



Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

## **Introducción**

Por primera vez en Argentina implementaremos un Plan Federal de Movilidad Segura con el objetivo de disminuir la cantidad de siniestros en las rutas y ciudades del país. Mediante el Plan asumimos nuestra responsabilidad como Estado y nos comprometemos a hacer todo lo necesario para disminuir la siniestralidad. Reconociendo el error humano, la política tiene que ser totalmente integral. Esto implica tener más y mejor información sobre cómo y dónde se producen las colisiones; hacer transformaciones en infraestructura que reduzcan el riesgo de incidente; brindar educación a los usuarios del sistema vial y a los agentes encargados del control; unificar y hacer más exigentes los criterios para otorgar la licencia de conducir; acompañar y dar asesoramiento a las víctimas de incidentes de tránsito; tomar medidas de pacificación vial y promover un cambio cultural y un nuevo diseño para el entorno urbano que coloque en un lugar central a las personas. Buscamos dar el ejemplo desde el Estado para que las buenas prácticas sean asumidas por el conjunto de la sociedad. Para construir una movilidad segura, todos y cada uno de nosotros debemos hacer nuestra parte.

Este Plan se articula con el trabajo que todos los días llevamos adelante desde el Ministerio de Transporte de la Nación, para consolidar una red de caminos, rutas, autopistas y accesos que conecte a las distintas regiones del país de manera segura y previsible y que, de esta manera, una a los argentinos. Una red de transporte estratégica y eficiente que permita que la producción de los argentinos alcance los puertos y de allí el resto del mundo para generar riqueza y trabajo.

El Plan de Movilidad Segura acompaña también nuestro objetivo de transformar las ciudades para promover un espacio público inclusivo y accesible para todos, diseñado no sólo para transitar sino para encontrarse con otros. Un espacio que posibilite formas saludables y activas de movilidad, como andar en bicicleta y caminar. Y sobre todo que abrace el principio de que la calle es para las personas.

La Movilidad Segura tiene la potencia de convertirse en una causa. Sintetiza la demanda de una sociedad consciente de la necesidad de cambiar, y del poder que cada ciudadano tiene para lograrlo. En un modelo de conducta que se construye cotidianamente desde todos los roles, y se contagia a través de la ejemplaridad.

### **Las cuatro áreas de acción de la Movilidad Segura**

Movilidad Segura es un plan integral de seguridad vial de alcance nacional que busca no perder una vida más en hechos de tránsito. Son cuatro las áreas de acción para implementar dicho plan:

- 1) Gestión estratégica de la información
- 2) Invertir en obras de infraestructura
- 3) Educar para prevenir
- 4) Coordinación para la ejecución

A esto responde que el PLAN FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, sea identificado a partir de MOVILIDAD SEGURA que propone construir para nuestro país y la ciudadanía. Que la seguridad, sea condición para la movilidad. Que el Estado asuma la responsabilidad mayor de trabajar para y con todos los actores de nuestra sociedad en la evolución hacia esta nueva Visión.

## **GESTIÓN ESTRATÉGICA DE LA INFORMACIÓN**

### **a) La importancia de los datos en la planificación**

Sin diagnóstico no hay solución. El primer paso para identificar las causas de los siniestros y esbozar soluciones es el diagnóstico. Para eso, necesitamos contar con estadísticas confiables.

Tener un Observatorio de Seguridad Vial confiable es clave para conocer los lugares y las causas donde ocurren los siniestros. Con esos datos, podemos planificar campañas de prevención, capacitaciones, controles y obras de infraestructura, teniendo en cuenta las coordenadas, el tipo de siniestro y su contexto, y la idiosincrasia del lugar.

### **b) De dónde partimos**

El Observatorio de Seguridad Vial fue creado en octubre de 2008 como un instrumento para llevar un registro fidedigno de la siniestralidad vial en Argentina. Sin embargo, 8 años después de su creación, hay un gran déficit de información en todos los niveles: cantidad, calidad y análisis.



### c) Hacia dónde vamos

En los próximos dos años el objetivo es contar con datos válidos, confiables y seguros en el 85% del territorio del país. Y en cuatro años lograremos un sistema de información consolidado, en todo el territorio.

Estamos trabajando intensamente para conseguir la adhesión de las provincias y el trabajo en conjunto. Vamos a **modernizar el Observatorio Vial** para que funcione como una herramienta eficiente de gestión de datos y planificación. Debe ofrecer recursos, capacitación y asistencia técnica a las provincias, y demandar datos de buena calidad bajo un sistema que premie a las jurisdicciones que brinden los mejores datos y reclame a las que no lo hagan un correcto seguimiento de la siniestralidad.

Cuando contemos con datos precisos, como la dirección o el kilometraje donde ocurrió el siniestro, podremos determinar los mapas de riesgo a nivel nacional, provincial y municipal, y georeferenciar los siniestros y “puntos negros” (puntos críticos).

El déficit actual demanda la implementación de una usina de datos para su análisis e integración. Para ello, se diseñará un sistema que permitirá llevar control sobre los formularios. Se creará un sistema informático universal que permitirá integrar todos los datos de seguridad vial en el país, apuntando a sostener la calidad de la información.

Estamos fomentando el desarrollo de observatorios provinciales y locales, en capitales y grandes ciudades del interior, para mejorar el conocimiento nacional y regional de la siniestralidad. Es una herramienta clave para que cada jurisdicción diseñe sus propias soluciones.

## INVERTIR EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

Vamos a llevar adelante un ambicioso plan de infraestructura que transformará caminos, calles, rutas, autopistas y accesos para dotarlos de un diseño vial enfocado en la reducción de muertes por siniestros, que contribuya a cuidar a los argentinos y a conectarnos de manera segura.

### a) La importancia de la infraestructura en la seguridad vial

Trabajamos para generar conciencia y precaución a través de la educación vial pero también para crear infraestructura que contemple la falla al volante y que persiga que el error no se traduzca en colisiones. Con la inversión en infraestructura que estamos haciendo podemos evitar que el error humano termine causando víctimas fatales.



**b) De dónde partimos**

Argentina tiene 182.000 km de carreteras, de los cuales 40.200 km forman la Red Vial Nacional. En esta Red, que se extiende de norte a sur por toda la geografía argentina, integrando a las 23 provincias, el 85% de los vehículos y camiones circulan por sólo 6.000 km, localizados en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Sin embargo, sólo 2.800 km son autovías o autopistas. Y muchas fueron construidas en lugares de bajo tránsito, fundándose en criterios de alineación política de circunstanciales autoridades y no por necesidades reales. El resto de la Red tiene el mismo estándar de calidad y seguridad que hace 50 años, consecuencia de la falta de planificación. Así nos encontramos hoy con 3.500 km de rutas colapsadas, otros 12.000 km de rutas inseguras y 13.000 km en mal estado, donde la circulación es defectuosa.

**c) Hacia dónde vamos: Plan Vial Federal**

En los próximos 4 años llevaremos adelante un ambicioso plan de infraestructura vial. Las autopistas y rutas tendrán un nuevo diseño enfocado principalmente en mejorar la seguridad.

**Nuevo diseño: de autovías a autopistas**

Carriles: Las nuevas autopistas duplicarán los carriles existentes y entregarán como resultado dos carriles para cada sentido separados por un cantero en el medio (de entre 8 y 23 metros). Las autopistas, con carriles de estas características, reducen sustancialmente el riesgo de choque frontal por sobrepasos imprudentes.

Cruces a nivel: Las futuras construcciones no tendrán diseño de autovía sino de autopista. En las autopistas, a diferencia de las primeras, tanto cruces como retornos se harán a distinto nivel, con puentes.

Carriles de aceleración: tendrán siempre carriles de aceleración, ya sean asfaltados en zonas urbanas, de ripio o de tierra en zonas rurales. El carril de aceleración permite separar físicamente la circulación local de los frentistas y vecinos del intenso flujo de la autopista, y que el ingreso a la misma se haga de manera controlada por una rama de acceso donde los vehículos van acelerando progresivamente para incorporarse a la vía con su velocidad de circulación.

Banquina: Tanto en autopistas como en rutas seguras habrá una banquina pavimentada de 2,5 metros de ancho. En las autopistas la banquina externa es de 2,5 metros y la banquina interna tendrá 1 metro de ancho.



Tercer carril: Las nuevas rutas seguras tendrán un tercer carril cada cierto intervalo para realizar los sobrepasos de forma segura y aumentar la fluidez de la circulación. Adicionalmente, tendrán menos cruces a nivel que las rutas actuales.

Travesías urbanas: Habrá menos travesías urbanas, desviando el tránsito a través de circunvalaciones y otras obras, para evitar que el movimiento de la ruta se cruce con otros flujos de menor velocidad presentes en la ciudad.

Asfalto antideslizante y de mayor adherencia: En todas las obras viales se utilizarán materiales de calidad que cumplirán con estándares internacionales. Las autopistas y rutas llevarán asfalto mejorado de mayor adherencia que impide que se formen espejos de agua y spray. El asfalto mejorado entrega también beneficios en materia de durabilidad, eliminando el ahuellamiento del asfalto regular.

Curvas: En las autopistas y rutas, las curvas estarán diseñadas con un radio grande, adecuado para posibilitar la circulación a la velocidad permitida en esas vías. En función del radio, las curvas tendrán adicionalmente una inclinación que hace que el conductor deba hacer menos esfuerzo en el control del volante para tomar la curva. También se reducirán las curvas verticales, permitiendo una mayor visibilidad hacia adelante, para evitar las colisiones por aproximación.

Señalización: Habrá nueva señalización vertical (carteles de pie) y horizontal (demarcación del pavimento con material reflectivo) que en nada tendrá que envidiar a los países de vanguardia en esta tecnología. Tanto rutas seguras como autopistas tendrán líneas vibrosónicas que evitan el despiste, tachas reflectivas y en algunos casos señalización con luces led. Finalmente, en algunos tramos se agregará cartelería inteligente, carteles electrónicos dinámicos que entregan información en tiempo real del estado de la vía.

#### **d) Hacia dónde vamos: Ciudades para la gente**

El 90% de los argentinos vive en ciudades. Esto lleva a darle importancia a la siniestralidad en el espacio urbano, que suele no presentar la visibilidad e impacto de los siniestros a alta velocidad en la ruta, pero que del mismo modo genera pérdidas de vida y lesiones graves.

Si hablamos de infraestructura vial que contribuye a la seguridad debemos incluir no sólo a las obras que transformarán las rutas sino a aquellas que desarrollaremos en distintas ciudades del país.

La política de prioridad del transporte público con acciones como el Metrobus y las ciclovías contribuyen a una ciudad inclusiva, accesible para todos, y con infraestructura especial que mejora la calidad y seguridad del viaje. Al brindar alternativas más rápidas y económicas se reduce el uso de otras, más riesgosas, como la motocicleta que tanto ha crecido en el interior del país.



El Metrobus transformó avenidas de múltiples carriles en corredores de transporte público y peatones. Al dotarlo de carriles exclusivos, no sólo se acortan los tiempos de viaje sino que sus recorridos son más previsibles, los colectivos no deben maniobrar entre otros vehículos y así se reduce enormemente la probabilidad de colisión. Las estaciones de Metrobus proveen infraestructura que mejora la accesibilidad y seguridad peatonal a través de la plataforma elevada, nuevas y mejores sendas peatonales, islas peatonales etc. El Metrobus, un caso de éxito en movilidad, será llevado en una primera etapa a cuatro corredores del AMBA, Mar del Plata, Córdoba, Rosario, Santa Fe, Corrientes y Neuquén.

Se trabajará además fomentando políticas de pacificación del tránsito y la reducción de la velocidad en zonas con alta concentración de caminantes.

Queremos trabajar por un espacio público donde existan muchas formas de moverse y donde se abraze el valor de la convivencia entre los distintos actores del tránsito.

Deseamos ciudades caminables y que fomenten el uso del transporte público. Ciudades donde las personas tengan facilidades para moverse a pie, en bicicleta y en transporte público de calidad con infraestructura que proteja a cada modo. En ese punto apostamos a adaptar soluciones que ya demostraron ser acertadas en la CABA en otras ciudades del país.

## EDUCAR PARA PREVENIR

Con los datos que obtenemos del Observatorio de Seguridad vial, estamos diseñando programas educativos para cada uno de los públicos. Haremos campañas de prevención en todo el país y universalizaremos la licencia nacional de conducir para formar mejores conductores.

### a) LICENCIAS DE CONDUCIR

#### i. El rol de la licencia nacional de conducir como elemento formador

La licencia de conducir es una habilitación expendida por el Estado a aquellas personas que han probado destreza en el manejo, conocimiento de la norma, conciencia vial y aptitudes psicofísicas. Las personas que aspiran a obtenerla deben tomar conciencia de la responsabilidad social que tendrán como conductores.

#### ii. De dónde partimos

Antes de la sanción de la ley de Tránsito y Seguridad Vial 26.363, en 2008, había más de 1.800 formatos de licencias diferentes en el país. Dependían de las jurisdicciones, que establecían sus propios criterios, costos, categorías y sistemas de seguridad. Esto generaba que las personas que deseaban solicitar la licencia o, incluso peor, los inhabilitados para

conducir, optaran por dirigirse a aquellas jurisdicciones más benévolas para emitirla. Con la implementación de la ley de Tránsito y Seguridad Vial, se creó en 2010 la Licencia Nacional de Conducir (LNC): una licencia única, para todo el país. Hoy está implementada en un 76% de Argentina.

### iii. Hacia dónde vamos: ejes estratégicos y principales acciones

En dos años aspiramos a implementar la licencia nacional de conducir en el 100% del país, mediante la firma de convenios con las jurisdicciones que aún no se adhirieron al sistema. Aspiramos a un sistema que unifique los requisitos para acceder a la licencia y que establezca el mismo nivel de exigencia para todas las jurisdicciones.

La licencia de conducir, emitida mediante el Sistema Nacional de Licencias (SINALIC), garantiza la unificación de criterios de evaluación previo al otorgamiento, la unificación del formato, la unificación de la base de datos de los conductores y el Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CeNAT). Buscamos generar incentivos para la adhesión al sistema de las jurisdicciones a través de la facilitación de recursos técnicos y económicos. Además de la recaudación del trámite de licencias, las jurisdicciones adheridas al nuevo sistema recibirán un fondo de coparticipación del 36%, proveniente del cobro de los certificados de antecedentes de tránsito.

Motocicletas: dado el nivel de crecimiento de este tipo de movilidad y la alta tasa de siniestralidad, haremos foco en la habilitación de conductores de moto con una capacitación previa específica y un examen de mayor rigurosidad.

Sobre el SINAI: El Sistema Nacional de Administración de Infracciones (SINAI) es el sistema encargado de generar un registro de todas las infracciones cometidas por los conductores, para que el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT) y el sistema de scoring definan si dichas infracciones inhabilitan a los conductores a renovar su licencia. Mediante el SINAI buscamos tener seguimiento de la conducta de los argentinos al volante para mejorar la penalización y corregir conductas. Buscamos que las jurisdicciones de todo el país adhieran al SINAI. Una vez que las jurisdicciones adhieran a los sistemas nacionales de licencias podremos implementar un sistema de puntos que nucleee las infracciones.

Registro de conductores inhabilitados: El SINAT busca centralizar la información de todos los ciudadanos inhabilitados para informar a las jurisdicciones y evitar la entrega de licencias a inhabilitados. El SINAT trabaja con el Sistema Nacional de Licencias y el de Infracciones y con el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (REPAT) de cada provincia.





**b) PROGRAMAS EDUCATIVOS: CAPACITACIONES Y CHARLAS**

Crearemos el Instituto Nacional de Seguridad Vial (INSV) para nuclear las capacitaciones, brindando cursos teóricos y técnicos. De esta forma, asumimos la urgencia del problema y nos comprometemos a solucionarla.

**i. Con el INSV vamos a trabajar en tres dimensiones:**

1. Proporcionaremos una capacitación de excelencia a los agentes de tránsito. Se desarrollará a partir de 2017, durará 18 semanas y será la primera en su tipo en la Argentina. Los agentes aprenderán valores éticos; conocimientos legales y de procedimientos operativos; cómo asistir a los accidentados hasta que lleguen los médicos; cómo emplear equipos de comunicaciones de última generación y cómo cooperar en las aeroevacuaciones de pacientes con helicópteros.
2. Buscamos que el INSV sea el organismo que evalúe la calidad de las capacitaciones profesionales. Coordinaremos todos los cursos que requieran los agentes de la ANSV y de otras jurisdicciones.
3. El objetivo es que el INSV se convierta en una herramienta académica para la investigación de la seguridad vial y la capacitación de otros actores sociales: docentes, responsables institucionales de la seguridad vial en jurisdicciones y públicos en general.

**ii. Las acciones de capacitación están orientadas a responsables de la seguridad vial:**

1. *Funcionarios que planifican la seguridad vial: directores de tránsito.* Organizamos talleres donde se analizan las circunstancias en las que deben desarrollar las acciones de seguridad vial en su jurisdicción. El objetivo es brindarles herramientas para que puedan canalizar las demandas que tienen y optimicen sus recursos.
2. *Quienes ejecutan la seguridad vial: agentes de tránsito.* Les brindamos un curso de dos jornadas: una teórica y otra práctica, donde se evalúa su desempeño.
3. *Instructores.* Les dictaremos un curso de capacitación presencial y estamos trabajando en un curso online. Son instruidos en formación de conductores en manejo defensivo, normativa y conciencia de convivencia en el espacio público.
4. *Educadores.* Organizamos talleres grupales con los docentes de niveles primarios y secundarios. Sin afectar la currícula de la jurisdicción, profundizaremos conocimientos en la temática de la educación vial para generar conciencias en los docentes, directivos y estudiantes. Queremos llevar el contenido a las aulas, definiendo la metodología y técnica pedagógica más adecuada. Queremos formar docentes y jóvenes que sientan que la educación vial es una educación ser más solidarios y vivir mejor.

## **c) CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN**

### **i. De dónde partimos**

El Estado nunca brindó información sobre qué ocurría con la siniestralidad. Esos datos son clave para el diseño de las campañas, lo que en el pasado fue deficiente. Tampoco se evaluaron los resultados ni al público sobre el que se accionó. Las actividades no tenían un criterio federal y preventivo. Eran realizadas en los municipios y localidades políticamente alineados con el gobierno, sin atender a la problemática de la siniestralidad.

### **ii. Hacia dónde vamos**

#### **Activaciones en distintas ciudades del país**

Realizaremos campañas de prevención en las rutas donde la siniestralidad es más frecuente, pero sin perder el foco de que se debe concientizar y brindar educación vial en todo el país. Este año focalizaremos capacitaciones en el corredor de las rutas 34 y 9, desde Jujuy a Buenos Aires, de gran importancia debido al caudal de siniestros que ocurren allí. También priorizaremos la Ruta Nacional 5, con campañas en las ciudades de Mercedes, Lujan y Suipacha y otras localidades de las rutas 5, 7 y 8.

#### **Generar un cambio cultural**

El objetivo de estas campañas es generar un cambio cultural sobre las normas de tránsito: promover la prioridad peatonal, el uso elementos de seguridad como el casco, el cinturón de seguridad y la silla de retención infantil; no consumir alcohol al volante; respetar los límites de velocidad, evitar el uso de elementos de distracción.

Es fundamental establecer una relación directa con los directivos y encargados de la seguridad vial en cada uno de las regiones y localidades del país. El trabajo en equipo logrará complementar el plan de concientización y educación.

#### **Involucrar a toda la sociedad**

Con una campaña de concientización que llame a dar el ejemplo, involucraremos a toda la ciudadanía. Convocaremos a la gente a contar su historia de Movilidad Segura en pequeños vídeos que luego serán subidos a las redes sociales.

## **COORDINACIÓN EN LA EJECUCIÓN**

Impulsamos el trabajo coordinado con los responsables de seguridad del país, el fortalecimiento de todos los controles, y la promoción de proyectos de ley para garantizar la



seguridad. Asimismo, se exige a la industria el cumplimiento de altos estándares de seguridad en el diseño de los servicios de transporte y en la fabricación de todo tipo de vehículos que circulen en nuestro país.

### **a) AGENTES DE TRÁNSITO Y FISCALIZACIÓN**

Unificaremos criterios en las políticas de seguridad vial sobre multas de alcoholemia, exceso de velocidad, cruce con luz roja y uso del casco. Incrementaremos en un 100% el número de agentes de tránsito para cubrir las necesidades operativas en todo el país.

Iniciaremos un reclutamiento de potenciales agentes y su posterior capacitación para que trabajen en los puntos más necesarios.

### **b) CONTROL AL TRANSPORTE**

Desde la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), se lleva adelante un importante plan de Fiscalización del Transporte Automotor en el país.

#### **Regularmente se controla:**

- 150.000 unidades afectadas al transporte de cargas.
- 7.000 unidades afectadas al Turismo y la Oferta Libre.
- 17.000 unidades afectadas al Servicio Público Urbano.
- 130.000 unidades afectadas al Servicio Público Interurbano.

En los controles verificamos las condiciones de seguridad de los vehículos, que los conductores tengan su Licencia Nacional Habilitante vigente y respeten la jornada laboral y el descanso.

También pusimos en marcha los 280.000 exámenes psicofísicos y 250.000 cursos de perfeccionamiento para la habilitación de conductores del transporte de cargas y pasajeros en jurisdicción nacional.

Instalamos la Unidad de Control Psicofísico en la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro (ETOR) para evaluar a 12.000 conductores profesionales en servicio a partir de un chequeo médico y psicológico. Realizamos controles de presión arterial, peso, altura, pulso, oximetría, alcoholemia y atención selectiva.

Estamos adquiriendo un nuevo “banco de rodillos” para el control de los ómnibus de larga distancia en la Terminal de Ómnibus de Retiro. La nueva maquinaria, que estará operativa para fin de año, permitirá un exhaustivo control de los tacógrafos (dispositivos para registro de velocidades) y de los limitadores de velocidad.



También realizamos talleres para concientizar sobre el rol del conductor; afianzar conductas; instalar la importancia de la prevención; corregir costumbres y hábitos erróneamente consolidados; tomar conciencia de la necesidad del cuidado de la salud para mitigar los efectos colaterales de la actividad. Haremos talleres destinados a las empresas de transporte automotor urbano de la región metropolitana.

Planeamos hacer controles psicofísicos a los choferes de cargas y pasajeros en peajes, terminales, paradores y centros de concentración del transporte del interior del país.

Los choferes del transporte de carga deben hacer un curso de actualización una vez por año. A partir de este año, los choferes ingresantes deberán hacer un curso con “simuladores de conducción” de última generación. Planeamos evaluar los factores que predicen el rendimiento de los choferes y trabajar sobre hábitos saludables.

### **c) INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA**

#### **i. El uso de la tecnología para mejorar la seguridad en las rutas**

Tecnología renovada y de última generación hará su aporte a las distintas tareas que conforman la seguridad vial.

#### **ii. Hacia dónde vamos**

Estamos trabajando en un sistema de fiscalización con tablets para 2017; invertiremos en equipos de comunicación radioeléctrica para utilizar durante controles; adquirimos 6 drones; compraremos dos camiones semirremolque. Uno de ellos con pantalla gigante para promocionar actividades de la ANSV durante las campañas.

### **d) IMPRONTA LEGISLATIVA**

#### **i. La importancia de las leyes para generar un cambio cultural**

El marco normativo de la seguridad vial es uno de los pilares centrales sobre los cuales el Estado debe velar por la vida de las personas y la seguridad de la infraestructura y del parque automotor. Es importante utilizar recursos del ámbito legislativo que nos brinden herramientas para mejorar la seguridad vial y evitar siniestros. Sabemos que las leyes no son la solución final para el problema de la seguridad vial en nuestro país, pero entendemos que son un componente fundamental para orientar, modificar y formar conductas que nos lleven a lograr un cambio cultural.



**ii. Hacia dónde vamos**

Mediante la modificación de la Ley de tránsito y seguridad vial 26.363, otorgaremos a los agentes de la ANSV facultades para labrar infracciones y detener vehículos, sin tener que disponer del apoyo de fuerzas federales.

Ya limitamos, desde su fabricación, la velocidad máxima de los vehículos que se utilizan para el transporte de pasajeros y para el transporte de cargas. También proponemos que los vehículos utilizados para el servicio público interurbano sean fabricados con materiales que mitiguen la inflamabilidad y las altas temperaturas. Acordamos que los operadores de transporte público implementen la adopción de las normas IRAM en el plazo de 30 meses, para mejorar la seguridad de los vehículos.

**e) ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DEL TRÁNSITO**

Con el fin de asistir y entregar acompañamiento a las víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales y comprendiendo la responsabilidad del Estado en atender de diferentes maneras a quienes han sufrido lesiones o han perdido a seres queridos en colisiones, crearemos un programa especializado para tal propósito. El mismo buscará proveer orientación general, asistencia psicológica y asistencia legal a víctimas y familiares en el caso de siniestros viales.



MOVILIDAD  
**SEGURA**

PLAN INTEGRAL Y FEDERAL  
DE SEGURIDAD VIAL