como identidad de marca y dispositivo de comunicación.

Facilitar el acceso a las estadísticas del Observatorio Vial y agilizar los canales de consulta para los medios de comunicación.

Incrementar la presencia en medios del interior, a través de notas a funcionarios especializados, y agilizar la respuesta ante la solicitud de información sobre diversas temáticas.

"El rol de los periodistas es fundamental para que **el mensaje** que se difunda contenga una mirada preventiva y que **promueva una conducción responsable**. Debemos dejar de hablar de accidente cuando lo que se produce es **un hecho que pudo haberse evitado**".

Pablo Martínez Carignano





APTTA Ciclo de charlas federales para periodistas sobre tránsito y movilidad

148

Plan Nacional de Seguridad Vial - Gestión 2020-2023

Tienen por objetivo ofrecer a las y los periodistas herramientas y recursos para poder transmitir un mensaje de conciencia vial y fomentar buenas prácticas viales basadas en la convivencia responsable, respetuosa y solidaria del espacio público, así como un análisis local sobre cómo se trata en los medios de comunicación la seguridad vial. Las capacitaciones cuentan con profesiona-

les de renombre como el presidente de APTTA y periodista de Radio Rivadavia y Ciudad, Hugo Palamara; la vicepresidente de APTTA y periodista de Radio Nacional y La Nación +, Romina Winer, y el socio fundador de APTTA y experto en tránsito, transporte y seguridad vial, Ernesto Arriaga; el miembro de APTTA y periodista, Alejandro Gi-nart, entre otros.



Prensa

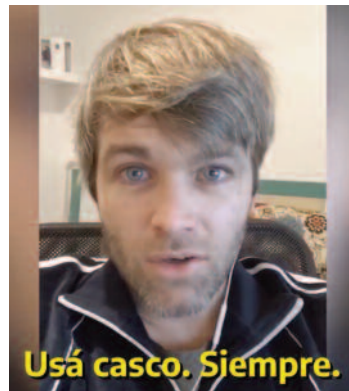
18.306 Menciones
en medios

614 Entrevistas
en radio, TV y WEB

385 Comunicados
publicados en
la web de la ANSV

Famosos por la seguridad vial

Campaña de concientización "Usá casco"



Alianza con la AFA para impulsar el uso del casco



En el marco de la campaña de concientización “Dejo la vida por vos, por eso uso casco”, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Asociación del Fútbol Argentino (AFA) y los 19 equipos de la Primera C realizaron una capacitación de conducción segura de motos y posterior entrega de cascos homologados para más de dos mil quinientos motociclis-

tas. La capacitación puso el acento en los aspectos básicos para la conducción segura de este tipo de vehículos, como la posición correcta de conducción, factores de siniestros viales, percepción del riesgo y técnicas de frenado, entre otras. Gracias a esta iniciativa, más de mil motociclistas van a trasladarse de manera más segura y el objetivo es ampliar estas alianzas para beneficiar a más personas.



Emanuel Coronel, de Club Atlético Banfield, y Jalil Elías, de San Lorenzo de Almagro, compartiendo un mensaje común: "En la seguridad vial, todos jugamos en el mismo equipo. Si vas a subirte a una moto, que sea con casco, siempre".

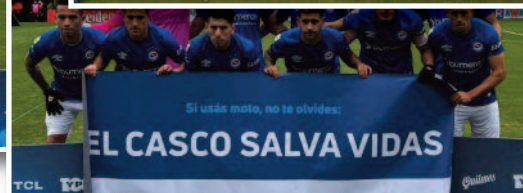
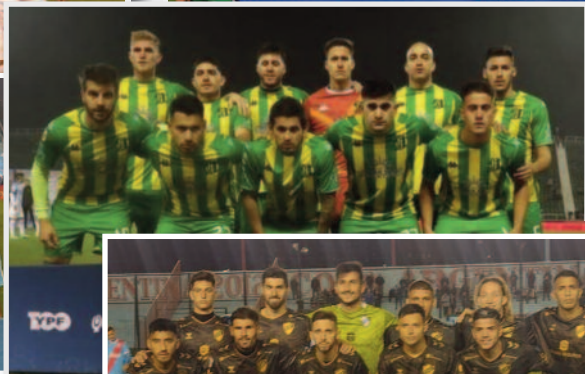
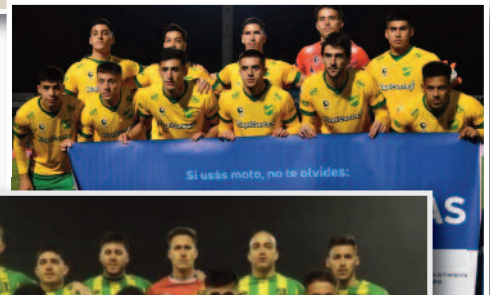
“Hacela bien, siempre con casco”

En el marco de dicho programa, junto a la AFA, motociclistas de clubes de fútbol de varias ciudades (Santiago del Estero, Córdoba, Rosario, Claypole, entre otras) fueron capacitados en técnicas de manejo seguro. El objetivo de estos encuentros masivos es generar conciencia acerca de la importancia del uso de casco. Por ello, al finalizar el encuentro, cada asistente recibió un casco homologado y de su talla.



El fútbol de Primera alienta el uso del casco

Antes de cada partido de la octava fecha del torneo, los jugadores se unen para dar un mensaje importantísimo: **“Si usás moto, no te olvides: el casco salva vidas”**.



La AFA y el vóley argentino respaldan el mensaje Alcohol Cero al Volante

La Liga Profesional de Fútbol de la AFA acompaña la ley de Alcohol Cero al Volante. Se sumaron al mensaje los jugadores de Lanús, Vélez, Platense, Tigre, Banfield, Estudiantes, San Lorenzo, River, Colón, Racing y todos los clubes que participaron de la fecha 23. En tanto, los equipos de la Asocia-

ción de Clubes Liga Argentina de Voleibol (ACLAV) se sumaron para ayudar a difundir el mensaje “Si tomaste, no manejes”. La acción pone el acento en que en la lucha contra la conducción bajo los efectos del alcohol estamos todos del mismo lado.





Camión itinerante de la ANSV

El Camión Itinerante de la ANSV **recorre el país durante todo el año** con el objetivo de difundir acciones de concientización. Se trata de un vehículo de gran porte que cuenta con una pantalla gigante desplegable que proyecta material audiovisual orientado a **construir una nueva cultura vial**. Durante la temporada estival recorre los centros turísticos de la Costa Atlántica y Las Grutas, en el marco del **Operativo Verano**, con campañas sobre **prevención del consumo de alcohol y conducción segura**. En su interior se despliega un escenario donde se ofrecen obras de teatro para niños y niñas con un mensaje vinculado al respeto a las normas y la importancia de viajar de manera segura con los sistemas de retención infantil. Durante el resto del año se traslada hacia las diferentes regiones del país con iniciativas que se enmarcan en los ejes de trabajo de la Agencia, como los cursos sobre **conducción segura de motos y la entrega de cascos y chalecos reflectivos**, en el marco del Plan Federal de Entrega de Cascos, entre otras acciones.



Marco global

La ANSV trabaja en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la **Agenda 2030 de Naciones Unidas** y el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**.

Los ejes de la gestión se articulan con los enfoques internacionales en esta materia.



Plan Mundial

Meta 1

Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional multisectorial sobre la seguridad vial. Este plan deberá comprender todos los aspectos que mencionamos del Sistema Seguro e involucrar a todos los sectores, con metas fijas a plazos definidos. Esta primera meta se fijó en el Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, pero se incluye de nuevo en este Plan Mundial del Segundo Decenio 2021 – 2030 para que los países que no lograron cumplirla continúen trabajando y puedan alcanzarla.

Meta 2

Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial. Para alcanzar estas dos metas y lograr el enfoque de Sistema Seguro, es necesario que veamos de qué se tratan cada uno de los pilares que modelan el Plan Mundial. Hay cuatro pilares y cada uno tiene metas específicas; estas las podemos ver como grandes pasos que nos llevan a cumplir las dos metas principales. Ahora sí, veamos de qué se tratan cada uno de ellos:

Pilar 1

Gestión de la seguridad vial

Este pilar se refiere al diseño y funcionamiento del sistema de transporte por carretera, teniendo en cuenta los comportamientos equivocados de los usuarios, a través de leyes y de su aplicación, y de educación vial. El gobierno es el encargado de proporcionar un plan de acción que vigile la actividad de los diferentes actores viales, asegurando la participación de las mujeres en el sector del transporte y asegurando una financiación adecuada para apoyar la aplicación de estas medidas.

Meta 3

Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios; estas deben tener una calificación de tres o más estrellas (de un total de cinco estrellas).

Meta 4

Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplan normas técnicas de seguridad vial para todos los usuarios.

Pilar 2

Vehículos más seguros

Este pilar establece que los vehículos deben ser diseñados para garantizar la seguridad de las personas que están dentro y fuera de ellos. Para mejorar la seguridad del vehículo, se pueden integrar diferentes características en su diseño para evitar choques (seguridad activa) y para reducir el riesgo de lesiones para los ocupantes y otros usuarios de la vía cuando hay un choque (seguridad pasiva). Aquí el sector privado desempeña un papel fundamental. Por un lado, los fabricantes de vehículos y las industrias afines deben especificar los niveles de seguridad de los vehículos, realizar autocontroles y presentar informes sobre el desempeño de los vehículos en materia de seguridad vial. Por otro lado, las empresas privadas deben brindar la información adecuada de los conductores, evitar promocionar automóviles basándose en la velocidad que pueden alcanzar, y proporcionar condiciones óptimas de trabajo para los conductores garantizando la seguridad del vehículo, brindando capacitaciones y determinando horarios que aseguren el descanso adecuado de los conductores.

Meta 5

Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (fabricados, vendidos o importados) y usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas, los Reglamentos Técnicos Mundiales, o normas nacionales de desempeño equivalentes.

Pilar 3

Infraestructura vial más segura

Este pilar es primordial ya que los choques en las vías causan casi 1,3 millones de muertes prevenibles y se estima que 50 millones de lesiones cada año en el mundo. Tristemente, a pesar de qué tan alarmantes sean estas cifras, no se han logrado cambios significativos en temas de seguridad vial en los últimos 20 años. Por esto es fundamental la acción de los gobiernos al fomentar el cumplimiento de las normas de seguridad vial. Las instituciones académicas y las organizaciones que trabajan en temas de tránsito y transporte, deben ser una fuente importante de información sobre la seguridad vial para la comunidad y para los gobiernos. Ellas a su vez deben supervisar la rendición de cuentas del gobierno.

Meta 6

Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir las lesiones y las muertes por exceso de velocidad.

Meta 7

Para 2030, aumentar a cerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.

Meta 8

Para 2030, incrementar acerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos que utilizan los cinturones de seguridad y los sistemas normalizados de retención para niños.

Meta 9

Para 2030, reducir a la mitad el número de lesiones y muertes por siniestros de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.

Meta 10

Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

Meta 11

Para 2030, todos los países habrán decretado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales o regionales en ese ámbito.

Pilar 4

Usuarios más seguros

Este pilar es determinante ya que unos minutos de demora en la atención a una persona que sufrió un siniestro vial pueden hacer la diferencia entre la vida y la muerte. Por esta razón, se debe proporcionar una atención eficiente y oportuna. En este pilar las acciones deben darse por parte del gobierno, fomentando el cumplimiento de las normas para alcanzar la meta 12: el cumplimiento de las normas de seguridad vial. Las instituciones académicas y las organizaciones que trabajan en temas de tránsito y transporte, deben ser una fuente importante de información sobre la seguridad vial para la comunidad y para los gobiernos. Ellas a su vez deben supervisar la rendición de cuentas del gobierno.

Meta 12

Para 2030, se habrán establecido y alcanzado metas nacionales con el objetivo de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un siniestro vial y la prestación de atención de emergencia.

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

ODS 3.4 Para 2030, reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.

ODS 3.6 Para 2030, poner fin a las muertes evitables de recién nacidos y de niños menores de 5 años, logrando que todos los países intenten reducir la mortalidad neonatal al menos hasta 12 por cada 1.000 nacidos vivos y la mortalidad de niños menores de 5 años al menos hasta 25 por cada 1.000 nacidos vivos.

ODS 3.d Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

ODS 9.5 Aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y aumentando considerablemente, de aquí a

2030, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo.

ODS 17.17 Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas.

ODS 10.7 Facilitar la migración y la movilidad ordenadas, seguras, regulares y responsables de las personas, incluso mediante la aplicación de políticas migratorias planificadas y bien gestionadas.

ODS 16.8 Ampliar y fortalecer la participación de los países en desarrollo en las instituciones de gobernanza mundial.

ODS 16.7 Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.

Agenda 2030 de Naciones Unidas

ODS 5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas mujeres y las niñas en todo el mundo.

ODS 5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.

ODS 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.

ODS 17.16 Mejorar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible, complementada por alianzas entre múltiples interesados que movilicen e intercambien conocimientos, especialización, tecnología y recursos financieros, a fin de apoyar el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en todos los países, particularmente los países en desarrollo.

ODS 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

ODS 16.10 Garantizar el acceso público a la información y proteger las libertades fundamentales, de conformidad con las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.

ODS 17.16 Mejorar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible, complementada por alianzas entre múltiples interesados que movilicen e intercambien conocimientos, especialización, tecnología y recursos financieros, a fin de apoyar el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en todos los países, particularmente los países en desarrollo.





Segundo Decenio, Plan Mundial, Visión Cero y ODS

El Plan Nacional de Seguridad Vial se encuentra alineado y contribuye al cumplimiento del Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 y el Plan Mundial, al enfoque Visión Cero y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas.



ODS 3.6

Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.



ODS 11.2

De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público.

En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039. En esa misma resolución, la Asamblea General de la ONU pidió a la OMS y a las Comisiones Regionales de Naciones Unidas, en

cooperación con otros socios en la Colaboración de la ONU sobre Seguridad Vial y otras partes interesadas, preparar un Plan de Acción para la Segunda Década, como un documento guía para apoyar la implementación del objetivo de la Década.

Entre las principales metas del nuevo Decenio de Acción para la Seguridad Vial se destaca que para el año 2030 todos los países deberán: establecer un plan de acción integral de seguridad vial con objetivos y duración determinada. A su vez, el Plan Mundial de Seguridad Vial describe y plantea las medidas necesarias, haciendo un llamamiento a todos los gobiernos y asociados para alcanzar las metas establecidas.

En tanto, el enfoque Visión cero es un movimiento global que busca ponerle fin a las muertes y lesiones graves, mediante un enfoque sistemático hacia la seguridad vial. La premisa de esta estrategia consiste en que las muertes y las lesiones se pueden prevenir. Visión Cero se implementó primero como la política nacional vial de Suecia en 1997 y ha sido adoptada por más de 20 países alrededor del mundo.

En 2015, todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron 17 Objetivos como parte de la Agenda

2030 para el Desarrollo Sostenible, en la cual se establece un plan para alcanzarlos en un plazo de 15 años. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas de las personas en todo el mundo. Este plan adhiere a tomar medidas que tengan relación con todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible orientadas a la seguridad vial, en particular la meta 3.6.

A su vez, cada uno de los ejes de acción y las áreas presentadas en este Plan se articulan y conducen al cumplimiento de los pilares y las metas del Plan Mundial, así como la Visión Cero y los ODS de la Agenda 2030. La importancia de trabajar o desarrollar acciones nacionales en sintonía con la mirada mundial permite inscribir estos lineamientos dentro de metodologías, planeamientos y proyectos que redundan en resultados a nivel internacional. Explicar de qué manera colabora cada una de las áreas abordadas en este Plan permite comprender no solamente la importancia de una planificación federal, sino una labor que apunta al cumplimiento de una mirada mundial en el corto, mediano y largo plazo.

Adhesión al Segundo Decenio de Acción y Plan Mundial de Seguridad Vial 2021-2030

El 28 de octubre de 2021 se lanzó mundialmente el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Plan Mundial de Seguridad Vial promovido por las Naciones Unidas. Argentina, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se sumó a la iniciativa mediante la disposición 730/2021 y se realizó ese mismo día una campaña en redes sociales con imágenes de los agentes de la ANSV exhibiendo el cartel en las diferentes bases operativas que la Agencia tiene en diversos puntos de la Argentina, remarcando asimismo el carácter federal del organismo.



Control federal

*División
Motos*

**Pilares Plan Mundial
1, 2 y 3**
Metas 6,8,9,10 y 11



**ODS 3.6
y 3.d**

OBJETIVOS DEL ÁREA

Incrementar la presencia de bases operativas y agentes de control vehicular en todo el territorio nacional.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Aumentar las bases operativas, con una mirada federal y agentes que conozcan cada región.
- Aumentar la presencia de agentes encargados de realizar patrullajes preventivos y operativos de control, para cuidar la vida de las y los argentinos que se trasladan por las rutas nacionales.
- Incrementar y reforzar la cantidad de controles.
- Impulsar políticas públicas que permitan mejorar el tránsito.
- Incorporar las nuevas tecnologías para diversificar y hacer más eficientes las estrategias de fiscalización.
- Utilizar el control y la sanción con el único objetivo de reducir los siniestros y forjar una nueva cultura vial.
- Aumentar la disposición de recursos humanos y técnicos -como móviles, drones, alcoholímetros y radares- que sirvan para el trabajo conjunto con la Policía provincial y personal municipal.
- Fomentar el respeto a las normas a través de los controles.



Plan Federal de Alcholemla

Pilares Plan Mundial 1 y 3
Metas 6, 8, 9, 10 y 11



ODS 3.6 y 3.d

OBJETIVO GENERAL

- Este Plan busca prevenir y disuadir la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Controlar y disminuir la circulación de conductores en estado de ebriedad,
- Concientizar sobre los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol y evitar siniestros viales evitables.



Bienes y servicios

Controles de dosaje etílico mediante dispositivos que miden el nivel de concentración de alcohol en sangre.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Controles en todo el territorio nacional de forma coordinada con las jurisdicciones involucradas.





Más bases operativas

**Pilares Plan Mundial 1 y 3
Metas 6, 8, 9, 10 y 11**

OBJETIVO GENERAL

La presencia de bases operativas permite aumentar los controles vehiculares y la concientización sobre el respeto a las normas de tránsito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Incrementar controles de documentación y alcoholemia, y patrullajes preventivos en rutas nacionales.



ODS 3.6 y 3.d



ODS 9.1

Bienes y servicios

Emplazamiento de una oficina (base) con la presencia de agentes de fiscalización y control, móviles, motos y recursos técnicos para prevenir siniestros en rutas nacionales y provinciales.

Restricción de Camiones

Pilares Plan Mundial 1 y 3
Meta 11

17 ALIANZAS PARA
LOGRAR
LOS OBJETIVOS



ODS 17.17



OBJETIVO GENERAL

Restringir la circulación de camiones de gran porte en las rutas nacionales en franjas horarias y sentidos de circulación los fines de semana largos y recambios de quincena.



● Disposición
265/2022



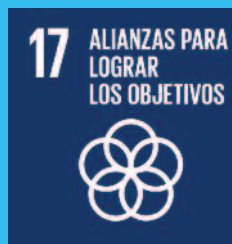
Asistencia a Víctimas y Familiares

Red Federal de Asistencia a Víctimas de Siniestros Viales

Pilar Plan Mundial 4
Meta 12



ODS 10.7



ODS 17.17

OBJETIVO ESPECÍFICO

Brindar asistencia psicológica y jurídica, asesoramiento sobre servicios sociales, asistencia médica y rehabilitación, traslados y hospedajes, y ayuda económica, entre otros recursos.



Bienes y servicios



Línea 149 opc. 2 de asistencia social, de salud, psicológica y legal durante las 24 horas los 365 días del año.

Recursos económicos, traslados de féretros y familiares, pasajes, servicios de salud física y mental, asistencia legal.



Usuarios Vulnerables

Campaña de entrega de SRI durante el verano



Pilares Plan Mundial 1 y 3
Meta 8



ODS 3.6 y 3.d

OBJETIVO GENERAL

Preservar la vida de los niños y las niñas mediante la adopción de Sistemas de Retención Infantil que los protejan en caso de sufrir un siniestro vial. Concientizar y capacitar a los padres y conductores profesionales acerca del uso de las sillitas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Campaña de entrega de SRI durante el verano.
- Programa Primer Viaje Seguro.
- Implementación de SRI en colectivos de la empresa Rioja Bus (La Rioja), en el transporte público de la localidad bonaerense de Mercedes y en taxímetros de CABA y Rosario.
- Implementación de SRI en el transporte urbano en La Rioja.

Bienes y servicios

Entrega de sillitas infantiles.
Capacitaciones para padres y conductores profesionales.

Área de Seguridad de Motociclistas

La ANSV cuenta por primera vez en su historia con un área específica dedicada a usuarios vulnerables de la vía pública: los y las motociclistas.



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Reducir la participación de quienes utilizan motos en la siniestralidad en Argentina
- Disminuir la tasa de fatalidad de motociclistas y la gravedad de las lesiones
- Incrementar el uso de elementos de seguridad por parte de quienes viajan en moto
- Concientizar a la sociedad sobre el respeto mutuo en la convivencia vial

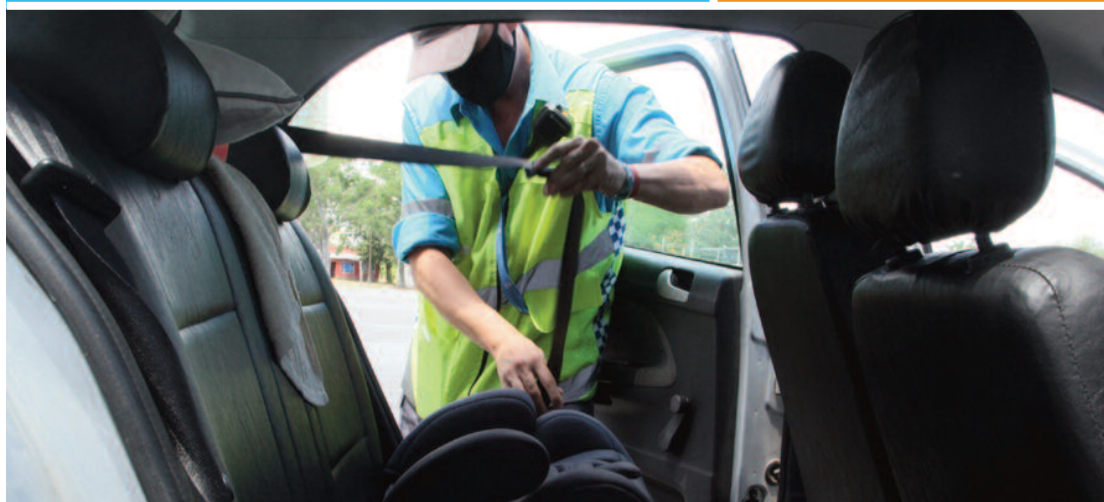
Bienes y servicios

Capacitaciones a trabajadores en moto.
Entrega de cascos homologados y chalecos de alta visibilidad a quienes finalizan los cursos realizados en el Interior del país.



● Norma / Disposición

DI-2021-07252152-APN-ANSV#MTR
DI-2021-07251695-APN-ANSV#MTR



Legislación	 Ley Alcohol Cero
Pilares Plan Mundial 1 y 3 Metas 2, 5, 6, 9 y 10	 ODS 3.6 y 3.d
OBJETIVO PRINCIPAL Esta ley busca que en la Argentina quien haya bebido alcohol no pueda conducir un vehículo, así como sucede con los conductores profesionales.	
LEGISLACIÓN	Ley Tahlí: proyectos de ley de las figuras de Homicidio Vial y Lesiones Viales
Pilares Plan Mundial 3 Meta 2, 5, 6, 9 y 10	 ODS 16.8
OBJETIVO PRINCIPAL Sanción penal para quienes cometan delitos viales.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS Determina que quien cause la muerte corriendo picadas ilegales, tendrá una pena de 8 a 25 años de prisión. Asimismo, con los nuevos montos de las penas para el “Homicidio Vehicular” y las “Lesiones Vehiculares”, el delincuente vial quedará preso desde el momento cero de la investigación. Además, se fijará la pena de inhabilitación absoluta para volver a conducir.



Scoring y Licencia Nacional de Conducir

Pilares Plan Mundial 3
Meta 1



ODS 3.6 y
3.d,
ODS 16.8 y
17.16

OBJETIVO GENERAL

Implementar el sistema de scoring a nivel nacional e incrementar la cantidad de centros emisores de la Licencia Nacional de Conducir en todo el país.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS



Unificar los criterios ante las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional.

Impulsar la instrumentación de cada jurisdicción según su normativa desde el Consejo Federal de Seguridad Vial.

Incluir todas las categorías de licencias.

Profundizar el plan de inauguración e implementación de centros emisores de licencias en todo el territorio nacional.

Bienes y Servicios

- Acuerdo nacional por el sistema de descuento de puntos por infracciones de tránsito.
- Centros emisores de Licencias.
- Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT).
- Sistema Nacional de Licencia de Conducir (SINALIC).
- Licencia Nacional de Conducir Digital.
- Símbolo “ESTRELLA AMARILLA” como material de estudio obligatorio para la obtención de la LNC.



Educación Vial



Plan Federal de Educación Vial

La Educación Vial aborda el tránsito como una conducta dinámica y de interacción con otras personas. El contenido en Educación Vial atraviesa varias disciplinas y se puede incluir en diferentes currículas.

Pilares Plan Mundial 1 y 3

Metas 1, 7, 8 y 10

Bienes y servicios

- Manuales impresos para los niveles inicial, primario y secundario
- Portal de Educación Vial
- Curso virtual "Mi Primera Licencia"



ODS 4.7 y 4.c

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Implementar medidas estratégicas en materia de capacitación y formación que permitan conducir, planificar y gestionar las áreas de seguridad y Educación Vial a nivel nacional.

Participación Ciudadana



Denuncias de hechos de violencia vial

Pilares Plan Mundial
1 y 3
Meta 6



ODS 16.7



OBJETIVO GENERAL

Convocatoria a la ciudadanía a denunciar y alertar acerca de carreras ilegales en calles y rutas mediante canales electrónicos y redes sociales de la ANSV

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Generar acciones de cooperación civil en articulación con las políticas públicas en materia de prevención de delitos viales.

Bienes y servicios



Se puso a disposición de la ciudadanía un correo electrónico:
comunicacion@seguridadvial.gob.ar
Whatsapp: 1162070590 para las denuncias.



Perspectiva de género

Licencia Nacional de Conducir con perspectiva de género

Pilares Plan Mundial
1 y 3
Meta 11



ODS 5.1

OBJETIVO GENERAL

En el marco de un convenio firmado con el Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad, la ANSV incorporó contenido de género en la capacitación obligatoria para obtener la Licencia Nacional de Conducir. Dicho contenido incluye la perspectiva de género para deconstruir la masculinización del espacio público y hacer cumplir la Ley de Tránsito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Obligatoriedad del curso de género como parte de los contenidos mínimos de Educación Vial para quienes obtengan la Licencia Nacional de Conducir por primera vez.



Vehículos más seguros



Los vehículos que se comercialicen en el país deberán incluir de fábrica el control de estabilidad y ensayo de impacto lateral.

Pilar Plan Mundial 2 Metas 3, 4 y 5

OBJETIVOS GENERALES

Reforzar la seguridad vehicular a partir de la fabricación de vehículos que tomen como parámetro estándares orientados a minimizar los riesgos desde la infraestructura de origen.

9 INDUSTRIA,
INNOVACIÓN E
INFRAESTRUCTURA



ODS 9.1



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Desde el 1 de enero de 2022 entró en vigencia la normativa para que todos los modelos de vehículos 0km que se comercialicen en el país incluyan de serie estas configuraciones técnicas, con el objetivo de reforzar la seguridad vial.



Programa de intercambio y canje de la Licencia Nacional de Conducir con otros países



Acciones internacionales



Pilar Plan Mundial 3 Metas 2 y 5

OBJETIVO GENERAL

Sellar acuerdos de cooperación e intercambio con países de la región con el objetivo de habilitar a los conductores a manejar (homologación de las licencias de conducir).

OBJETIVO ESPECÍFICO

Fortalecer relaciones bilaterales en materia de seguridad vial.

17 ALIANZAS PARA
LOGRAR
LOS OBJETIVOS



ODS 17.16

Bienes y servicios

Convenios y acuerdos de cooperación bilaterales.

Certificado de validación de licencias mediante un formulario disponible en las páginas de internet de ambos países.



Justicia



Suspensión de la Licencia de Conducir Scoring nacional: sistema de descuento por puntos

Figura legal *Amicus Curiae*



Pilares Plan Mundial
1, 2 y 3
Metas 9, 10 Y 11

OBJETIVO GENERAL

Colaborar con el Poder Judicial en causas relacionadas con delitos viales y reducir la siniestralidad por la violación de las normas vigentes.

16 PAZ, JUSTICIA
E INSTITUCIONES
SÓLIDAS



ODS 16.7



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Impedir que los/as conductores/as temerarios tengan la licencia nacional de conducir y circulen en la vía pública.

Suspender las licencias de conducir de aquellas personas que sean identificadas como “conductores temerarios”, es decir, que registren 10 o más infracciones de tránsito graves.

Implementar medidas de fiscalización y jurídicas con el fin de erradicar estas prácticas.

Coordinar con los municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la detección y revisión de los infractores severos.



Prensa y comunicación



Pilar Plan Mundial 3

Meta 1

OBJETIVO GENERAL

Posicionar a la ANSV como organismo rector y máxima fuente de autoridad y consulta en materia de seguridad vial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Desarrollar una comunicación efectiva en redes sociales y en los medios de comunicación para salvar vidas.

Definir un estilo de redacción, un discurso y una terminología que funcionen como identidad de marca y dispositivo de comunicación.

Facilitar el acceso a las estadísticas del Observatorio Vial y agilizar los canales de consulta para los medios de comunicación.

Incrementar la presencia en medios del interior, a través de notas a funcionarios especializados, y agilizar la respuesta ante la solicitud de información sobre diversas temáticas.



11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



ODS 11.2

16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS



ODS 16.10

Bienes y servicios

Gacetillas de prensa, reportes informativos, newsletters, síntesis de artículos y resúmenes periodísticos relacionados con las acciones de la ANSV.



Adhesión al Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial y Plan Mundial

**Pilares Plan Mundial
1, 2, 3 Y 4**
Metas 2, 5, 11

Bienes y servicios
Creación de la Red de las
Américas en Seguridad Vial.



ODS 17.16

OBJETIVO GENERAL

Argentina, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adhiere al Segundo Decenio de Acción y Plan Mundial de Seguridad Vial, que tiene como objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en un 50% de 2021.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Vincular los pilares del Plan Global en las intervenciones locales que realiza el Organismo.
Asimismo fomentar la articulación con otros países, mediante la implementación de alianzas de cooperación regional.



● Norma / Disposición
730/2021



Plan Nacional de Seguridad Vial Gestión 2020-2023

Coordinación y gestión del Plan Nacional de Seguridad Vial

Analía L. Pastran
Alejandro Lavalle

Diseño y diagramación

Claudio Maqueda
Marina Agostinelli

Este material se terminó de editar en octubre de 2023
en la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**, República Argentina.

Agradecemos a Ana Baranovsky
por su colaboración en el contenido, y a todo el personal de la Agencia que de
una u otra forma hizo posible esta publicación.

