

Gobierno de Argentina**Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)****Ministerio del Interior de la Nación
Subsecretaría de Coordinación****PROYECTO ARG/10/012 "Fortalecimiento Institucional de la Agencia
Nacional de Seguridad Vial (ANSV)"**

El objetivo del proyecto es contribuir al fortalecimiento institucional y la generación de capacidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) apoyando aquellas actividades que permitan aumentar la capacidad de intervención del organismo, en particular en aspectos relacionados con procesos y procedimientos administrativos; implementación de mecanismos de control de conductores; ampliación de la base de intervención territorial; y promoción y capacitación en aspectos vinculados con la Seguridad Vial.

Los productos que se contemplan obtener en el presente proyecto son:

- 1 Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normatizados.
- 2 Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.
- 3 Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico elaborada, consensuada e implementada.
- 4 Plan de Capacitación, Sensibilización y Promoción en Materia de Seguridad Vial, diseñado e implementado.

Área Estratégica de Apoyo: Gobernabilidad Democrática

Noviembre 2010

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO
GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE ARGENTINA

Número del Proyecto **ARG/10/012**

Título del Proyecto **Fortalecimiento Institucional de la ANSV**

Fecha del Proyecto: 01.11.2010

Fecha de Finalización: 31.12.11

Fecha de Gasto: 01.11.2010

Fuentes de Fondos Principal: GOB

Modalidad de ejecución: NEX PLENA

Organismo de Ejecución: SSCOORD

Agencias de Implementación: GOB

Moneda: U\$S Dólares de EE. UU.

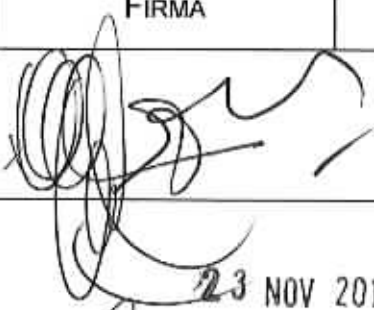


Financiamiento del Presupuesto en U\$S	
	Revisión "A"
BIRF	2.566.420
Costo Compartidos – Gobierno	6.758.823
Total de Insumos	9.325.243
Costo de Apoyo	279.757
Total General	9.605.000

Breve Descripción:

El objetivo del proyecto es contribuir al fortalecimiento institucional y la generación de capacidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) apoyando aquellas actividades que permitan aumentar la capacidad de intervención del organismo, en particular en aspectos relacionados con procesos y procedimientos administrativos; implementación de mecanismos de control de conductores; ampliación de la base de intervención territorial; y promoción y capacitación en aspectos vinculados con la Seguridad Vial.

Los productos que se contemplan obtener en el presente proyecto son:

- 1 Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normatizados.
- 2 Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.
- 3 Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico elaborada, consensuada e implementada.
- 4 Plan de Capacitación, Sensibilización y Promoción en Materia de Seguridad Vial, diseñado e implementado.

EN NOMBRE DE	FIRMA	FECHA	NOMBRE Y TÍTULO
ORGANISMO DE EJECUCION			Cra. Maria de Lourdes Gimenez Subsecretaria Subsecretaria de Coordinación Ministerio del Interior
GOBIERNO		23 NOV 2010	HERNAN DARIO ORDUNA EMBAJADOR SECRETARÍA DE COORDINACION Y COOPERACION INTERNACIONAL
PNUD		24 NOV. 2010	MARTÍN SANTIAGO REPRESENTANTE RESIDENTE

HOJA DE DATOS BASICOS

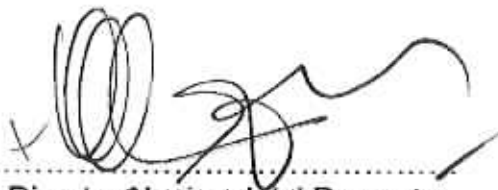
Proyecto: ARG/10/012 Fecha de inicio: 01.11.10 Ejecución: Nacional Organismo Nacional de Ejecución: Subsecretaria de Coordinación	Fecha de finalización: 31.12.11 Modalidad: Plena
--	---

Director Nacional: Cdra. María de Lourdes Gimenez Domicilio: Av. Leandro N. Alem 164 – Piso 1° - Oficina 3. Teléfonos: 4.339.0800 E-mail oficial p/notificaciones:

Director Alterno: Lic. Felipe Rodriguez Laguens Domicilio: Av. Huergo Teléfonos: E-mail oficial p/notificaciones:
--

Coordinador General: Cdor. Esteban Sáenz Rico Domicilio: 25 de Mayo 145 – Piso 3° - Oficina 342 Teléfonos: 4.339.0800 – Interno 71932/71480 Fax: 4.339.0800 – Interno 71480 E-mail oficial p/notificaciones: hmazza@mininterior.gov.ar

Presupuesto Total: USD 9.605.000.- Fuentes de Financiamiento: GOB USD 7.038.580 - BIRF USD 2.566.420



.....
Director Nacional del Proyecto
 Subsecretaria
 Subsecretaria de Coordinación
 Ministerio del Interior

.....
Fecha

2. Análisis de Contextual y Situacional

Introducción.

La seguridad vial es una preocupación global de salud: más de 1.2 millones de personas mueren cada año en las rutas del mundo, y entre 20 y 50 millones de personas sufren lesiones. En la mayoría de las regiones del mundo, el número alarmante de lesiones por siniestros de tránsito está en aumento. Para el 2004, las lesiones por siniestros de tránsito representaban la novena causa más frecuente de muerte en el mundo, constituyendo el 2.2% de todas las muertes. Sin embargo, para el 2030 las lesiones por siniestros de tránsito serán la quinta causa de muerte resultando en unos 2.4 millones de muertes al año. Actualmente, los países de ingresos bajos y medios tienen tasas de mortalidad por siniestros de tránsito más altas (21.5 y 19.5 cada 100.000 habitantes respectivamente) que los países de ingresos altos (10.3 cada 100.000 habitantes). Alrededor del 90% de las muertes del mundo en las rutas ocurren en países de ingresos bajos y medios, que tienen solo el 48% de vehículos registrados en el mundo. El costo total de las lesiones en siniestros de tránsito para los países de ingresos bajos y medios es entre 1% y 3% de su Producto Bruto Interno total.¹

Aunque las lesiones por siniestros de tránsito afectan a todos los grupos demográficos y económicos, el impacto de esta epidemia es más relevante entre los jóvenes y los pobres. Las lesiones por siniestros de tránsito son una de las tres causas de muerte más comunes en poblaciones entre 5 y 44 años de edad. Los estudios también muestran que las personas de segmentos más pobres son afectadas de manera desproporcional, aún en países de altos ingresos. Casi la mitad de aquellos que mueren en siniestros de tránsito son usuarios de vehículos con dos ruedas (motos, bicicletas) o peatones. Y, además de estar expuestos a mayores riesgos, los pobres tienen una carga mayor que soportar en relación a los costos de estas lesiones por siniestros de tránsito. Aunque los esfuerzos coordinados han resultado en la caída de la tasa de mortalidad durante las últimas décadas en la mayoría de los países de altos ingresos, aun en estos países, las lesiones por siniestros de tránsito son una causa importante de muerte, lesiones y discapacidades.²

La seguridad vial es también una problemática seria en Argentina. En el año 2008, un gran número de personas murieron en Argentina como resultado de siniestros de tránsito y los registros muestran un número aún mayor de lesiones debido a colisiones. Los fallecimientos han ido en aumento a un promedio de 20% anual durante los últimos años. En la actualidad, la Argentina tiene una tasa que ronda las

¹ Informe Mundial sobre Prevención de Siniestros de Tránsito. OMS y BIRF, 2004.

² Idem 1.

43 muertes cada 100.000 habitantes, lo que la posiciona entre los peores países de Latinoamérica con niveles similares de motorización. La tasa de mortalidad de Argentina ya es demasiado alta comparada con los estándares internacionales y, en términos globales, se estima que la tasa de mortalidad para la región LAC crecerá un 50% para el 2020, a menos que se intensifiquen los esfuerzos y se introduzcan nuevas medidas de seguridad vial. (Ver Anexo I – Estadísticas de Muertes en Carreteras en la República Argentina).³

Las causas directas de la mayoría de los siniestros se relacionan con la conducta del conductor, que determina más del 60% de las colisiones. Estas se atribuyen a exceso de velocidad, descuido y baja percepción del riesgo. El deterioro de la infraestructura de transporte, el diseño pobre de caminos, y la limitada señalización también contribuyen a las condiciones de seguridad vial de Argentina. Además, el cumplimiento de las leyes de tránsito y de leyes relacionadas con la seguridad (límites de velocidad, conducir alcoholizado, casco para los motociclistas y cinturón de seguridad) no son efectivas. En una escala del 1 al 10, donde 10 es un cumplimiento efectivo de la ley, el cumplimiento de estas leyes promedia el 2.5. En un contexto donde no se hace nada, solo empeorara los problemas en Argentina, un país que se encuentra en el camino de una rápida expansión automotriz. Mientras hoy en día hay cerca de 4.7 hab./veh., el país va encaminado a alcanzar el nivel de los países OECD (1.2-1.6 hab./veh.), por lo tanto, la cantidad y gravedad de los temas de seguridad empeorara si no se toman acciones.⁴

Hasta hace unos años, el formato institucional de Argentina para la formulación de políticas públicas de seguridad vial no había ofrecido soluciones al problema. El sistema federal que se encuentra instituido en la Constitución Nacional les otorga autonomía a las Provincias para presidir sobre asuntos que no están explícitamente asignados al Gobierno Central. Este es el caso de la legislación de tránsito, que es administrada por los Gobiernos Locales, resultando en limitaciones significativas para promover una estrategia unificada que reduzca el nivel de siniestros en el país. Aspectos tales como la incapacidad para establecer un conjunto de normas, un registro único de datos (registros de conducir y antecedentes) y la falta de una estrategia policial inter-jurisdiccional, entre otras, ha afectado tradicionalmente la habilidad para desarrollar esfuerzos de planificación coordinados. La pluralidad institucional vigente en la Argentina generó la existencia de diversas leyes de tránsito en todo el país (cada jurisdicción posee una normativa propia) y un mapa institucional muy complejo que involucra una cantidad dispersa de agencias, una variabilidad significativa en la capacidad institucional entre las provincias, la dilución del rol del Gobierno Central para asegurar la seguridad vial, y la ausencia de espacios de coordinación federal.

³ Informe Global de Seguridad Vial. OMS

⁴ Idem 4.

Situación Actual

Argentina y el Mundo.

Si bien los datos en la Argentina muestran una caída leve de las muertes en siniestros de tránsito entre 2007 y 2008, en términos globales se estima que este índice se incrementara en un 50% para el 2020, a menos que se intensifiquen los esfuerzos de seguridad vial y se tomen nuevas medidas.

El indicador base de seguridad vial para Argentina en el 2007 fue de 52,22 muertes por cada 100.000 habitantes, disminuyendo a 43,13 en el 2008. La experiencia internacional demuestra que una visión a largo plazo, apoyada por los marcos institucionales y los recursos requeridos es el enfoque preferido para lograr el mejoramiento de la seguridad vial y minimizar los impactos por pérdida de vidas, salud y riqueza. Por ejemplo, España durante un periodo de 3 años (1991-1994) redujo la cantidad de víctimas de colisiones en un 40% debido a un liderazgo sólido. En Francia, los esfuerzos por mejorar la seguridad vial durante las tres décadas pasadas permitieron reducir considerablemente las muertes y lesiones. Hay ejemplos en Australia y Nueva Zelanda que prueban que las políticas acertadas junto con los esfuerzos sostenidos de implementación pueden ayudar a conseguir los objetivos.

El principal ejemplo internacional proviene de Suecia, quien no solo ha adoptado la Visión Cero, sino que también revisa continuamente su programa para lograr su visión cero de muertes por siniestros de tránsito. El caso de Suecia resulta emblemático, por cuanto el Gobierno ya se ha comprometido a la eliminación a largo plazo de muertes y lesiones graves en sus calles, otro tanto ocurre con Holanda, donde aspiran a alcanzar el mismo objetivo. Para el 2020, y en caso de no existir mejoras significativas, el índice de muertes en la Argentina se ubicaría cerca de las 10 veces por encima de los países de Europa con las mejores prácticas.

Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Mientras que la seguridad vial ha sido identificada como un problema por muchos años, solo recientemente se han tomado medidas que apuntan a este tema con una estrategia más institucionalizada. En abril del 2008 la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) fue creada por ley a nivel federal dentro del Ministerio del Interior. La creación de esta agencia había sido pensada en el Acuerdo Federal de Tránsito y Seguridad Vial suscripto en agosto del 2007 por el Gobierno Federal, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y más tarde sería promulgada por el Congreso a través de la Ley N° 26.363. Esta ley también trasladó el Registro Nacional de Antecedentes de tránsito de la jurisdicción del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos al de la ANSV. A septiembre de 2009, la Ley N° 26.363 ya había sido ratificada por 16 provincias, mientras que el resto todavía estaban en proceso. Así mismo, 18 provincias habían ratificado su compromiso con el desarrollo del Proyecto de Seguridad Vial al firmar una carta de adhesión.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es una entidad descentralizada con autarquía financiera y económica y con personalidad jurídica y capacidad para actuar en áreas de leyes públicas y privadas. La misión de esta Agencia es reducir la tasa de siniestros en el territorio nacional a través de la promoción, coordinación,

control y evaluación de políticas nacionales e internacionales de seguridad vial. La ANSV ha adoptado una estructura organizativa, regulada por Decreto Nacional, que establece cinco directorios principales: Licencias de Conducir y Registros de Antecedentes de Tránsito; Coordinación Interjurisdiccional; Observatorio Vial Nacional; Administración General; Capacitación y Campañas de Seguridad Vial y; Asuntos Legales y Jurídicos (Esta estructura organizacional se muestra en el Anexo II).

El trabajo realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) desde su creación ha permitido identificar un conjunto de lecciones claves para tratar esta problemática, las mismas incluyen, entre otras, (i) Las mejoras en seguridad vial pueden ser logradas a largo plazo, con un sistema de estrategias amplio y planes de acción determinados. (ii) La prevención de lesiones por siniestros de tránsito requiere un enfoque multisectorial que coordine los esfuerzos de transporte, salud, educación y cumplimiento de leyes. (iii) Las intervenciones destinadas a mejorar la seguridad vial deben ser desarrolladas de manera coordinada a nivel nacional, regional y local. (iv) La formulación de políticas de seguridad vial requiere el fortalecimiento de los sistemas de recolección de información y un análisis e interpretación exhaustivos de los datos obtenidos. (v) Asegurarse de que la formulación de políticas impactara de manera positiva en todos los usuarios de la red vial, incluyendo a los más vulnerables y aquellos en desventaja.

Si bien la ANSV viene a ocupar un lugar en el Estado Nacional, que hasta su creación solo lo ocupaban actores de la sociedad civil, al haber sido creado como un organismo descentralizado bajo la órbita del Ministerio del Interior de la Nación, ha debido poner en funcionamiento un complejo andamiaje político-técnico. El mismo, consta de un sinnúmero de actividades concomitantes, todas ellas necesarias y obligatorias a los efectos de poder cumplimentar de manera cabal sus objetivos fundacionales.

Las mentadas actividades, requieren necesariamente de una organización con la capacidad institucional necesaria para llevarlas a cabo, situación ésta que demanda un aprendizaje y una formación de sus recursos que obligatoriamente conllevan un horizonte temporal mayor que el tiempo que la Agencia tiene en existencia.

La obligatoriedad de cumplimentar sus misiones y funciones en el corto plazo, mas la complejidad que supone, desde el Estado, poner en funcionamiento un nuevo organismo, contribuyen a generar la necesidad de afianzar ciertos procesos y procedimientos que resultan medulares a la hora de poner en marcha las acciones más sustanciales y relevantes que la Agencia tiene por mandato. Aspectos tales como diseñar sus circuitos administrativos en todos sus niveles organizativos, poner en marcha el Registro Único de Conducir y el Registro Único de Antecedentes de Tránsito, elaborar una Estrategia Nacional de despliegue geográfico o promover y sensibilizar a la ciudadanía en materia de seguridad vial, requieren necesariamente de capacidades institucionales debidamente fortalecidas.

3. Estrategias

Estrategia del País.

La ANSV ha adoptado las líneas estratégicas que fueron identificadas en el **Plan Nacional para la Seguridad Vial** entre 2006 y 2009, aprobado unánimemente por todas las jurisdicciones (Gobierno Federal, Provincias y Ciudad de Buenos Aires) representadas en el Consejo Federal de Seguridad Vial. Este plan incluía trece campos de acción estratégicos: (i) campañas de concientización y difusión; (ii) control y regulación del tráfico; (iii) registros de antecedentes de tránsito y estadísticas de accidentes; (iv) puntos negros y mapas de riesgo; (v) educación sobre seguridad vial; (vi) capacitación de choferes profesionales y autoridades involucradas en el cumplimiento de la ley; (vii) control sobre la emisión de la licencia nacional de conducir; (viii) verificación obligatoria de seguridad del vehículo; (ix) señalización vial e infraestructura vial uniforme; (x) consistencia de las leyes de tránsito; (xi) equipo de casco para motocicletas; (xii) participación de la sociedad civil en la planificación de políticas.

- *Campañas de concientización y difusión:* Desarrollar y mantener la conciencia en relación con la importancia de la adopción de medidas que promuevan la seguridad vial, tales como usar el cinturón de seguridad, no conducir bajo la influencia del alcohol o drogas, cumplir los límites de velocidad máximo y mínimo, entre otras.
- *Control y regulación del tránsito:* Promover la seguridad vial diariamente a través de la coordinación y la colaboración con las autoridades pertinentes para ajustar el control y regulación. Se desarrollaran mecanismos preventivos para brindar respuestas apropiadas a las necesidades diarias emergentes.
- *Registros de antecedentes y estadísticas de siniestros:* Fortalecer los sistemas de recolección de datos para crear un sistema más efectivo que junte, gestione y analice los datos para brindar información que oriente la formulación de políticas y la retroalimentación de los programas en desarrollo. Esto incluye el desarrollo de bases de datos confiables para el control de la seguridad de datos y estadísticas y la información necesaria tal como el registro centralizado de licencias de conducir y un registro unificado de antecedentes de tránsito.
- *Puntos negros de siniestros y mapas de riesgo:* Proveer información crucial concerniente al estado actual de la infraestructura vial y como se relaciona con los riesgos y el número de muertos. Se espera que esta información oriente las líneas de acción de otros agentes que tienen jurisdicción directa sobre la infraestructura vial y también que cree conciencia en la población conductora en general sobre segmentos de alto riesgo en las rutas.

- *Educación sobre seguridad vial:* Proveer material didáctico adecuado para los capacitadores así como también para los que reciban capacitación en escuelas a través del desarrollo de un esfuerzo educacional sostenido en escuelas y otros establecimientos educativos. Las autoridades educativas estuvieron de acuerdo en hacer obligatorios contenidos específicos sobre seguridad vial, comenzando con los primeros niveles escolares, en establecimientos educativos bajo su jurisdicción.
- *Capacitación de choferes profesionales y autoridades para el cumplimiento de la ley:* Desarrollar el material necesario para proveer capacitación profesional, en todas las aéreas que debería conocer, aprender y manejar cualquier conductor y /o transportista. El objetivo es promover y alentar la capacitación a un nivel adecuado y conveniente para garantizar la seguridad vial con referencia a este tipo de transporte. Así mismo, se desarrollara un programa de aprendizaje para las autoridades de control de tráfico para asegurarse de la efectividad de los controles de tráfico en todas las rutas y en los puntos de llegada y partida de vehículos.
- *Control sobre la emisión de la licencia nacional de conducir:* La licencia nacional del conductor es un documento que otorga la autoridad correspondiente a un individuo para permitirle conducir un vehículo, como individuo o como chofer profesional. Esta línea de acción permitirá a la agencia revisar los procedimientos y acciones que posibilitan la emisión de este tipo de documento.
- *Verificación de seguridad obligatoria del vehículo:* Permite a la agencia a evaluar la capacidad de los vehículos para circular a través de la red vial bajo los requerimientos mínimos de seguridad. La Agencia coordinara un sistema de procedimientos y talleres inter-jurisdiccionales para involucrarse en una inspección coordinada de vehículos.
- *Señalización vial e infraestructura vial uniforme:* Otorgar a la red vial la presencia de autoridades de seguridad además de la presencia de autoridades de control, fuerzas de seguridad, inspectores policiales o municipales. La Agencia establecerá cabinas especiales en puntos estratégicos de seguridad vial en rutas con o sin licencia para monitorear la circulación del tráfico y, en el caso de que haya alguna irregularidad, actuar a través de medidas de prevención y cumplimiento de la ley.
- *Consistencia de las leyes de tráfico:* Coordinar la regulación actual de la seguridad de tráfico en las Provincias. Esto requiere definir los pasos necesarios para asegurar la adhesión de las Provincias a la Ley N°

26.363, y además, al desarrollo de regulaciones comunes. Se desarrollara un marco para promover el dialogo, coordinación y consenso y para establecer los compromisos del trabajo en equipo para alcanzar el objetivo común de reducir las muertes y lesionados en todo el territorio nacional.

- *Equipo de casco para motocicletas:* Asegurar el uso de casco para las motos. Esto se lograra a través de esfuerzos educativos y de concientización como también extendiendo el control, supervisión y penalidades para los usuarios que no cumplen con las medidas. Para cumplir estos objetivos se requerirá también la evaluación del estado a nivel provincial y la organización de medidas coordinadas.
- *Participación de la sociedad civil en la planificación de políticas:* Desarrollar los mecanismos necesarios para permitir a la sociedad civil- a través del sector privado y organizaciones no gubernamentales- a participar en la generación de acciones para cumplir los objetivos más importantes de seguridad vial. La agencia creara y regulara un registro de miembros para el Comité Consultivo de la ANSV para asegurar la participación más amplia de diferentes jurisdicciones en asuntos de seguridad.

La ANSV está implementando actualmente el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente en 2006-2009. Algunos de los desafíos críticos que la Agencia enfrenta comprenden una creciente coordinación institucional y responsabilidad, el desarrollo de una cultura de uso consciente de la red vial a través de programas educativos que apoyan un marco de gestión basado en resultados para acciones de largo plazo y el fortalecimiento de los sistemas de recolección de datos.

Sin embargo, en un contexto tan exigente, la Agencia ha mostrado la necesidad de consolidar todos los avances realizados mediante la institucionalización de su estructura orgánico-funcional, de manera de poder alcanzar sus objetivos en los tiempos estipulados y de apuntalar la construcción de su capacidad institucional.

Concomitantemente con las acciones destacadas, el Gobierno Argentino decidió solicitar al Banco Mundial (BIRF) su acompañamiento en este proceso de fortalecimiento de las capacidades de la ANSV. Como resultado, a principios del año 2010 se firmó el Convenio de Préstamo BIRF 7861-AR, el cual posee componentes deliberadamente formulados con el objeto de apuntalar el proceso de institucionalización de la Agencia.

Estrategia del Proyecto.

A los efectos de poder consolidar las acciones que se están llevando a cabo y, sobre todo, las planificadas para años venideros, resulta de vital importancia que el

Organismos logre institucionalizar su estructura, tanto desde la perspectiva orgánica, como desde la perspectiva operativa.

En ese contexto, el objetivo del proyecto propugna por contribuir a la institucionalización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) apoyando aquellas actividades que permitan aumentar la capacidad de intervención del organismo, en particular en aspectos relacionados con procesos y procedimientos administrativos; implementación de mecanismos de control de conductores; ampliación de la base de intervención territorial; y promoción y capacitación en aspectos vinculados con la Seguridad Vial.

Dichos puntos críticos tienen como propósito estructurar las actividades de los cuatro productos del Proyecto: (1) Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normatizados; (2) Registro único de conducir (Etapa II) y registro único de antecedentes de tránsito (Etapa II) diseñados e implementados; (3) Estrategia Nacional de despliegue geográfico elaborada, consensuada e implementada; y (4) Plan de capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial, diseñado e implementado.

Complementariamente, vale destacar que el *primer producto* apoyará a la ANSV a funcionar con mejores recursos técnicos y de gestión para fortalecer su estructura interna y de esa manera contribuir al logro de los objetivos del Organismo. Este producto facilitará el análisis funcional de sus principales circuitos administrativos, permitiendo establecer procedimientos claros y eficientes, sistematizando los mismos y capacitando a los agentes involucrados en ellos.

El *segundo producto*, a su vez, llevará a cabo, entre otras actividades, un análisis para establecer los centros emisores de licencia de conducir nacional a nivel municipal y provincial; una evaluación de los criterios aplicados, y una finalización de acuerdos con las diferentes jurisdicciones sobre el Sistema Nacional de Registro de Licencia de Conducir. Concomitantemente profundizará, en carácter de segunda etapa, la creación de un sistema Nacional de licencia de conducir, un análisis para establecer la situación actual de los registros provinciales de registros de antecedentes de tránsito y su correspondiente conexión con el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT). Es importante destacar, que el producto de marras contribuirá a la implementación a nivel nacional del sistema único de registro de conducir, así como al sistema único de infractores de tránsito.

Este componente contará con la apoyatura del Banco Mundial, quien aportará recursos provenientes del Préstamo BIRF 7861-AR, mediante el cual se adquirirá equipamiento informático que permitirá apuntalar el proceso de emisión de la licencia de conducir única y de alcance nacional.

En igual sentido, el tercer producto, apoyará las habilidades para el cumplimiento de la ley de las fuerzas de control de tráfico establecidas en la ANSV. El cumplimiento de la ley es un componente crítico de una buena estrategia de seguridad vial porque complementa otros esfuerzos: educación, comunicación, infraestructura para asegurar una conducta al volante apropiada y un incentivo para la misma. Para ello se plantea la necesidad de implementar una estrategia tendiente a territorializar la

presencia de la agencia desplegando su estructura de control en todo el territorio nacional, para lo cual resulta de vital importancia ampliar la presencia en rutas y caminos lo que requiere de una nueva distribución de las sedes operativas en más provincias del país. Este componente deberá determinar los lugares en los cuales la ANSV ubicará sus nuevos centros de operaciones y control, a la vez que permitirá coadyuvar en la puesta en funcionamiento de los mismos.

Por último, el *cuarto producto* apoyará los esfuerzos vinculados a la concientización y sensibilización en materia de seguridad vial a la ciudadanía en general, mediante actividades de promoción y educación. La educación vial es importante para explicar los beneficios y razones de la conducta adecuada del conductor mientras que la información pública y las campañas de comunicación social refuerzan el mensaje educativo. Los esfuerzos apuntarán a diferentes grupos de la sociedad, construyendo la capacidad necesaria en la población para motivar una mejor conducta vial. El producto tiene la intención de implementar un plan para la comunicación social y campañas educativas a nivel nacional. Esta instancia generará acciones concretas tales como talleres educativos, aulas itinerantes, seminarios y eventos, campañas masivas, etc.

Este producto contará con la apoyatura del Banco Mundial, quien aportará recursos provenientes del Préstamo BIRF 7861-AR, mediante el cual se adquirirá equipamiento informático y mobiliario que permitirá fortalecer las capacidades de los gobiernos subnacionales en el ámbito de la educación vial.

Contribución del PNUD

El Gobierno Argentino ha solicitado la asistencia al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en virtud de su trayectoria, experiencia y compromiso con las políticas y estrategias orientadas al fortalecimiento de la gobernabilidad democrática, pieza fundamental del desarrollo humano, en línea con las prioridades nacionales reflejadas en el "Efecto Directo del Programa País" 3.3 acordado en el MANUD 2010-2014 entre el Gobierno Argentino y el Sistema de Naciones Unidas.

El Ministerio del Interior de la Nación requiere la asistencia técnica del PNUD habida cuenta de la necesidad de:

- Disponer del personal especializado para apoyar la ejecución de las acciones previstas, dada la capacidad del PNUD para facilitar dicho apoyo.
- Facilitar la coordinación de las acciones contempladas, para lo cual el proyecto PNUD proporciona una plataforma para la articulación y la programación conjunta.

El PNUD asume el compromiso de apoyar y acompañar en:

- La ejecución del proyecto en los tiempos previstos y mediante procedimientos estandarizados y probados.
- La gestión y administración de las actividades programadas.
- La imparcialidad y transparencia en los procedimientos vinculados al desarrollo del proyecto, facilitando su ejecución y su legitimación ante distintos actores gubernamentales, del sector político y la sociedad civil.
- La articulación de las actividades del programa con otros organismos estatales.
- La provisión de asistencia y asesoramiento técnico en las diversas actividades previstas, contribuyendo al logro de los objetivos planteados.
- El empleo de redes globales de conocimiento y buenas prácticas del PNUD, que incrementarán el acceso a información relevante para el desarrollo del presente proyecto.
- El acompañamiento en actividades de promoción, sensibilización y concientización en materia de seguridad vial.
- Asesoramiento en materia comunicacional específicamente enfocada a la inclusión del enfoque de género en los contenidos de las capacitaciones y de las campañas.
- Articulación con la iniciativa del Pacto Global para alcanzar a más actores y difundir la temática entre empresas, enmarcando las campañas en la Responsabilidad Social Empresaria.

Dichas actividades serán coordinadas por el Área de Gobernabilidad Democrática de la oficina local del PNUD y apuntarán a asistir al Ministerio del Interior en la generación de capacidades y fortalecimiento de la gestión, basada en la experiencia desarrollada en proyectos de similares características. En este sentido, el PNUD tendrá especial participación a través de las siguientes áreas de intervención:

- Apoyar a la organización de la Unidad Ejecutora y orientar en la búsqueda de especialistas para elaborar los estudios técnicos conducentes al objetivo del proyecto y del plan.
- Brindar asistencia técnica a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para diseñar herramientas que posibiliten el control de gestión por objetivos.
- Promover la articulación e integración entre los diversos actores involucrados, organismos e instituciones competentes y / o interesados en las temáticas abordadas, organizaciones de la sociedad civil, medios de comunicación e instituciones académicas, entre otras.
- Acercar experiencias exitosas de otros países en la materia. En particular, arbitrará los medios para llevar adelante actividades de cooperación con países del entorno hemisférico con experiencia en los aspectos abordados por el proyecto.

Estrategia de Salida.

El presente proyecto prevé una serie de productos cuya concreción contribuirá al fortalecimiento de las capacidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Al finalizar las actividades del proyecto, la ANSV contará, desde la perspectiva de gestión interna, con procedimientos normalizados, sistemas y personal entrenado, que aumentarán las capacidades del organismo para cumplir sus responsabilidades primarias.

Por su parte, el proyecto realizará una importante contribución en términos de educación, promoción y sensibilización ciudadana en materia de Seguridad Vial.

En igual sentido, el diseño del proyecto contempla la generación de capacidades técnicas y operativas de los recursos humanos. Al finalizar la intervención, un número relevante de agentes del Organismo se habrá capacitado en la utilización de nuevas tecnologías, así como en la aplicación de procedimientos estandarizados.

Paralelamente, se prevé el incremento de las capacidades instaladas en el organismo, mediante la adquisición de equipamiento, hardware y software, y mobiliario.

De modo general, en su ejecución, el Proyecto garantizará la transferencia continua y sistemática de los conocimientos de los especialistas contratados y de las capacidades generadas a la planta de personal actual de la ANSV.

Es último aspecto, resulta de vital importancia por cuanto el proyecto prevé contratar un número no mayor de veinte (20) consultores, los cuales una vez finalizada la intervención, y luego de haber transferido los conocimientos involucrados, cesarán en sus funciones.

Beneficiarios previstos.

Los principales beneficiarios del proyecto de institucionalización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial son los ciudadanos del todo el territorio nacional, así como todos los actores vinculados a la temática, sean estos organismos públicos nacionales, provinciales y municipales, como así también del tercer sector (organizaciones no gubernamentales).

Una ANSV fortalecida en sus capacidades internas y externas, permitirán a la ciudadanía en su conjunto aprovechar los beneficios añadidos que conlleva una merma significativa en la tasa de siniestralidad del país.

Asimismo, la implementación de una estrategia de capacitación, sensibilización y promoción de aspectos vinculados con la Seguridad Vial redundará en beneficios inmediatos y mediatos para todos los habitantes del territorio nacional.

4. Marco de Resultados y Recursos

Proyecto: ARG/10/012 "Fortalecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)".

Resultados	Productos Esperados	Actividades	Insumos
1. Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normalizados.	1.1 Informe de Avance sobre Procesos y Procedimientos Relevados.	1.1.1 Relevar los procesos administrativos "clave".	71300 Consultores Nacionales
	1.2 Informe Final sobre Procesos y Procedimientos Relevados.	1.2.1 Diseñar los flujos de trabajo, procesos y procedimientos.	71200 Consultores internacionales
	1.3 Manual de Procedimientos elaborado y aprobado.	1.2.2 Sistematizar los procedimientos involucrados.	72100 Contrato de servicios – empresas
		1.3.1 Implementar los procesos y procedimientos.	72200 Equipamiento y mobiliario
	1.4 Certificación de Calidad de los Procesos Implementados.	1.4.1 Normalizar bajo la óptica de "mejora continua" de los procesos y procedimientos.	74500 Misceláneas
2. Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.	2.1 Informe Diagnóstico sobre los Resultados Obtenidos en la Etapa I para ambos Registros. 2.2 Plan de Acción para ambos Registros de la Etapa II.	2.1.1 Relevar, procesar y analizar la información relativa al grado de avance de la primera etapa de implementación del Registro Único de Conducir y Registro Único de Antecedentes de Tránsito	75100 GMS
		2.2.1 Evaluar la información obtenida. Sistematizar la información y elaborar un plan de intervención para dar inicio a la segunda etapa.	71600 Viajes
			71300 Consultores Nacionales
			72800 Equipos de tecnología de la información
			72100 Contrato de servicios
			74500 Misceláneas
			75100 GMS

Resultados	Productos Esperados	Actividades	Insumos
	2.3 Informes de Avance sobre el Proceso de Implementación de la Etapa II.	2.3.1 Monitorear e informar el grado de avance de la implementación.	71300 Consultores nacionales
3. Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico elaborada, consensuada e implementada.	3.1 Informe Final con el Diseño de la Estrategia de Despliegue en el Territorio Nacional.	3.1.1 Planificar la estrategia de despliegue territorial de la ANSV. 3.1.2 Diseñar el plan de despliegue territorial	72800 Equipos de tecnología de la información 72100 Contrato de servicios – empresas
	3.2 Acta Acuerdo con las Provincias Beneficiarias de las Nuevas Sedes de la ANSV.	3.2.1 Consensuar con los actores Provinciales la estrategia de despliegue geográfico. 3.2.2 Acordar un marco de acción territorial con las Provincias beneficiarias.	72200 Equipamiento y mobiliario 74500 Misceláneas
	3.3 Plan de Acción de Despliegue Logístico.	3.3.1 Elaborar el Plan de Acción del despliegue territorial. 3.3.2 Coordinar los aspectos logísticos requeridos para el despliegue de las patrullas de control vehicular.	75100 GMS
	4.1 Plan de Sensibilización y Promoción.	4.1.1 Establecer los contenidos a incluir en el Plan. 4.1.2 Elaborar el Plan de Capacitación.	71300 Consultores nacionales 72800 Equipos de tecnología de la información 72100 Contrato de servicios – empresas
	4.2 Informe de Monitoreo de las Actividades Realizadas.	4.2.1 Realizar actividades de seguimiento a todas las actividades vinculadas a capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial.	72200 Equipamiento y mobiliario 74500 Misceláneas

Resultados	Productos Esperados	Actividades	Insumos
	<p>4.3 Informe de Evaluación de las Actividades Realizadas.</p>	<p>4.2.2 Elaborar informes de monitoreo sobre las actividades de seguimiento realizadas.</p> <p>4.3.1 Realizar evaluaciones de calidad e impacto a todas las actividades vinculadas a capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial.</p> <p>4.3.2 Elaborar informes de evaluación sobre las actividades realizadas.</p>	<p>72500 Material de Oficina</p> <p>74200 Gastos Audiovisuales y de Imprenta</p> <p>75100 GMS</p>

5. Plan de trabajo anual –AWP (2010)

Productos Esperados	Actividades Planificadas	Cronograma				Responsable	Presupuesto		
		T1	T2	T3	T4		Fuente de Financiamiento	Cuenta	Monto en US\$
1. Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normatizados.	1.1.1. Relevar los procesos administrativos "clave".					SSCOORD	GOB	71300	55.000
	1.2.1. Diseñar los flujos de trabajo, procesos y procedimientos.					SSCOORD	GOB	71200 72100	20.000 98.000
	1.2.2. Sistematizar los procedimientos involucrados.					SSCOORD	GOB	71600 72200	10.000 20.000
	1.3.1 Implementar los procesos y procedimientos.					SSCOORD	GOB	74500 75100	5.000 6.240
	1.4.1 Normalizar bajo la óptica de "mejora continua" de los procesos y procedimientos.					SSCOORD	GOB		
2. Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.	2.1.1 Relevar, procesar y analizar la información relativa al grado de avance de la primera etapa de implementación del Registro Único de Conducir y Registro Único de Antecedentes de Tránsito					SSCOORD	GOB	71300 72800 72100	40.000 53.225 150.000
	2.2.1 Evaluar la información obtenida. Sistematizar la información y elaborar un plan de intervención para dar inicio a la segunda etapa.					SSCOORD	GOB	74500 71600 75100	6.500 5.000 57.195
	2.3.1 Monitorear e informar el grado de avance de la implementación.					SSCOORD	BIRF	72800	1.651.775
3. Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico	3.1.1 Planificar la estrategia de despliegue territorial de la ANSV.					SSCOORD	GOB	71300 72800 72100	30.000 610.000 640.000

elaborada, consensuada e implementada.	3.1.2	Diseñar el plan de despliegue territorial							SSCOORD	GOB	72200	10.000
	3.2.1	Consensuar con los actores Provinciales la estrategia de despliegue geográfico.							SSCOORD	GOB	74500	10.000
	3.2.2	Acordar un marco de acción territorial con las Provincias beneficiarias.							SSCOORD	GOB	75100	39.000
	3.3.1	Elaborar el Plan de Acción del despliegue territorial.							SSCOORD	GOB		
	3.3.2	Coordinar los aspectos logísticos requeridos para el despliegue de las patrullas de control vehicular.							SSCOORD	GOB		
	4.1.1	Establecer los contenidos a incluir en el Plan.							SSCOORD	GOB	71300	20.000
	4.1.2	Elaborar el Plan de Capacitación.							SSCOORD	GOB	72800	395.750
	4.2.1	Realizar actividades de seguimiento a todas las actividades vinculadas a capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial.							SSCOORD	GOB	72100	200.000
	4.2.2	Elaborar informes de monitoreo sobre las actividades de seguimiento realizadas.							SSCOORD	GOB	72500	38.000
	4.3.1	Realizar evaluaciones de calidad e impacto a todas las actividades vinculadas a capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial.							SSCOORD	GOB	72200	15.000
	4.3.2	Elaborar informes de evaluación sobre las actividades realizadas.							SSCOORD	GOB	74200	43.000
										BIRF	74500	17.000
										75100	68.550	
TOTAL											72800	1.556.250
												5.870.485

5. Plan de trabajo anual –AWP (2011)

Productos Esperados	Actividades Planificadas	Cronograma				Responsable	Presupuesto		
		T1	T2	T3	T4		Fuente de Financiamiento	Cuenta	Monto en US\$
1. Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normalizados.	1.1.1. Relevar los procesos administrativos "clave".					SSCOORD	GOB	71300	145.000
	1.2.1. Diseñar los flujos de trabajo, procesos y procedimientos.					SSCOORD	GOB	71200 71600	20.000 10.000
	1.2.2. Sistematizar los procedimientos involucrados.					SSCOORD	GOB	72200 74500	5.000 11.000
	1.3.1. Implementar los procesos y procedimientos.					SSCOORD	GOB	72100 75100	92.000 8.490
	1.4.1. Normalizar bajo la óptica de "mejora continua" de los procesos y procedimientos.					SSCOORD	GOB		
2. Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.	2.1.1. Relevar, procesar y analizar la información relativa al grado de avance de la primera etapa de implementación del Registro Único de Conducir y Registro Único de Antecedentes de Tránsito					SSCOORD	GOB	71300 72800	40.000 150.000
	2.2.1. Evaluar la información obtenida. Sistematizar la información y elaborar un plan de intervención para dar inicio a la segunda etapa.					SSCOORD	GOB	72100 71600 74500	300.000 10.000 29.500
	2.3.1. Monitorear e informar el grado de avance de la implementación.					SSCOORD	GOB	75100	15.885
3. Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico	3.1.1. Planificar la estrategia de despliegue territorial de la ANSV.					SSCOORD	GOB	71300 72800 72100	60.000 250.000 1.160.000

elaborada, consensuada e implementada.	3.1.2 Diseñar el plan de despliegue territorial	SSCOORD	GOB	74500	13.243
	3.2.1 Consensuar con los actores Provinciales la estrategia de despliegue geográfico.	SSCOORD	GOB	75100	44.497
	3.2.2 Acordar un marco de acción territorial con las Provincias beneficiarias.	SSCOORD	GOB		
	3.3.1 Elaborar el Plan de Acción del despliegue territorial.	SSCOORD	GOB		
	3.3.2 Coordinar los aspectos logísticos requeridos para el despliegue de las patrullas de control vehicular.	SSCOORD	GOB		
	4.1.1 Establecer los contenidos a incluir en el Plan.	SSCOORD	GOB		
	4.1.2 Elaborar el Plan de Capacitación.	SSCOORD	GOB		
	4.2.1 Realizar actividades de seguimiento a todas las actividades vinculadas a capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial.	SSCOORD	GOB	71300	60.000
	4.2.2 Elaborar informes de monitoreo sobre las actividades de seguimiento realizadas.	SSCOORD	GOB	72800	40.000
	4.3.1 Realizar evaluaciones de calidad e impacto a todas las actividades vinculadas a capacitación, sensibilización y promoción en materia de Seguridad Vial.	SSCOORD	GOB	72100	200.000
4.3.2 Elaborar informes de evaluación sobre las actividades realizadas.	SSCOORD	GOB	72200	950.000	
			74200	57.000	
			74500	23.000	
			75100	39.900	
TOTAL					3.734.515

6. Plan de adquisiciones

AÑO 2010							
N°	Modalidad	Concepto	Fecha de Adjudicación	Monto adjudicado (US\$)	Observaciones	Fecha de Finalización Prevista	Fuente de Financiamiento
1	CP	Equipamiento Mobiliario		45.000.-			GOB
2	LPI	Equipamiento Informático		1.041.975.-			GOB
3	LPI	Servicios Comunicacionales (Diseño y Desarrollo de Campañas Masivas en Medios Audiovisuales)		850.000.-	Campañas de Sensibilización y Concientización masiva. Plan Verano.		GOB
4	CP	Impresiones de Manuales y Folletos destinados a campañas masivas de concientización y promoción sobre seguridad vial.		40.000.-			GOB
5	LPI	Equipamiento Informático y mobiliario destinado a fortalecer las capacidades de los gobiernos subnacionales en materia de educación vial (Aulas Virtuales).		1.651.775.-	Netbooks y equipo multimedia para la puesta en marcha de las "Aulas Virtuales".		BIRF
6	LPI	Equipamiento informático orientado a apuntalar el proceso de toma de trámite y emisión del registro único de conducir.		1.556.250.-	Servidores de alta capacidad, Storage, equipo de Networking, etc.		BIRF
SUBTOTAL				5.185.000.-			

6. Plan de adquisiciones (Continuación).

AÑO 2011							
N°	Modalidad	Concepto	Fecha de Adjudicación	Monto adjudicado (US\$)	Observaciones	Fecha de Finalización Prevista	Fuente de Financiamiento
1	LPI	Equipamiento Mobiliario para la realización de jornadas itinerantes de promoción de conductas ciudadanas relacionadas con la seguridad vial.		950.000.-	Mobiliario para equipar las Aulas de las Escuelas de Seguridad Vial en Municipios.		GOB
2	LPI	Servicios Comunicacionales (Diseño y Desarrollo de Campañas Masivas en Medios Audiovisuales)		1.200.000.-	Campañas de Sensibilización y Concientización masiva. Plan Vacaciones de Invierno y Verano.		GOB
3	CP	Equipamiento Informático		400.000.-			GOB
4	CP	Impresiones		55.000.-			GOB
SUBTOTAL				2.605.000.-			

7. Arreglos de gestión

En virtud del Acuerdo suscrito entre el Gobierno de la República Argentina y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), firmado por las partes el 26 de febrero de 1985 y aprobado por Ley No. 23.396 del 10 de octubre de 1986, en este Proyecto se adopta la modalidad de Ejecución Nacional Plena.

Mediante dicha modalidad el Gobierno Argentino propone al PNUD acordar como organismo de ejecución a la Subsecretaria de Coordinación, de ahora en más sede del Proyecto.

El Director Nacional del Proyecto será la Subsecretaria de Coordinación, quien tiene bajo su responsabilidad la ejecución del mismo, velando por el cumplimiento no sólo de sus objetivos y resultados sino también las normas y procedimientos que se establecen en el presente documento de proyecto y sus anexos.

El Director Nacional designará un Coordinador del Proyecto quien será el responsable ante el Director Nacional de coordinar, dirigir, planear y supervisar los equipos de trabajo y elaborar los informes de avance y final. El Coordinador General tendrá a su cargo la Unidad Ejecutora del Proyecto, la elaboración de informes de avances y final y la coordinación y supervisión de equipos de trabajo.

Al Director Nacional del Proyecto le corresponderá con exclusividad efectuar las solicitudes de anticipo de fondos y las respectivas rendiciones de gastos, pudiendo delegar en el Coordinador la facultad de realizar las contrataciones y adquisiciones, así como los demás actos necesarios para la administración del proyecto, todos los cuales serán realizados en nombre del Proyecto.

Tanto el Director Nacional como el Coordinador deberán registrar sus firmas e iniciales en el Registro de Firmas abierto en la Secretaría de Coordinación y Cooperación Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio Internacional y Culto.

Las acciones que desempeñe el organismo de ejecución en cumplimiento de las actividades previstas en el documento de proyecto estarán sujetas, con exclusividad, tanto a las disposiciones del Acuerdo señalado precedentemente - que en su carácter de Tratado Internacional requirió la aprobación del Congreso de la Nación - como a los procedimientos establecidos en el presente documento y sus Anexos, con exclusión de toda otra legislación que le hubiere sido aplicable de no mediar dicho Acuerdo ya que, en razón de lo

establecido en el Art. 75, inciso 22 de la Constitución Nacional, tiene jerarquía superior a las leyes.

Por consiguiente, la delimitación de las responsabilidades y obligaciones de las partes signatarias en la ejecución del proyecto se amparará en el Acuerdo mencionado en el párrafo precedente.

Las normas y procedimientos de tipo operacional, ejecutivo y/o administrativo que se seguirán para el desempeño de las actividades contempladas, se detallan en el Manual de Gestión de Proyectos de Cooperación Técnica Ejecutados por el Gobierno (PNUD Argentina, Noviembre 2003 y sus actualizaciones) que forma parte integrante del presente Documento de Proyecto.

El Director/Coordinador del proyecto preparará y presentará al PNUD un informe trimestral sobre la utilización de los anticipos recibidos con cargo al proyecto, y el estado de cuenta bancario. Dichos informes deberán ser presentados a más tardar en las siguientes fechas: Abril 15, Julio 15, Octubre 15 y Enero 15, y cada informe deberá corresponder al trimestre anterior o al último anticipo recibido cuando se solicite más de un anticipo por trimestre.

El PNUD no entregará otro anticipo mientras no reciba el mencionado informe y el estado de cuenta bancario.

Las acciones administrativas deberán ser tramitadas a través del Sistema Proyecto Gauchito, o el sistema que en el futuro lo reemplace, que opera estableciendo comunicaciones simultáneas entre el Proyecto, el PNUD y la Secretaría de Cooperación Internacional del Ministerio de relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Para ello, el proyecto deberá contar, desde su inicio, con el equipamiento y conexión de Internet que le permita su operación permanente y en tiempo real.

El presente proyecto terminará: 1) Por vencimiento del término previsto para su duración, 2) Por mutuo acuerdo de las partes; 3) Por cumplimiento de sus objetivos inmediatos antes o después de lo previsto; 4) Por fuerza mayor o caso fortuito.

Preparación del Plan de Trabajo

El Director del Proyecto preparará un plan de trabajo anual en donde se reflejen las actividades y los productos que se alcanzarán con la ejecución de

las mismas, indicando los períodos de ejecución de estas actividades y los responsables de llevarlas a cabo. El primer plan de trabajo se encuentra anexo a este documento de proyecto y se actualizará inmediatamente después que se inicien las actividades del proyecto.

Cada plan anual será remitido a la oficina del PNUD para su información y observaciones.

Presentación de Informes de Evaluación

El proyecto será visitado, cuando menos una vez al año, por funcionarios del PNUD para verificar que los productos estén siendo alcanzados de acuerdo a lo planificado y para ayudar a resolver los problemas que surjan durante la ejecución.

El Coordinador del Proyecto, en consulta con el Director Nacional, confeccionará anualmente el "Informe de Avance y Evaluación del Rendimiento del Proyecto". El primero, deberá ser presentado dentro del año calendario. Del análisis de este informe se determinará la necesidad de efectuar una Reunión Tripartita a las que asistirán las partes firmantes de éste documento (el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, el Proyecto y el PNUD). Durante la ejecución del proyecto podrán solicitarse, en caso de ser necesario, otros informes adicionales.

A la finalización del proyecto se preparará un informe final, para su consideración en la reunión Tripartita Final. El borrador de dicho informe se preparará con la suficiente antelación para que pueda ser revisado y ajustado antes de esa reunión.

El Director o Coordinador del proyecto preparará anualmente y someterá a una reunión de examen conjunto, el informe de progreso del proyecto. La organización, el alcance y las fechas de las reuniones se decidirán después de celebrar consultas entre las partes que hayan firmado el documento de proyecto. Parte integral del informe de progreso será el inventario de equipos y activos fijos del proyecto, el cual deberá ser actualizado con cada informe o cuando lo requiera la oficina del PNUD.

El proyecto estará sujeto a auditoría de acuerdo con el programa anual que establezca el PNUD. El gobierno deberá proporcionar los servicios de una institución pública que se encargue de realizar la auditoría entre los meses de Enero y Abril, de tal forma que los informes estén terminados antes del 30 de abril. Así también se asegurará que dicha auditoría sea realizada de conformidad con las normas que regulan la ejecución de proyectos apoyados por el PNUD. En caso de que el gobierno no pueda proporcionar los servicios de auditoría, se deberá prever en el presupuesto del proyecto los recursos necesarios para que una institución o empresa se encargue de realizarla.

Ejecución de Proyectos de Costos Compartidos Provenientes de Operaciones del Banco Mundial

El Gobierno y el PNUD conviene en cooperar en la ejecución de este Proyecto, el cual es financiado parcialmente con recursos puestos a disposición del Gobierno por el Banco Mundial (BIRF), respetando en un todo los lineamientos establecidos en el Manual de Proyectos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en su Anexo 2-A denominado "Procedimientos Especiales para la Ejecución de Proyectos Costo Compartido Proveniente de Operaciones del Banco Mundial".

Plan de Acción Programa País (CPAP)

Dado que el Gobierno Argentino y el PNUD han suscripto, con fecha 08 de febrero de 2010, el CPAP 2010-2014, a partir de dicha fecha el presente documento de proyecto se subordina a dicho CPAP. En caso de contradicción entre este Documento de Proyecto y el CPAP, lo establecido en este último tendrá prevalencia.

7. Monitoreo y evaluación

Análisis de riesgo

Describir los probables riesgos a que está sujeto el proyecto. Los riesgos pueden referirse a:

- Circunstancias que están fuera del control del ejecutor del proyecto y de las demás instituciones participantes y que pueden afectar de manera negativa la ejecución del proyecto.
- Características propias del proyecto (complejidad, actores involucrados, disponibilidad / previsibilidad de los recursos necesarios, etc.).

Dimensión / Factor	Variables	Definición del riesgo	Descripción medidas de mitigación
Contexto	Contexto político	Bajo	Es prioridad política avanzar sobre los temas planteados en el proyecto.
	Contexto del sector público	Bajo	Existen aceptables niveles de previsibilidad política y financiera para el período 2010/2011.
	Previsibilidad de financiamiento	Bajo	Se priorizaron las partidas afectadas al proyecto de manera de evitar descalces en el calendario de pagos.
Capacidad institucional	Relevancia político institucional del proyecto asociado en la implementación	Bajo	La ANSV se encuentra priorizada en la agenda del Sr. Ministro del Interior de la Nación.
	Capacidad operacional	Bajo	Existen capacidades operativas.
	Procedimientos internos	Bajo	Existen procedimientos internos.
Complejidad del proyecto	Presupuesto total	Bajo	Es un presupuesto bajo en relación al presupuesto total del Ministerio.
	Cantidad de transacciones	Bajo	Se procurará reducir lo más posible los procedimientos de compras y contrataciones.
	Cantidad de contratos superiores a UDS 100.000	Medio	Existirán diez (10) transacciones que superarán dicho monto y se realizarán en un todo conforme con las normas vigentes.
	Número actores institucionales involucrados	Bajo	Las actividades planteadas ya han sido consensuadas con los actores involucrados.

Plan de monitoreo

Productos esperados	Meta Anual de Producto	Metas Intermedias	Indicadores	Medios de Verificación	Periodicidad
1. Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normatizados.	Circuitos de información y toma de decisiones entre las distintas áreas de la estructura orgánico-funcional de la ANSV diseñados y sistematizados.	<ol style="list-style-type: none"> Informe sobre circuitos de información y toma de decisiones. Puesta en funcionamiento del Sistema de Gestión. 	Documento Elaborado.	Documento aprobado por la ANSV.	Diciembre 2010
2. Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.	<ol style="list-style-type: none"> Base de Datos Única de Infraestructura de Tránsito implementada. Base de Datos Única de Registro de Conducir implementada. 	<ol style="list-style-type: none"> Puesta en funcionamiento del Sistema. Puesta en funcionamiento del Sistema. 	<p>Sistema Operando.</p> <p>Sistema Operando.</p>	<p>Observación Directa.</p> <p>Observación Directa.</p>	<p>Junio 2011</p> <p>Junio 2011</p>
3. Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico elaborada, consensuada e implementada.	<ol style="list-style-type: none"> Estructura de Despliegue Operativo Geográfico determinada. Centros Operativos Establecidos y Funcionando 	<ol style="list-style-type: none"> Selección de tres (3) Provincias en donde establecer tres (3) centros de operaciones. Apertura de tres (3) centros operativos. 	<p>Informe de factibilidad político-operativa de ubicación de centros de operaciones.</p> <p>Centros Abiertos.</p>	Documento aprobado por la ANSV.	Diciembre 2010
4. Plan de Sensibilización y Promoción en Materia de Seguridad Vial, diseñado e implementado.	<ol style="list-style-type: none"> Plan de Sensibilización y Promoción elaborado. Actividades Masivas de Sensibilización y Promoción Seleccionadas. Campañas de Promoción y Sensibilización Diseñadas. 	<ol style="list-style-type: none"> Informe conteniendo el Plan de Sensibilización y Promoción. Informe y Cronograma de Actividades. Campaña Diseñada. 	<p>Documento Elaborado.</p> <p>Documento Elaborado.</p> <p>Documento Elaborado.</p>	<p>Documento aprobado por la ANSV.</p> <p>Documento aprobado por la ANSV.</p> <p>Documento aprobado por la ANSV.</p>	<p>Octubre 2010</p> <p>Noviembre 2010</p> <p>Diciembre 2010</p>

Plan de comunicaciones

Se presentará en forma breve un esquema del sistema de información del proyecto. Se deben consignar los siguientes tipos de comunicaciones: internas (concernientes a la gestión del proyecto) y externas (con destino a las autoridades nacionales, a los organismos de control, PNUD y otros).

Tipo de Comunicación	Origen	Destinatario/s	Objetivo/s
Informe trimestral y final	Coordinador del Proyecto	Director	Logro de los resultados previstos en el Proyecto
Internas	Trimestral	Trimestral	Informe de gestión de Avance del Proyecto
Externas	Trimestral	Trimestral	Informe de gestión de avance del Proyecto

Control de gestión

El proyecto será auditado al menos una vez durante su ciclo de vida. Se deberá prever en el presupuesto del proyecto los recursos necesarios para llevarla a cabo. El cumplimiento de las recomendaciones de la auditoría será responsabilidad de la dirección del proyecto y monitoreado por el PNUD.

8. Contexto legal

El presente Documento de Proyecto será el instrumento al que se hace referencia en el Artículo 1 del Acuerdo entre el Gobierno de Argentina y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, firmado por las partes el 26 de febrero de 1985 y aprobado por Ley N°23.396 del 10 de octubre de 1987. Como se ha señalado en el apartado III "Disposiciones de Gestión. Arreglos de Ejecución", en virtud del Art. III párrafo 1 del Referido Acuerdo, el Gobierno Argentino ha propuesto al PNUD acordar a la Subsecretaría de Coordinación, como organismo de ejecución del presente proyecto, asumiendo la responsabilidad primordial en la ejecución del mismo.

Las acciones que desarrolle el organismo ejecutor en el cumplimiento del proyecto, quedarán sujetas a las disposiciones del referido Acuerdo y del presente Documento del Proyecto, según lo dispuesto por el párrafo 3 del citado Art. III. De lo antedicho se desprende que el organismo ejecutor actúa, en este caso, como mandatario del Gobierno Argentino en el marco de un Acuerdo Internacional ratificado por Ley y de este Documento de Proyecto, con exclusión de toda legislación que le hubiere sido aplicable de no mediar dicho Acuerdo ya que en razón de lo establecido en el Art. 75, inciso 22 de la Constitución Nacional, tiene jerarquía superior a las leyes.

El Acuerdo prevé que el mismo "se aplicará a toda asistencia del PNUD y a los

documentos del proyecto y otros instrumentos que las partes concierten para definir con más detalle los pormenores de tal asistencia y las responsabilidades respectivas de las partes y del organismo de ejecución en relación con tales proyectos".

De ello se desprende que las partes tienen amplias facultades en cuanto a la fijación de la normativa general y funciones del organismo ejecutor, las que deberán especificarse en los documentos de proyecto y sus Anexos, pueden entonces designar como organismo ejecutor a una estructura del gobierno argentino, fijarle funciones y dotarlas de la facultad de dictar la normativa específica en materia de contrataciones, pagos, etc.

Generalizando lo antedicho, el Acuerdo establece (Art. X párrafo 1) que "el Gobierno adoptará todas las medidas necesarias para que el PNUD, sus organismos de ejecución, sus expertos y demás personas que presten servicios por cuenta de ellos, estén exentos de los reglamentos u otras disposiciones legales que puedan entorpecer las operaciones que se realicen en virtud del presente Acuerdo" otorgando así amplia libertad a las partes para fijar la normativa de ejecución que consideren más apta.

Los documentos de proyecto, como extensión de un Tratado Internacional, son suscritos por el PNUD y el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Consecuencialmente, el organismo de ejecución y el PNUD adquieren una relación contractual en virtud de la cual, si así se acordare entre las partes, el segundo podrá obrar como contratante en la adquisición de bienes y la prestación de servicios necesarios para el desarrollo de las actividades del proyecto. En este caso la adquisición de bienes y/o la contratación para la prestación de servicios, estarán sujetas a las regulaciones que sobre la materia ha expedido las Naciones Unidas en general y el PNUD en particular.

Las revisiones del documento de proyecto que se indican a continuación, pueden ser efectuadas únicamente con la firma del Representante Residente del PNUD, siempre que los otros signatarios no presenten objeciones a estas revisiones:

Revisiones de cualquiera de los anexos del documento de proyecto o adiciones a ellos.

Revisiones que no impliquen cambios significativos en los objetivos inmediatos, los productos o las actividades del proyecto, pero que se deriven de una redistribución de los insumos ya acordados o a aumentos de los gastos debido a la inflación, y

Revisiones anuales obligatorias, mediante las cuales se reescale la entrega de los insumos acordados del proyecto, se aumenten los gastos de los expertos o de otro tipo debido a la inflación, o se tenga en cuenta el margen de flexibilidad del organismo de ejecución en materia de gastos.

Por otra parte, en caso de haber ajustes en los objetivos inmediatos, en los productos o en las actividades propuestas en el documento de proyecto se deberán hacer revisiones sustantivas, las cuales debe firmar tanto el PNUD

como el organismo ejecutor.

Finalmente, las partes acuerdan aceptar la incorporación de fondos provenientes del Convenio de Préstamo que el Estado Nacional Argentino rubricó oportunamente con el Banco Mundial (BIRF), el cual lleva la denominación 7861-AR y que el presente documento posee incorporado por un monto igual a dólares americanos dos millones quinientos sesenta y seis mil cuatrocientos veinte (USD 2.566.420), los que serán ejecutados en un todo conforme con los lineamientos establecidos en el Manual de Proyectos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en su Anexo 2-A denominado "Procedimientos Especiales para la Ejecución de Proyectos Costo Compartido Proveniente de Operaciones del Banco Mundial".

9. Otros Acuerdos

Este documento, por sí mismo, constituye el documento de proyecto referido como tal en el Acuerdo Básico (u otro acuerdo regulador) y todas las provisiones del mentado acuerdo se aplican a este documento.

En el caso de participación del gobierno en la financiación de los gastos del proyecto, deberán incluirse las siguientes cláusulas:

- El calendario de pagos (depósitos de costos compartidos) se especifica en el Anexo III.
- Los depósitos serán realizados en las cuentas bancarias del PNUD: a) moneda local: Cuenta No..... b) Dólares Americanos: Cuenta No.....
- En caso de no efectuarse en dólares estadounidenses, el monto de los depósitos será determinado por el tipo de cambio operacional de las Naciones Unidas vigente en la fecha del depósito. Si se produjera una alteración en el tipo de cambio operacional de las Naciones Unidas antes de que el PNUD hiciera uso completo de los fondos depositados, el monto del balance de los fondos válido en ese momento será consecuentemente ajustado. Si, en dicho caso, se registrara una pérdida en el monto del balance de fondos, el PNUD informará al Gobierno con vistas a determinar si éste puede proporcionar financiación adicional. Si no fuera posible suministrar esa financiación adicional, el PNUD puede reducir, suspender o poner fin a la asistencia al proyecto.
- El calendario citado más arriba tiene en cuenta el requisito de que los depósitos de costos compartidos deberán hacerse antes de la puesta en marcha de las actividades planificadas. Puede modificarse para que resulte coherente con el progreso en la ejecución del proyecto
- El PNUD recibirá y administrará los fondos del proyecto de conformidad con el reglamento, reglas y directivas del PNUD
- Todas las cuentas financieras se expresarán en dólares estadounidenses
- Si se esperan o verifican aumentos imprevistos en los gastos (ya sea por factores inflacionarios, fluctuaciones de los tipos de cambio o contingencias inesperadas), el PNUD presentará oportunamente al gobierno un cálculo complementario que indique la financiación adicional necesaria. El Gobierno realizará todos los esfuerzos posibles para obtener los fondos adicionales requeridos
- Si los depósitos citados más arriba no se reciben de conformidad con el calendario establecido o si el Gobierno u otras fuentes no hacen efectiva la financiación adicional requerida conforme al párrafo anteriormente citado, el PNUD puede reducir, suspender o poner fin a la asistencia al proyecto, conforme al presente Acuerdo
- Todo ingreso por intereses atribuible a la contribución se acreditará a la Cuenta del PNUD y se empleará conforme a lo establecido en los procedimientos del PNUD
- De acuerdo con las decisiones y directivas de la Junta Ejecutiva del PNUD, reflejadas en su Política de Recuperación de Costos , la

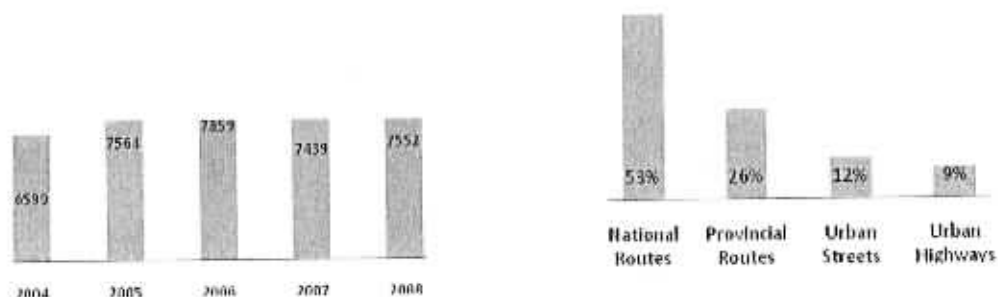
Contribución estará sujeta a la recuperación de costos por parte del PNUD para dos categorías de costos diferentes relacionadas con la prestación de servicios de apoyo, a saber:

- a) 3 % de lo ejecutado Costos indirectos en los que hubieran incurrido unidades de la Sede y de las oficinas del país del PNUD al proporcionar Apoyo General de Gestión (GMS por su sigla en inglés).
 - b) Los costos directos incurridos por Servicios de Apoyo a la Implementación (ISS por su sigla en inglés) prestados por el PNUD y/o una entidad de ejecución o asociado en la implementación. Mientras estén inequívocamente vinculados al programa/proyecto específico, tales costos se incluirán en el presupuesto del proyecto, dentro del marco de la línea presupuestaria pertinente y, en el caso de servicios transaccionales claramente identificables, se cargarán al proyecto/programa conforme a la lista universal de precios
- La propiedad del equipo, suministros y otros bienes financiados con la aportación se conferirá al PNUD. Las cuestiones relacionadas con la transferencia de propiedad por parte del PNUD serán determinadas de acuerdo con las políticas y procedimientos pertinentes del PNUD
 - La contribución estará sujeta exclusivamente a los procedimientos internos y externos de auditoría establecidos en las reglas, regulaciones y directivas financieras del PNUD

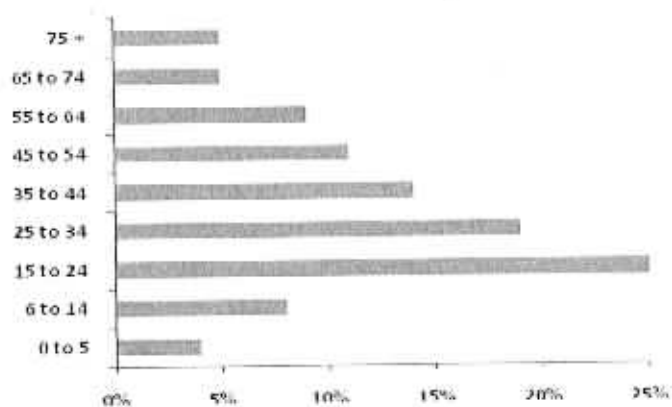
10. Anexos

I	Estadísticas
II	Estructura Orgánica de la ANSV
III	Perfiles de los consultores
IV	Plan de ingresos
V	Procedimientos de cierre
VI	Marco Normativo
VII	Cronograma de Actividades
IX	Acuerdo de Colaboración PNUD - BIRF

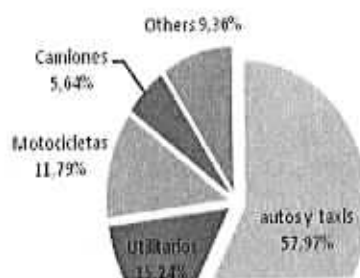
ANEXO I – ESTADISTICAS DE MUERTE EN CARRETERAS (República Argentina)



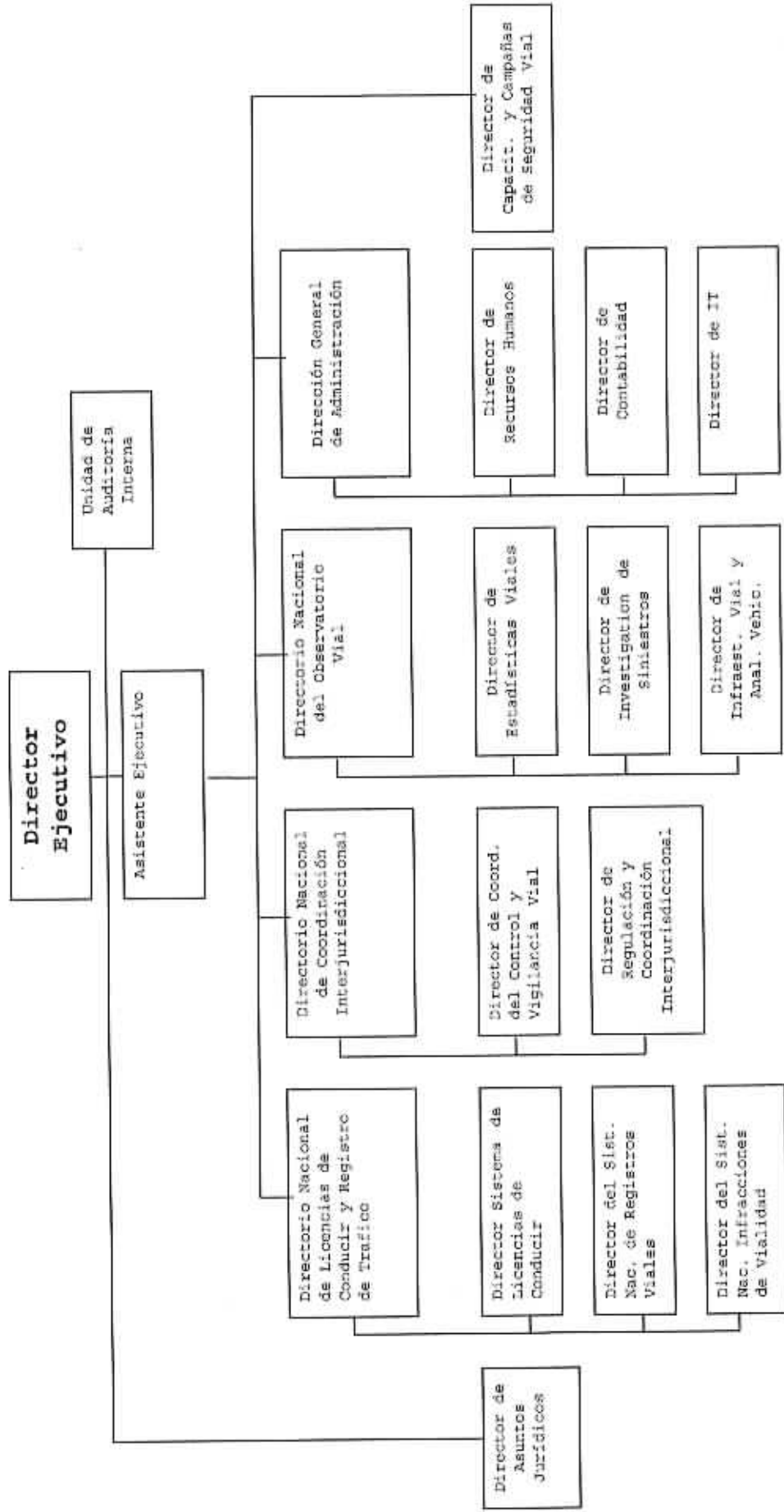
Número de muertes por edad



Número de muertes por tipo de vehículo (2008)



ANEXO II – ESTRUCTURA ORGANICA DE LA ANSV



ANEXO III – Perfil de los Consultores Clave

Dentro del marco de las contrataciones de consultores individuales que llevará a cabo el Proyecto como parte de sus actividades, debe destacarse la voluntad de las Autoridades de establecer que tanto para los cargos de coordinación, como para aquellos de menor responsabilidad, se implementará un sistema de reclutamiento el cual garantizará el balance de género dentro de los diferentes equipos de trabajo.

COMPONENTE 1: Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normatizados.

Equipo de Consultores del Producto 1: Cantidad 5

Consultor Clave: Coordinador Técnico especialista en organización y métodos, diseño Institucional y reingeniería de procesos y sistemas administrativos.

Perfiles y Funciones Principales:

Especialista en administración pública, con capacidad para el diseño, implementación y gestión de proyectos de estructura orgánica funcional, gestión de recursos humanos y reingeniería de procesos y sistemas. Serán sus responsabilidades principales:

- Conformar el equipo base;
- Establecer el conjunto de precisiones técnicas implicadas en el desarrollo de la estructura orgánica funcional, logística de elecciones primarias y contratación y capacitación de personal.
- Aportar las especificaciones técnicas de los términos de referencia y/o pliegos para la contratación de servicios.
- Coordinar, supervisar y monitorear el desempeño de las instituciones contratadas en el marco del proyecto.
- Coordinar, supervisar y monitorear el desempeño de los consultores contratados para prestar servicios.
- Coordinar las acciones interinstitucionales en el marco del desarrollo y la implementación de la estructura orgánica funcional, logística de elecciones primarias y contratación y capacitación de personal.
- Revisar y dar seguimiento al adecuado funcionamiento de los sistemas administrativos y estructura orgánica funcional implementada

COMPONENTE 2: Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.

Equipo de Consultores del Producto 2: Cantidad 7

Consultor Clave: Coordinador Técnico especialista en Sistemas de Información y Comunicaciones.

Perfiles y Funciones Principales:

Especialista en sistemas informáticos, con capacidad para el diseño, implementación y gestión de bases de datos y reservorios de gran volumen de documentación.

- Conformar el equipo base;
- Establecer el conjunto de precisiones técnicas implicadas el desarrollo de los sistemas de Registro Único de Conducir y Registro Único de Accidentes de Tránsito.
- Aportar las especificaciones técnicas de los términos de referencia y/o pliegos para la contratación de servicios.
- Coordinar, supervisar y monitorear el desempeño de los consultores contratados para prestar servicios.
- Revisar y dar seguimiento al adecuado funcionamiento de las plataformas desarrolladas y a gestionar su implementación.

COMPONENTE 3: Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico elaborada, consensuada e implementada.

Equipo de Consultores del Producto 3: Cantidad 3

Consultor Clave: Coordinador Técnico especialista en Control Vial y Despliegue Operativo.

Perfiles y Funciones Principales:

Especialista en seguridad vial, con capacidad para el diseño, implementación y gestión de operaciones en campo.

- Conformar el equipo base;
- Establecer el conjunto de precisiones técnicas implicadas el desarrollo de la estrategia de despliegue geográfico.
- Aportar las especificaciones técnicas de los términos de referencia y/o pliegos para la contratación de servicios.
- Coordinar, supervisar y monitorear el desempeño de los consultores contratados para prestar servicios.
- Revisar y dar seguimiento al adecuado funcionamiento de los planes de acción desarrollados y a gestionar su implementación.

COMPONENTE 4: Plan de Sensibilización y Promoción en Materia de Seguridad Vial, diseñado e implementado.

Equipo de Consultores del Producto 4: Cantidad 5

Consultor Clave: Coordinador Técnico especialista en comunicación social, difusión institucional y gestión de proyectos educativos con aplicación de TIC's.

Perfiles y Funciones Principales:

Especialista en comunicación social, con capacidad para el diseño, implementación y gestión de campañas masivas de promoción, concientización y sensibilización.

- Conformar el equipo base;
- Establecer el conjunto de precisiones técnicas implicadas el desarrollo de la plataformas de gestión comunicacional, de difusión y educativas con aplicación de TIC's.
- Aportar las especificaciones técnicas de los términos de referencia y/o pliegos para la contratación de servicios.
- Coordinar, supervisar y monitorear el desempeño de las instituciones contratadas en el marco del proyecto.
- Coordinar, supervisar y monitorear el desempeño de los consultores contratados para prestar servicios.
- Revisar y dar seguimiento al adecuado funcionamiento de las plataformas desarrolladas y a gestionar su implementación.

ANEXO IV - PLAN DE INGRESOS

Año	Fuente	Fecha	Importe USD	Presupuesto USD	Diferencia USD
			(a)	(b)	(a)-(b)
2010	GOB	22.11.10	1.000.000.-	1.000.000.-	-
2010	GOB	26.11.10	1.000.000.-	1.000.000.-	-
2010	BIRF	30.11.10	2.566.420.-	2.566.420.-	-
2010	GOB	30.11.10	265.485.-	265.485.-	-
2010	GOB	31.12.10	1.038.580.-	1.038.580.-	-
2009	Subtotal Anual		5.870.485.-	5.870.485.-	-
2011	GOB	30.03.11	2.000.000.-	2.000.000.-	-
2011	GOB	30.09.11	1.734.515.-	1.734.515.-	-
2010	Subtotal Anual		3.734.515.-	3.734.515.-	-
	TOTAL GOB		6.105.000.-	6.105.000.-	-
	TOTAL BIRF		3.500.000.-	3.500.000.-	-
	TOTAL GENERAL		9.605.000.-	9.605.000.-	-

*Costo de Administración del Proyecto: Año 2010: USD 170.985.-; Año 2011: USD 108.772.-;
Total: USD 279.757.-

ANEXO V - PROCEDIMIENTOS DE CIERRE

Para el cierre operativo del Proyecto quedan bajo responsabilidad del Director Nacional y del Coordinador las siguientes acciones:

- a) El proyecto presentará el informe final 60 días antes de su finalización para su presentación con antelación a la reunión de Revisión Tripartita Final.
- b) Se efectuará la rendición de caja chica, la liberación de pagos pendientes y la transferencia de equipamiento. Se presentará constancia de la transferencia de los bienes adquiridos con los fondos del proyecto.
- c) Se procederá al cierre de las cuentas bancarias que el proyecto tenga habilitadas a su nombre.
- d) Se presentará el informe financiero correspondiente a la rendición del último trimestre de ejecución del proyecto.
- e) El proyecto solicitará la auditoria final, la cual deberá adjuntarse a la documentación de cierre. Asimismo deberá comunicar qué funcionario será responsable de recibir a los auditores.
- f) El proyecto presentará la Revisión Final.
- g) Se presentará un detalle de las situaciones litigiosas o reclamos pendientes.
- h) Se presentará la designación del responsable del Gobierno para la custodia de los archivos del proyecto.
- i) Se presentará un Acta de entrega de los archivos y registros del proyecto y el detalle de los mismos.
- j) Se presentará un Acta de entrega del Coordinador al Director Nacional en la que quede constancia del cumplimiento de las acciones de cierre.

ANEXO VII – MARCO NORMATIVO

TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Ley 26.363

Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley N° 24.449. Disposiciones Transitorias.

Sancionada: Abril 9 de 2008

Promulgada: Abril 29 de 2008

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

CAPITULO I

DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 1° — 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.

ARTICULO 2° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá su domicilio en la Capital de la República y podrá constituir delegaciones en el interior del país que dependerán en forma directa de la misma.

ARTICULO 3° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia.

ARTÍCULO 4° — Serán funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
- c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;
- d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;
- e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;
- f) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la

Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;

g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;

h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación;

i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial;

j) Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;

k) Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;

l) Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;

m) Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario

n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;

ñ) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650;

o) Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;

p) Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;

q) Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;

r) Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;

s) Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;

t) Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;

u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;

v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;

w) Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;

x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;

y) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.

ARTÍCULO 5° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será presidida por el Ministro del Interior, quien se encuentra facultado para:

a) Presidir las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, con voz y voto;

b) Solicitar sesiones extraordinarias de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo;

c) Designar y convocar al Comité Consultivo.

ARTÍCULO 6° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de un Director Ejecutivo con rango y jerarquía de Subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo nacional.

ARTÍCULO 7° — El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá los siguientes deberes y funciones:

a) Ejercer la representación y dirección general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actuar en juicio como actora y demandada en temas de su exclusiva competencia, quedando facultado para absolver posiciones en juicio pudiendo hacerlo por escrito;

b) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;

c) Elaborar el plan operativo anual;

d) Convocar las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, y participar en ellas con voz y voto;

- e) Convocar al Comité Consultivo por lo menos UNA (1) vez cada TRES (3) meses y someter a su consulta las políticas planificadas y las que se encuentran en ejecución;
- f) Convocar al Comité de Políticas y al Comité Ejecutivo y someter a su consideración las políticas planificadas y las que se encuentren en ejecución;
- g) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- h) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;
- i) Poner a consideración del Comité de Políticas el plan estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- j) Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento Operativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- k) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros;
- l) Requerir a los distintos organismos de la administración pública nacional la comisión transitoria de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento de la Autoridad.

ARTICULO 8º — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, ratificado por el Poder Ejecutivo nacional a través del decreto 1232 del 11 de septiembre de 2007 y la Ley 26.353.

ARTICULO 9º — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité de Políticas, que tendrá como función proponer lineamientos de armonización federal en materia de Seguridad Vial, respetando las autonomías provinciales, y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de las siguientes jurisdicciones ministeriales, con rango no inferior a Secretario: Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, Ministerio de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Ministerio de Economía y Producción y el representante de mayor jerarquía del Consejo Federal de Seguridad Vial.

ARTICULO 10. — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Ejecutivo, que tendrá como función coordinar la implementación de las políticas nacionales en materia de Seguridad Vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de la Secretaría de Transporte, de la Policía Federal Argentina, de la Gendarmería Nacional, de la Prefectura Naval Argentina, del Organismo de Control de Concesiones Viales, de la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo Federal de Seguridad Vial.

ARTICULO 11. — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática de la Seguridad Vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de todo otro ámbito comprometido con la seguridad vial, que serán invitadas a integrarlo por el Presidente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ARTICULO 12. — Los recursos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial serán los siguientes:

- a) Las partidas presupuestarias asignadas por la Ley de Presupuesto o leyes especiales;
- b) Los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros y de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en acuerdo con las autoridades locales en materia del sistema único de infracciones, licencias de conducir y otros servicios administrativos;
- c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;
- d) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;
- e) Todo otro ingreso no previsto en los incisos anteriores, provenientes de la gestión del organismo.
- f) La contribución obligatoria del UNO POR CIENTO (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de DIEZ (10) años.

ARTICULO 13. — Los ingresos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como sus bienes y operaciones, tendrán el mismo tratamiento impositivo que corresponde y se aplica a la Administración Pública Nacional. Los referidos ingresos tampoco estarán gravados con el impuesto al valor agregado.

ARTICULO 14. — Derógase el inciso 37 del artículo 22 del Título V de la Ley de Ministerios (t.o. por decreto 438/92) y sus modificatorias.

ARTICULO 15. — Incorpórase al artículo 17 del Título V de la Ley de Ministerios (t.o. decreto 438/92) y sus modificatorias, como inciso 26 el siguiente:

26. Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

ARTICULO 16. — REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR. Créase el Registro Nacional de Licencias de Conducir en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cual deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación.

ARTICULO 17. — REGISTRO NACIONAL de ESTADISTICAS EN SEGURIDAD VIAL. Créase el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá como misión recabar la información relativa a infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, de conformidad a lo que prevea la reglamentación.

ARTICULO 18. — OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Observatorio de Seguridad vial, en el ámbito, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período.

ARTICULO 19. — Transfiérase el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito de la órbita del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CAPITULO II

DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 24.449

ARTICULO 20. — Modifícase el artículo 2º de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 2º: **COMPETENCIA.** Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnase a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

ARTICULO 21. — Modifícase el artículo 6º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 6º: **CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.** Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría.

El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico.

ARTICULO 22. — Deróganse los incisos e) y f) del artículo 7º de la Ley 24.449.

ARTICULO 23. — Modificase el artículo 8º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 8º: REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación.

A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo.

Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación.

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

ARTICULO 24. — Modificase la denominación del Capítulo II del Título III de la Ley 24.449, por la siguiente:

"Licencia Nacional de Conducir"

ARTICULO 25. — Modificase el artículo 13 de la Ley 24.449 el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 13: CARACTERISTICAS. Todo conductor será titular de una Licencia Nacional de Conducir ajustada a lo siguiente:

a) La Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio, previa intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme lo establezca la reglamentación;

b) La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se individualizará por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente;

c) Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta CINCO (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar el titular antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;

d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;

e) A partir de la edad de SESENTA y CINCO (65) años se reducirá la vigencia de la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los periodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación;

f) La emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación;

g) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;

h) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, permitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por intermedio de la Autoridad de Aplicación y Comprobación correspondiente, restringir la circulación en jurisdicción nacional del titular de la licencia otorgada en infracción, y a la vez, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

ARTICULO 26. — Modifícase el artículo 14 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 14: REQUISITOS:

a) La autoridad emisora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de DOS (2) años.
8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

ARTICULO 27. — Incorpórase como último párrafo del artículo 26 de la Ley 24.449, el siguiente:

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial. Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

ARTICULO 28. — Incorpórase como artículo 26 bis de la Ley 24.449, el siguiente:

Artículo 26 bis: VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PUBLICA. Limitase el expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo, en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación. Las violaciones a esta limitación serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la Ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

ARTICULO 29. — Incorpórase como último párrafo del artículo 29 de la Ley 24.449 - Condiciones de Seguridad, el siguiente:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.

ARTICULO 30. — Modifícase el artículo 71 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 71: INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado, que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de fehaciente constatación.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor, está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar.

Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de SESENTA (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juzgamiento al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la Licencia Nacional de Conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la Licencia de Conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor.

Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales.

La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción.

El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

ARTICULO 31. — Incorpóranse como apartados 7 y 8 del inciso c) del artículo 72 de la Ley 24.449, los siguientes:

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

8. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso r) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

ARTICULO 32. — Incorpórase como artículo 72 bis de la Ley 24.449, el siguiente:

Artículo 72 bis: **RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACION DEL INculpADO – AUTORIZACION PROVISIONAL.** En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculcado. Dicho documento habilitará al inculcado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

De inmediato, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al juez o funcionario que corresponda.

Dentro del referido plazo de TREINTA (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa.

En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el juez o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de SESENTA (60) días corridos desde la vigencia de la Boleta de Citación del Inculcado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibiliten emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los TREINTA (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la Boleta de Citación.

La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de NOVENTA (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la Boleta de Citación.

En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de TREINTA (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad.

La licencia de conducir será restituida por el juez o funcionario competente, si correspondiere, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- a) Pago de la multa;
- b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente,

Si el infractor no se presentara pasados los NOVENTA (90) días corridos desde la fecha de confección de la Boleta de Citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el procedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del juez o funcionario competente.

En el supuesto del inciso x) del artículo 77, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Revisión Técnica Obligatoria.

Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 71.

ARTICULO 33. — Incorpóranse como incisos m) a y) del artículo 77 de la Ley 24.449, los siguientes

- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;
- n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un DIEZ POR CIENTO (10%);
- ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación;
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos;
- p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo;
- q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor;
- r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;
- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;
- t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad;
- u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera;
- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley;
- w) La conducción de vehículos a contramano;
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria;
- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

ARTICULO 34. — Modificase el artículo 84 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 84: MULTAS. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial.

En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Las multas serán determinadas en la reglamentación desde un mínimo de CINCUENTA (50) UF hasta un máximo de CINCO MIL (5000) UF.

Se considerarán como agravantes los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios.

Para las comprendidas en el inciso 1 del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en función de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de VEINTE MIL (20.000) UF.

Accesoriamente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

ARTICULO 35. — Modificase el artículo 85 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 85: PAGO DE MULTAS. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;
- c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos, la cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta Ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

ARTICULO 36. — Modificase el artículo 89 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 89: PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

- a) A los DOS (2) años para la acción por falta leve;
- b) A los CINCO (5) años para la acción por falta grave y para sanciones;

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

ARTICULO 37. — Vigencia. Esta ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial, las reglamentaciones existentes antes de la entrada en vigencia de la presente ley continuarán aplicándose hasta su reemplazo, en tanto no se opongan a lo previsto en la presente.

ARTICULO 38. — Adhesiones. Se invita a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios de la República a adherir a la presente ley.

CAPITULO III

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 39. — El Poder Ejecutivo nacional en el plazo de SESENTA (60) días a partir de la entrada en vigencia de la presente deberá proceder a su reglamentación.

ARTICULO 40. — La Agencia Nacional de Seguridad Vial fijará las pautas de control y fiscalización del período transitorio en el que se mantendrán vigentes las Licencias de Conducir emitidas conforme la normativa anterior a la entrada en vigencia de la presente ley, el cual no podrá exceder el plazo máximo de CINCO años

ARTICULO 41. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS NUEVE DIAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL OCHO.

—REGISTRADA BAJO EL N° 26.363—

EDUARDO A. FELLNER. — JULIO CESAR C. COBOS. — Marta A. Luchetta. — Juan J. Canals.

TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Ley 26.353

Ratifícase, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial", suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007.

Sancionada: Febrero 28 de 2008

Promulgada de Hecho: Marzo 25 de 2008

El Senado y Cámara de Diputados

de la Nación Argentina reunidos en Congreso,

Sancionan con fuerza de

Ley:

ARTICULO 1º — Ratifícase, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial", suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007, y que como Anexo forma parte integrante de la presente.

ARTICULO 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTIOCHO DIAS DEL MES DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL OCHO.

— REGISTRADO BAJO EL N° 26.353 —

EDUARDO A. FELLNER. — JULIO CESAR C. COBOS. — Enrique Hidalgo. — Juan H. Estrada.

CONVENIO FEDERAL

SOBRE ACCIONES EN MATERIA

DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Entre el ESTADO NACIONAL, representado en este acto por el Señor Ministro del Interior de la Nación, Cdor. Aníbal Domingo Fernández, en adelante "LA NACION", y las provincias de BUENOS AIRES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Felipe Solá, de CATAMARCA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Eduardo Brizuela del Moral, de CORDOBA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Francisco Fortuna, de CORRIENTES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Arturo Colombi, del CHACO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Abelardo Roy Nikisch, de CHUBUT, representada en este acto por el Señor Gobernador, Mario Das Neves, de ENTRE RIOS, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Jorge Busti, de FORMOSA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Gildo Insfran, de JUJUY, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Eduardo Fellner, de LA PAMPA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Verna, de LA RIOJA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Sergio Casas, de MENDOZA,

representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Juan Carlos Jalif, de MISIONES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Rovira, de NEUQUEN, de RIO NEGRO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Miguel Angel Saiz, de SALTA, de SAN JUAN, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. José Luis Gioja, de SAN LUIS, representada en este acto por la Señora Asesora Legislativa del Ministerio de Seguridad, Dra. Susana María del Carmen Placidi, de SANTA CRUZ, representada en este acto por la Señora Subdirectora de la Casa de Santa Cruz, Dra. Patricia Alsua, de SANTA FE, representada en este acto por el Señor Gobernador, Jorge Obei, de SANTIAGO DEL ESTERO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Gerardo Zamora, de TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA e ISLAS DEL ATLANTICO SUR, representada en este acto por el Señor Gobernador, Hugo Coccaro, de TUCUMAN, representada en este acto por el Señor Gobernador, Cdor. José Alperovich y la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, representada en este caso por el Señor Jefe de Gobierno, Jorge Teerman, en adelante "LAS PROVINCIAS", acuerdan en celebrar el presente Convenio cuyo objeto es constituir el Registro Nacional de Licencias de Conductor, regidos de conformidad a las siguientes cláusulas:

ANTECEDENTES:

Que LA NACION y LAS PROVINCIAS han abordado distintas acciones destinadas a paliar las graves secuelas personales, familiares y sociales que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en la República.

Que las estadísticas recavadas fijan que alrededor de seis mil personas mueren anualmente como consecuencia de siniestros de tránsito, cifra que representa un 2.5% de la totalidad de los decesos ocurridos en igual período, siendo la cuarta causa de mortalidad en la Argentina.

Que a este de por sí luctuoso panorama respecto del infortunio de miles de habitantes, se añaden los intensos efectos económicos que la siniestralidad vial produce sobre distintos ámbitos de las actividades productivas y los extra costos que se añaden por impacto de esta problemática.

Que en este sentido, los costos que se afrontan por las circunstancias derivadas de los accidentes de tránsito son iguales a un rango entre el 1 -2% del PBI.

Que existe la coincidencia generalizada acerca de la necesidad de proveer las medidas que, fundadas en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, permitan homogeneizar y dar consistencia a los múltiples esfuerzos realizados en cada jurisdicción en pos de revertir la situación descrita, aunando las tareas en pos de una eficaz y eficiente gestión de las materias involucradas.

Que en primer término, resulta imprescindible establecer mecanismos que garanticen la aplicación de criterios unívocos respecto de la emisión de Licencias de Conductor en todo el territorio nacional, sobre pautas de uniformidad y seguridad documental, así como concentrar la registración de las mencionadas licencias en un solo ente, permitiendo el acceso de todas las jurisdicciones emisoras a fin de dar certeza sobre el carácter único de la habilitación, su autenticidad y vigencia.

Que en el marco del "Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009", elaborado por las entidades Jueves 27 de marzo de 2008 integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial —Consejo Federal de la Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito — se prevé la implementación de mecanismos de control del otorgamiento de licencias de conductor, mediante la creación del Registro Único de Emisión de Licencias de Conductor, sugiriendo su funcionamiento en ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Que la constitución del mencionado registro permitirá un eficiente control de Licencias de Conductor a la vez que optimizará el Sistema de Antecedentes de Tránsito en el país, con acceso de todas las jurisdicciones, así como el intercambio electrónico de los datos y asientos

referentes a la autenticidad y vigencia de las habilitaciones, siguiendo la orientación del artículo 13 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas reglamentarias.

Que vinculado al tema recién expuesto, resulta imprescindible modificar los criterios de vigencia de las Licencias de Conductor, ajustando la misma a la conducta de su titular.

Que a tal fin el método de Licencias por Puntaje se ha evidenciado en la experiencia internacional como idóneo para alertar en forma permanente sobre el comportamiento en la vía pública, restringiendo de las habilitaciones a aquellas personas que han demostrado su desapego a las normas de tránsito y seguridad vial.

Que en consecuencia se procura el establecimiento de dicho sistema, detallando los criterios a seguir para su consagración.

Que una de las realidades más graves que se verifican en la conducción de vehículos automotores es su práctica en condiciones de intoxicación alcohólica, debiendo acordarse acciones concretas a fin de erradicar esa conducta.

Que en tal sentido resulta preliminar fijar en forma homogénea los parámetros de medición de alcohol en sangre que impiden la conducción.

Que asimismo, la gravedad de dicha conducta infractora, obliga a implementar, además de las pautas de retención del conductor alcoholizado, los requisitos previstos por la propia Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial con el objeto de imponer en esos casos la pena de arresto por ella prevista.

Que sumado a lo recién expuesto, debe disuadirse la ingesta de alcohol por parte de los conductores, coadyuvando, a lograr ese efecto la prohibición de expendio de ese tipo de bebidas en ámbitos directamente vinculados a las rutas y caminos de la República.

Que uno de los factores que coadyuvan al alto grado de siniestralidad que se verifica en el país es la inobservancia generalizada de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación.

Que a fin de neutralizar esta realidad deben intensificarse los controles, utilizando todos los medios disponibles, especialmente aquellos de carácter automatizado, que garantizan un control eficiente y el respaldo documental indubitable respecto de la comisión de esas infracciones.

Que con el mismo objetivo se requiere aunar criterios y acciones respecto de la fiscalización del cumplimiento de los principales requisitos de circulación emergentes de la normativa de tránsito.

Que resulta conveniente que las funciones de prevención y control del tránsito en el Sistema Vial Nacional sean asignadas a un solo organismo responsable, con el objetivo de consolidar dichas tareas en un marco de consistencia que evite criterios operativos dispares en la ejecución de ese cometido.

Que deben acordarse los medios de carácter institucional y las acciones de implementación instrumental referentes a las medidas que LA NACION y LAS PROVINCIAS determinan en este acto.

Que LAS PROVINCIAS han participado en forma preponderante en el diseño de las acciones que son materia del presente Convenio a través de la actuación de sus representantes en el Consejo Federal de la Seguridad Vial.

Que además de los entes integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial, múltiples organizaciones no gubernamentales vinculadas en forma constante a los esfuerzos por mitigar la siniestralidad vial, así como reconocidos especialistas en la materia, han aconsejado y solicitado, entre otras medidas, las que conforman los acuerdos que se adoptan en el marco de este acto.

Que asimismo, como fuera expuesto, las medidas a concertar se encuentran previstas con carácter programático en el "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL —2006 / 2009—", aprobado por la XXXI Asamblea del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Que en consecuencia y sobre la base de sus determinaciones, deben establecerse las bases para la interacción de LA NACION y LAS PROVINCIAS, adoptando, con la celeridad que exige la situación analizada, concretos cursos de actuación que permitan mitigar el flagelo de la inseguridad en las vías de circulación de la República, por lo cual las partes convienen:

CAPITULO I.-

LICENCIAS DE CONDUCTOR

PRIMERA: CONSTITUCION DEL REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.- Las partes acuerdan que LA NACION procederá a crear el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR, que funcionará en ámbito del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, organismo dependiente de la DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS de la SUBSECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARIA de JUSTICIA del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. El Registro a crearse tendrá alcance nacional y operará como sistema organizativo federal.

SEGUNDA.- FUNCIONES A ASIGNAR: El REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR tendrá las siguientes funciones:

- a) Coordinar con las jurisdicciones provinciales, las pautas referentes a sus características, sobre la base de las determinaciones fijadas por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas reglamentarias y las respectivas leyes provinciales.
- b) Establecer el modelo unificado de las Licencias de Conductor que expedirán todas las jurisdicciones emisoras de licencias, fijando las normas técnicas para su diseño y confección, cuya única diferencia será la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad municipal o provincial que lo emita.
- c) Determinar los dispositivos de seguridad que deberán contener las Licencias de Conductor a registrar, determinando los estándares técnicos a seguirse a esos efectos.
- d) Certificar la Licencia de Conductor tipo emitida por cada una de las jurisdicciones expedidoras, respecto de su adecuación a las normas y estándares determinados por el propio Registro para el documento, teniendo esa certificación carácter homologatorio.
- e) Registrar la totalidad de las Licencias de Conductor expedidas por las autoridades municipalidades o provinciales, conteniendo el detalle documental de su emisión, renovación o cancelación, determinando los medios de comunicación a tal fin, con preponderancia de la utilización de la Red Informática de Antecedentes de Tránsito, a través de su implementación definitiva y futura expansión.
- f) Fijar los principios generales y las pautas de procedimiento, comunicación permanente y registro, correspondientes al Sistema de Puntos para las Licencias de Conductor, de conformidad a lo acordado en la cláusula cuarta del presente Convenio.

g) Recibir, a través de LAS PROVINCIAS, la información correspondiente a la totalidad de las actas de constatación por infracciones de tránsito levantadas por las autoridades jurisdiccionales correspondientes y de las penalidades aplicadas en su consecuencia, llevando su registro permanente y actualizado.

h) Establecer, conjuntamente con LAS PROVINCIAS, los medios técnico-informáticos que permitan en forma instantánea el acceso de todas las jurisdicciones a los asientos registrales, así como su intercambio y actualización permanente.

TERCERA.- IMPLEMENTACION: Con el objeto de implementar el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR, las partes acuerdan suscribir Convenios Específicos con el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO fijando las bases técnico-operativas y económicas destinadas a regir su funcionamiento.

En lo procedente, será de aplicación el Sistema de Cooperación Técnica y Financiera contemplado por las Leyes 23.283 y 23.412.

Asimismo convienen, que una vez implementado el Registro, será condición indispensable, tanto para la emisión de nuevas Licencias de Conductor, como para la renovación de las actualmente vigentes, su consulta respecto a la existencia de otras habilitaciones vigentes a nombre del solicitante, clase o tipo de las mismas y jurisdicción emisora, así como en lo referente a sus antecedentes en la materia, comprendiendo el informe a recabarse la enumeración de las actas de infracción en trámite, su fecha, motivo y clasificación de la infracción atribuida, y el detalle de aquellas penalidades impuestas, su fecha, causa, sanción determinada, y si la misma ha tenido efectivo cumplimiento por parte del infractor o si se encuentra pendiente.

Las partes acuerdan que no darán curso a las solicitudes de Licencias de Conductor efectuadas a las autoridades emisoras de su jurisdicción, sean de carácter originario o por renovación, en los siguientes casos:

- a) Encontrarse vigente otra licencia de la misma clase a nombre del solicitante, o hallarse aquella suspendida, inhabilitada o revocada, dentro de su período de vigencia.
- b) Encontrarse pendientes de conclusión los procedimientos para la aplicación de sanciones instruidos en cualquier jurisdicción, cuando éstos, singularmente, o en forma acumulada, involucren tres o más infracciones de carácter "grave" o "muy grave", o cinco "leves".
- c) Encontrarse pendientes de íntegro cumplimiento las penalidades firmes aplicadas en cualquier jurisdicción, independientemente del carácter, naturaleza o cantidad de las sanciones impuestas.

Las tramitaciones de las solicitudes de Licencias afectadas por las situaciones descriptas en los literales precedentes, serán suspendidas preventivamente hasta tanto el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR reciba la comunicación de la autoridad jurisdiccional ante la cual tramitan los procedimientos allí indicados, mediante la cual se notifique la extinción de las causales que motivaron dicha suspensión. El Registro tomará asiento de la mencionada comunicación, notificando la circunstancia apuntada a la autoridad emisora ante la cual se tramita la Licencia en cuestión.

CUARTA.- ADOPCION DEL SISTEMA UNIFICADO DE PUNTAJE PARA LAS LICENCIAS DE CONDUCTOR: Las partes convienen establecer en el ámbito de cada una de sus jurisdicciones, que la emisión de Licencias de Conductor y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. La comisión de infracciones calificadas por la normativa de tránsito como "graves" o "muy graves", o la reiteración de infracciones "leves", generará la deducción de puntos del total inicial otorgado. En caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, la licencia caducará de pleno derecho, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de

una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ninguna jurisdicción, por el plazo de un (1) año, como mínimo, computado a partir de la notificación de la caducidad, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades específicas correspondientes, o de las inhabilitaciones que se hubieran decretado en sede judicial.

las partes manifiestan la necesidad de unificar en todas las jurisdicciones los parámetros del sistema de puntaje para las Licencias de Conductor, a cuyo efecto acuerdan que en un plazo de 120 días quedarán definidos dichos parámetros.

Asimismo, las partes acuerdan que comunicarán la caducidad de las Licencias que tenga lugar en virtud de la aplicación de la presente cláusula, dentro de los cinco (5) días de dispuesta, 'al REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.

CAPITULO II.-

ALCOHOLEMIA

QUINTA.- UNIFICACION DE CRITERIOS DE DETERMINACION Y CONTROL: Las partes acuerdan extender e intensificar los controles de alcoholemia que realizan en sus respectivas jurisdicciones, adoptando las pautas establecidas por la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788 respecto a la determinación de los porcentajes de alcohol en sangre que inhabilitan para la conducción de vehículos automotores.

En consecuencia no será admisible conducir con los siguientes grados de alcoholemia en ninguna de las jurisdicciones:

- a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre.
- b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre.
- c) vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

Las partes convienen establecer métodos unificados para la realización de los controles de alcoholemia, tomando como base las determinaciones de procedimiento fijadas por el artículo 72 inciso a) numeral 1 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y su reglamentación.

Asimismo acuerdan que los dispositivos de medición de alcohol en sangre de los conductores, serán homologados por la autoridad competente en la materia.

SEXTA.- IMPLEMENTACION DE LA SANCION DE ARRESTO: Las partes acuerdan dictar, o promover, según corresponda, las medidas necesarias para establecer la efectiva aplicación de la sanción de arresto a quienes conduzcan en estado de intoxicación alcohólica, de acuerdo a lo prevenido por el artículo 86 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, garantizando que dicha penalidad se ajuste a las reglas contenidas en el artículo 87 del mencionado cuerpo legal.

El mismo temperamento se conviene aplicar a la organización o participación, en la vía pública, en competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

SEPTIMA.- PROHIBICION DE EXPENDIO Y PUBLICIDAD DE BEBIDAS ALCOHOLICAS A LA VERA DE LAS VIAS DE CIRCULACION: Las partes acuerdan establecer en ámbito de sus respectivas jurisdicciones, mediante el dictado las normas que resulten pertinentes, la prohibición absoluta de expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, en estaciones de servicio, paradores u otro tipo de establecimiento, que tengan acceso directo

desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las Provincias o sus Municipios.

Asimismo, las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad relativa a bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las indicadas áreas puedan ser visualizadas desde las mismas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las Provincias o sus Municipios.

Una vez establecidas, la violación de las prohibiciones indicadas en la presente cláusula, será sancionada con las multas y clausuras establecidas por la Ley N° 24.788.

CAPITULO III.-

CONTROL DE VELOCIDADES

OCTAVA.- INTENSIFICACION: Las partes convienen intensificar en todas las vías de circulación sometidas a sus respectivas jurisdicciones el control de las velocidades máximas, límites especiales y velocidades precautorias, establecidas por la normativa de tránsito.

NOVENA.- SISTEMA DE REGISTRO RADARIZADO Y FOTOGRAFICO: Las partes coinciden que a pesar de los cuestionamientos que sufrieran por razones relativas a los criterios con que fueron implementados y operados en algunas jurisdicciones municipales, los sistemas de control de velocidades máximas mediante la utilización de instrumental y dispositivos radarizados con respaldo fotográfico resultan medios idóneos para una eficaz fiscalización de esas reglas de circulación. Por ello entienden que se encuentran dadas las condiciones para el restablecimiento de ese tipo de equipamiento en forma tal que garantice su apego a las normas metrológicas vigentes para toda la República, y en consecuencia acuerdan:

a) La Nación y las Provincias aplicarán para el control de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación, sistemas de foto radar que se ajusten a las determinaciones de la Resolución N° 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la Nación reglamentaria de la Ley de Metrología Legal N° 19.511, según lo establecido por la Ley N° 25.650.

b) Los sistemas a ser implementados deberán ser autorizados, con carácter previo a su utilización, por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, de conformidad a lo previsto por el apartado 9.5 del Anexo T del Decreto N° 779/ 95, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

c) En ningún caso la implementación de los sistemas tratados tendrá como finalidad principal la recaudación proveniente de la aplicación de las sanciones pecuniarias que resulten de las infracciones constatadas por dicho medio. A tal fin, el señalamiento relativo a los límites de velocidades máximas y mínimas, por tramos de la vía, se ajustará a las determinaciones del "Sistema de Señalización Vial Uniforme" aprobado por el Anexo L del Decreto N° 779/95, adecuándose las variaciones de las velocidades señaladas, descendentes o ascendentes, a las distancias necesarias para permitir su segura observancia.

d) Cuando las autoridades jurisdiccionales no operen en forma directa los sistemas de registro fotográfico, contratando con empresas privadas ese servicio, la contraprestación a cargo de los entes públicos contratantes no podrá consistir, total o parcialmente, en porcentajes del producido de las multas aplicadas ni en ningún otro parámetro vinculado al rendimiento económico del equipamiento aportado.

DECIMA.- SISTEMA DE CONTROL DE VELOCIDAD PROMEDIO ENTRE ESTACIONES DE PEAJE: La Nación implementará un sistema de control de velocidades máximas consistente en el cálculo automático del tiempo irrogado a los vehículos que circulen por autopistas y rutas concesionadas para cubrir la distancia existente entre estaciones de peaje, del que se obtendrá

la velocidad promedio aplicada por el conductor para ese recorrido. El equipamiento permitirá la lectura de los tickets o de los dispositivos de pago electrónico, en cada una de las cabinas de cobro, emitiendo el reporte de la velocidad promedio alcanzada, sirviendo éste de respaldo para la inmediata constatación de las infracciones, en aquellos casos de haberse superado la velocidad máxima promedio correspondiente al tramo recorrido.

En la etapa de desarrollo experimental e implementación, el sistema será aplicado a la circulación de los servicios de transporte público de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional y al transporte de carga sometido a dicha jurisdicción.

La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, a través de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, y la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, del mismo Ministerio, a través del ORGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES VIALES, elaborarán las bases y protocolos técnicos del equipamiento a ser introducido por los concesionarios viales, sus pautas de operación y el programa de control del transporte de pasajeros y cargas mediante el sistema promovido.

Una vez generalizado el sistema, las Provincias implementarán en los caminos y autopistas concesionados por sus respectivas jurisdicciones, sistemas de las mismas características, recibiendo de LA NACION la colaboración que a tales fines aquéllas estimen.

UNDECIMA.- PROHIBICION DE PUBLICIDAD LAUDATORIA: Las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad a través de la cual se fomente, incite o pondere la conducción a velocidad excesiva, primordialmente aquella emplazada en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, estableciendo las penalidades para el caso de inobservancia de dicha prohibición.

CAPITULO IV.-

CONTROL DE LOS REQUISITOS PARA LA CIRCULACION DE LOS VEHICULOS.

DUODECIMA.- ALCANCE PRIORITARIO: Las partes coinciden y acuerdan en dar prioridad al control de los siguientes requisitos correspondientes a la documentación y equipamiento de los vehículos automotores:

Documentales: Licencia de Conducir, Cédula de Identificación del Vehículo, Comprobante de Seguro vigente, Placas de identificación de Dominio.

Dispositivos de Seguridad: Luces Reglamentarias, según el tipo de vehículo de que se trate, Matafuego y balizas portátiles normalizadas.

Utilización de: Cinturones de Seguridad por todos los ocupantes de los vehículos que reglamentariamente estén dotados de ellos, Casco normalizados y anteojos o antiparras por todos los tripulantes de motocicletas.

Observación de la obligación de transportar los menores de diez (10) años en los asientos posteriores del vehículo.

Control de la jornada laboral y cumplimiento de los descansos obligatorios del personal de conducción de los servicios de transporte público de pasajeros y de cargas, en forma conjunta con los entes públicos con competencia específica en la materia.

DECIMOTERCERA.- CONCENTRACION DE LOS CONTROLES: A los efectos de hacer más eficientes los controles sobre el cumplimiento de los requisitos de circulación de cualquier otra directiva emergente de la normativa de tránsito, se habilitarán como centros unificados de control espacios correspondientes a Estaciones de Peaje, localización de básculas de pesaje, intersecciones de rutas, acceso a puentes y túneles, cualquier otro lugar que por su carácter de

atractor de tránsito facilite las tareas de prevención y control, debiéndose aplicar los métodos de operación y control del tránsito que garanticen el menor riesgo de accidentes durante dichos controles.

DECIMOCUARTA.- APLICACION DE LOS PRINCIPIOS DE RETENCION DE VEHICULOS EN INFRACCION: Las partes declaran que las determinaciones indicadas en la cláusula precedente, permitirán la aplicación material de las medidas de retención preventiva, de conductores, licencias y vehículos, previstas por el artículo 72 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, en las condiciones fijadas para su ejercicio por su reglamentación, Decreto N° 779/95.

CAPITULO V.-

CONTROL Y FISCALIZACION DEL TRANSITO EN RUTAS NACIONALES

DECIMOQUINTA.- ASIGNACION DE FUNCIONES A GENDARMERIA NACIONAL: El PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del Decreto N° 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo "in fine", de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, ha asignado a GENDARMERIA NACIONAL, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional o sometidos a su jurisdicción.

DECIMOSEXTA.- COMPETENCIA Y JUZGAMIENTO LOCAL: Reconociendo que la atribución del juzgamiento de las infracciones que GENDARMERIA NACIONAL constata en ejercicio de las funciones asignadas, es inherente a las autoridades locales, LA NACION, a través de GENDARMERIA NACIONAL y LAS PROVINCIAS, suscribirán, con los alcances determinados por el artículo 2º del mencionado Decreto N° 516/07 y por el artículo 2º del Decreto N° 779/95, los respectivos Convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los ámbitos correspondientes a tramos, corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de LAS PROVINCIAS para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Las constataciones volcadas en actas de infracción confeccionadas por GENDARMERIA NACIONAL, se labrarán en formularios preimpresos y numerados provistos por LAS PROVINCIAS, acordándose que aquella los remitirá en forma inmediata a la autoridad de juzgamiento local y al Registro a crearse, esto último de acuerdo a lo establecido en la cláusula primera, en virtud de las misiones asignadas por la cláusula segunda inc. g), ambas del presente convenio.

Los convenios a suscribir contemplarán los porcentajes de participación a favor de GENDARMERIA NACIONAL respecto de los montos efectivamente percibidos por las autoridades locales como consecuencia de la instrucción de las actas de infracción labradas por la fuerza.

Asimismo preverán otros aspectos que permitan la coordinación de las tareas asignadas por el artículo anterior con las autoridades locales.

CAPITULO VII.-

IMPLEMENTACION DEL PRESENTE CONVENIO

DECIMO SEPTIMA.- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: Las partes reconocen la importante tarea que cumplen los organismos que componen el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, y especialmente la formulación, a través de ellos, del "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL —2006 / 2009—", aprobado por la XXXI Asamblea del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Con el objeto de consolidar, ampliar y coordinar la ejecución de las acciones que se desprenden del indicado Plan, las partes coinciden en la necesidad de conformar un ámbito de carácter permanente a cargo de su seguimiento y concreción en aquellas temáticas que hacen a la aplicación de las normas de tránsito en función de prevención, control y fiscalización.

Por ello acuerdan crear la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que funcionará en ámbito del PODER EJECUTIVO NACIONAL - MINISTERIO DEL INTERIOR, y tendrá como principal misión coordinar los esfuerzos nacionales y provinciales para el control y fiscalización de la circulación vehicular en los caminos y rutas del país, sin que las funciones a asignar impliquen alteración o mengua de las jurisdicciones locales.

La Agencia a crearse circunscribirá su accionar a las precitadas acciones, sin que su funcionamiento importe superposición de tareas con las asignadas a los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Anexo T del Decreto N° 779/95).

DECIMOCTAVA.- EMISION DE ACTOS Y SUSCRIPCION DE CONVENIOS: Las partes acuerdan emitir, o propiciar, según el caso, la totalidad de los actos administrativos o reformas normativas, que resulten necesarias dentro del ámbito de cada una de sus jurisdicciones, a fin de poner en ejecución los acuerdos alcanzados por el presente convenio, suscribiendo asimismo, los acuerdos específicos de carácter complementario destinados a tal objetivo.

DECIMONOVENA.- PLAZOS: Las partes acuerdan que la emisión de los actos internos indicados en la cláusula precedente, así como la suscripción de los convenios específicos por ambas partes, se concluirán dentro del plazo de NOVENTA (90) días computados a partir de la fecha en que se suscribe el presente convenio.

VIGESIMA.- INSTRUCCIONES: Las partes acuerdan que impartirán a los entes u organismos con incumbencia específica de sus respectivas jurisdicciones que cada una designe, las instrucciones destinadas a coordinar las tareas necesarias para dar cumplimiento, dentro del plazo estipulado por la cláusula precedente, a los acuerdos alcanzados por el presente Convenio.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 15 días del mes de agosto de 2007.

MINISTERIO DEL INTERIOR

Decreto 1787/2008

Apruébase la estructura organizativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Bs. As., 5/11/2008

VISTO el Expediente N° S02:0005246/2008 del registro del MINISTERIO DEL INTERIOR, las Leyes N° 26.337 —aprobatoria del Presupuesto General de la Administración Pública Nacional para el ejercicio 2008— y N° 26.363, el Decreto N° 357 del 21 de febrero de 2002, sus modificatorios y complementarios, y,

CONSIDERANDO:

Que mediante la Ley N° 26.363 se creó la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), 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.

Que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL tiene 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.

Que resulta pertinente dotar a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), de una estructura organizativa que le permita alcanzar los objetivos de su creación, así como el óptimo ejercicio, en tiempo real, de las competencias asignadas y de la constante interrelación que deberá mantener con los distintos organismos con competencias afines en todo el territorio nacional.

Que para ello, y en virtud de lo establecido por el artículo 6° de la Ley N° 26.337, resulta menester efectuar una compensación de cargos. Asimismo, el artículo 7° de dicha ley dispuso el congelamiento de los cargos vacantes financiados existentes a la fecha de la sanción de la misma en las Jurisdicciones y Entidades de la Administración Nacional y de los que queden vacantes, salvo decisión fundada del Jefe de Gabinete de Ministros.

Que la SECRETARIA DE GABINETE Y GESTION PUBLICA de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR, han tomado la intervención que les compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades otorgadas por el artículo 99, inciso 1 de la CONSTITUCION NACIONAL y en los artículos 6° y 10 de la Ley N° 26.337.

Por ello,

LA PRESIDENTA DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° — Apruébase la estructura organizativa de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), organismo descentralizado en el ámbito del MINISTERIO DEL INTERIOR, de acuerdo con el Organigrama, Objetivos y Responsabilidad Primaria y Acciones, que como Anexos I y II forman parte integrante del presente Decreto.

Art. 2° — El Director Ejecutivo de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será asistido por UN (1) Subdirector Ejecutivo como autoridad superior, quien podrá reemplazarlo en caso de ausencia o impedimento. Dicho Subdirector Ejecutivo tendrá una remuneración equivalente

a Nivel A grado 0 del Sistema Nacional de la Profesión Administrativa con nivel de Función Ejecutiva I (Decreto N° 993/91-t.o. 1995).

Art. 3° — Facúltase al Presidente de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, previa intervención de la SECRETARIA DE GABINETE Y GESTION PUBLICA de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, a aprobar y modificar la dotación de la referida Agencia Nacional, de conformidad con las sucesivas leyes de presupuesto.

Art. 4° — Modifícase la distribución del PRESUPUESTO DE LA ADMINISTRACION NACIONAL — Recursos Humanos — en la parte correspondiente a la Jurisdicción 30, MINISTERIO DEL INTERIOR para el Ejercicio 2008 y la correspondiente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) Entidad N° 203, de acuerdo al detalle obrante en las Planillas Anexas al presente artículo, que forman parte integrante del mismo.

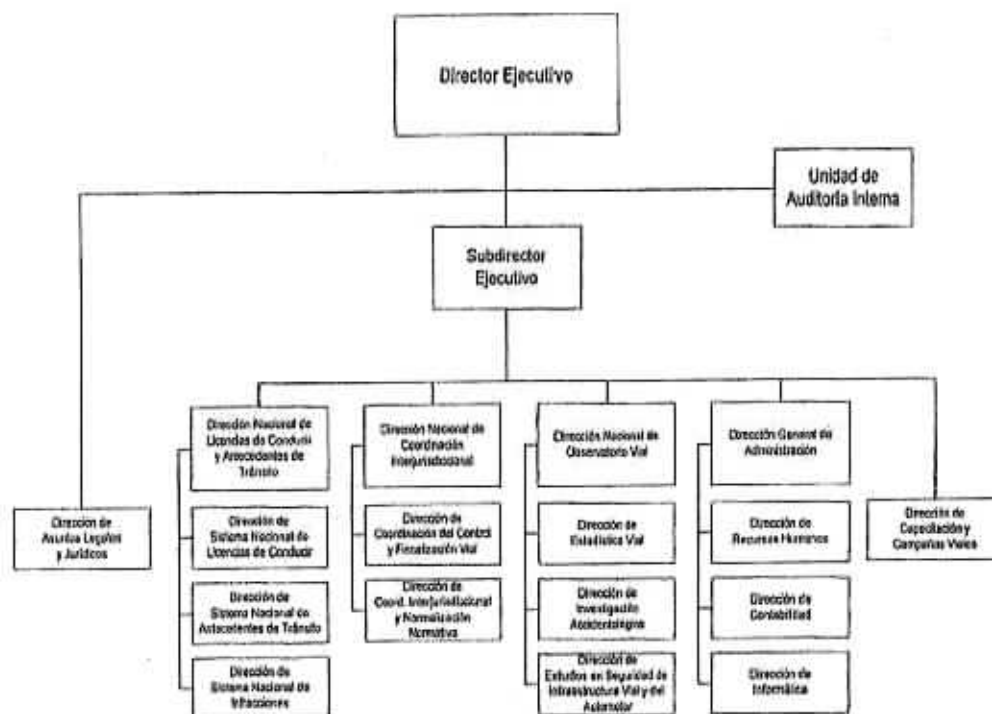
Art. 5° — Incorpórase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL al Anexo III al Artículo 3° del Decreto N° 357 del 21 de febrero de 2002, sus modificatorios y complementarios — Organismos Descentralizados de la Administración Pública Nacional— en el apartado XII, correspondiente al MINISTERIO DEL INTERIOR.

Art. 6° — La atención de las erogaciones de las áreas afectadas por este Decreto, hasta tanto se efectúen las adecuaciones presupuestarias correspondientes, serán atendidas con cargo a los créditos presupuestarios de la Jurisdicción 30 - MINISTERIO DEL INTERIOR.

Art. 7° — Instrúyese al JEFE DE GABINETE DE MINISTROS a efectuar las modificaciones presupuestarias que sean necesarias para la implementación de lo establecido en esta medida.

Art. 8° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — FERNANDEZ DE KIRCHNER. — Sergio T. Massa. — Aníbal F. Randazzo.

ANEXO I



ANEXO II
MINISTERIO DEL INTERIOR
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Objetivos

1. Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
2. Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
3. Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;
4. Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;
5. Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;
6. Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;
7. Colaborar con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;
8. Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y a las pautas de procedimiento establecidos en la Ley N° 26.363, en sus normas complementarias y reglamentarias.
9. Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado Nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial;
10. Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;
11. Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;
12. Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;
13. Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario;
14. Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;

15. Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semi automáticos de control de infracciones así como el uso manual de dichos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, y de las pertinentes homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes Nros. 19.512 y 25.650;

16. Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determinen sus normas reglamentarias, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;

17. Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;

18. Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;

19. Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la Ley N° 26.363, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;

20. Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;

21. Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la Ley N° 26.363.

22. Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;

23. Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;

24. Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;

25. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, pública y/o privada, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la Ley N° 26.363.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

Responsabilidad Primaria

Verificar el mantenimiento de un adecuado sistema de control interno incorporado a la organización de la jurisdicción, privilegiando las pautas dictadas por la economía, eficiencia y

eficacia con el alcance previsto en el Título VI de la Ley N° 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional y sus normas complementarias y modificatorias.

Acciones

1. Elaborar el Planeamiento General de la Auditoría y obtener su aprobación;
2. Participar en la definición de normas y procedimientos a efectos de establecer normas y sistemas de control interno y efectuar su seguimiento;
3. Verificar el cumplimiento de las políticas, planes y procedimientos dados para el MINISTERIO DEL INTERIOR;
4. Revisar y evaluar la aplicación de los controles operativos, contables, de legalidad y financieros;
5. Determinar la confiabilidad de los datos que se utilicen en la elaboración de la información;
6. Producir informes sobre las actividades desarrolladas y, en su caso, formular las recomendaciones y observaciones que correspondan;
7. Realizar el seguimiento de las observaciones y recomendaciones efectuadas;
8. Actuar coordinadamente con la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dirección de Asuntos Legales y Jurídicos

Responsabilidad Primaria

Desarrollar las funciones inherentes a su calidad de Servicio Jurídico Permanente de la Agencia.

Asistir a la Agencia en las actividades que hacen al objeto de la misma.

Acciones

1. Asesorar en cuestiones legales originadas en las actividades propias de la Agencia;
2. Emitir el dictamen legal previo en los proyectos de actos administrativos de la Agencia de acuerdo a lo establecido en la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 y normas complementarias y reglamentarias;
3. Asistir en la elaboración de proyectos de ley, de Decreto y/o de Resolución referidos a las competencias de la Agencia para ser elevados a instancias decisorias;
4. Intervenir en los proyectos de promulgación o veto de las leyes sancionadas que sean remitidas a la Agencia para su evaluación previa;
5. Asesorar en la elaboración de convenios de cooperación y/o de contratos con entes públicos y privados y en la comunicación a otras reparticiones públicas a nivel nacional, provincial, municipal o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

6. Ejercer la representación y el patrocinio del ESTADO NACIONAL en todas las causas judiciales en las que el mismo intervenga a través de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL;

7. Proyectar las disposiciones ordenando las informaciones sumarias y los sumarios que la Dirección de la Agencia requiriera, y elaborar los proyectos de cierre de los mismos luego de su sustanciación por la Dirección de Sumarios dependiente de la Subsecretaría de Coordinación del MINISTERIO DEL INTERIOR;

8. Centralizar y contestar los oficios judiciales y demás requerimientos efectuados por los magistrados de todos los fueros y jurisdicciones del país.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dirección de Capacitación y Campañas Viales

Responsabilidad Primaria

Organizar tareas de capacitación en materia de seguridad vial y elaborar campañas de concientización en seguridad y de educación destinadas a la prevención de siniestros viales.

Acciones

1. Organizar y/o dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y a funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule con la seguridad vial;
2. Participar en la elaboración de las pautas y los contenidos de los exámenes de idoneidad requeridos para la obtención de la Licencia Nacional de Conducir;
3. Capacitar a los examinadores y docentes de escuelas particulares de conducción, en colaboración con entidades gubernamentales y no gubernamentales dedicadas en la materia;
4. Elaborar campañas de concientización y/o de comunicación en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, destinadas a la prevención de siniestros viales;
5. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, o ente público o privado nacional e internacional, a los efectos de realizar programas de capacitación de personal en materia de seguridad vial.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRANSITO

Responsabilidad Primaria

Coordinar con los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir las tareas concernientes al otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir y las licencias autorizadas.

Organizar la información y registro de los antecedentes del tránsito en coordinación con todas las jurisdicciones.

Administrar el sistema nacional de puntaje de las licencias de conducir.

Acciones

1. Coordinar con los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir, respondiendo a estándares de seguridad técnicos y de diseño;
2. Certificar y homologar los centros de emisión y/o de impresión de la Licencia Nacional de Conducir;
3. Coordinar la emisión de licencias provinciales y municipales de conducir autorizadas;
4. Determinar, homologar y auditar los contenidos de los exámenes que deben rendir los solicitantes;
5. Administrar el sistema de puntaje aplicable a la Licencia Nacional de Conducir;
6. Organizar y administrar el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir, manteniendo actualizados los datos de emisión, renovación y cancelación en coordinación con las autoridades locales competentes;
7. Organizar, administrar y mantener actualizado el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito con los datos de las infracciones, inhabilitaciones, sanciones y demás información pertinente;
8. Realizar el seguimiento de los procedimientos de fiscalización de las actas de infracción hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario;
9. Coordinar la emisión de los informes requeridos para la gestión de los trámites concernientes a la Agencia.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE COORDINACION INTERJURISDICCIONAL

Responsabilidad Primaria

Coordinar las tareas interjurisdiccionales que desarrolla la Agencia en materia de seguridad vial, proponer modificaciones en la normativa local, provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los fines de su armonización teniendo en cuenta los aportes recibidos de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo y del Consejo Federal de Seguridad Vial.

Acciones

1. Coordinar el trabajo de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo;
2. Representar a la Agencia ante el Consejo Federal de Seguridad Vial;
3. Coordinar con los organismos de seguridad vial nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las políticas y acciones de la Agencia;
4. Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito y los planes especiales, en coordinación con las distintas fuerzas de control que tienen competencia en el tránsito;

5. Implementar el Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;
6. Entender en la colocación de dispositivos automáticos o manuales de control de infracciones, así como en el uso de estos sistemas por las autoridades de constatación, en todo camino, ruta y/o autopista de jurisdicción nacional;
7. Coordinar con las autoridades locales competentes, la puesta en funcionamiento de un sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos que integren el parque automotor;
8. Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peaje;
9. Recopilar, analizar y actualizar la normativa vigente sobre seguridad vial.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Responsabilidad Primaria

Desarrollar trabajos estadísticos y de investigación relacionados con la temática de la seguridad vial, recomendar políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promover su implementación.

Acciones

1. Realizar trabajos de investigación sobre las infracciones y los siniestros de tránsito, elaborando propuestas para el desarrollo de las medidas preventivas pertinentes;
2. Llevar la estadística en seguridad vial desde la perspectiva accidentológica y elaborar recomendaciones para la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio de la Nación;
3. Formular evaluaciones de las causas y efectos y recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que se considere pertinente;
4. Coordinar la participación de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, a través del Consejo Consultivo en la función de colaborar e intercambiar ideas en materia de accidentología y planificación vial;
5. Promover la difusión de toda la información estadística y recomendaciones a través de diversos medios.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Responsabilidad Primaria

Diseñar, programar y ejecutar las actividades vinculadas con la gestión integral y eficiente de los recursos humanos, económicos, financieros, patrimoniales, de logística operacional, informáticos y de control, con el fin de apoyar todas las actividades permanentes o periódicas que realiza la Agencia.

Acciones

1. Administrar los recursos humanos de la Agencia;
2. Formular el presupuesto anual de ingresos y gastos y programar los créditos y cuotas presupuestarias respectivas;
3. Coordinar las operaciones de tesorería, las registraciones contables, la preparación de balances, la liquidación de gastos, las operaciones de compra y suministro de bienes y servicios y la administración del patrimonio de la Agencia;
4. Diseñar, programar y ejecutar los programas de logística de la actividad de la Agencia, participando en la determinación de los requerimientos de los materiales necesarios;
5. Supervisar las tareas de Despacho y Mesa de Entradas de la Agencia;
6. Supervisar administrativamente los Programas y Operaciones que formule la Agencia;
7. Proponer las políticas de las tecnologías de la información, los sistemas de información y las tecnologías asociadas de la Agencia y entender en su formulación, implementación y seguimiento;
8. Supervisar las actividades vinculadas con los servicios informáticos.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRANSITO

Dirección de Sistema Nacional de Licencias de Conducir

Acciones

1. Asistir a la Dirección Nacional en el diseño, administración y actualización de la base de datos con la totalidad de las licencias emitidas por las distintas jurisdicciones;
2. Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones competentes en la materia con el fin de emitir la Licencia Nacional de Conducir;
3. Realizar los informes previos a la emisión o renovación de las licencias a solicitud de las jurisdicciones;
4. Establecer los requisitos para la habilitación de los centros de emisión de la Licencia Nacional de Conducir por parte de las autoridades jurisdiccionales del territorio nacional;
5. Auditar los procedimientos de emisión e impresión de la Licencia Nacional de Conducir y de las licencias provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, autorizadas en todas las jurisdicciones;
6. Auditar y homologar los contenidos de las distintas pruebas de aptitud para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRANSITO

Dirección de Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito

Acciones

1. Administrar y mantener actualizado el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito con los datos de los supuestos infractores, los inhabilitados y los condenados;
2. Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones con el fin de organizar la base de datos de antecedentes de tránsito, estableciendo los mecanismos de actualización con los Registros de Antecedentes de las distintas jurisdicciones;
3. Planificar e implementar un sistema de seguimiento del estado de los procesos administrativos y judiciales iniciados por presuntas infracciones en todas las jurisdicciones, para lo cual podrán requerirse todos los informes necesarios;
4. Emitir las solicitudes e informes de antecedentes de tránsito;
5. Informar a las fuerzas de seguridad y cuerpos policiales de todas las jurisdicciones de las personas prófugas o rebeldes en procesos administrativos y judiciales iniciados por presuntas infracciones en las distintas jurisdicciones a los fines de que los imputados tomen la intervención legal que les compete.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRANSITO

Dirección de Sistema Nacional de Infracciones

Acciones

1. Asistir a la Dirección Nacional en el desarrollo y administración del Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias de Conducir;
2. Proponer convenios con las jurisdicciones a los efectos del ingreso de las mismas al Sistema Nacional de Infracciones;
3. Coordinar el suministro y la recepción de la información procedente de los juzgados provinciales, municipales y/o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de otro lugar que se le requiera;
4. Coordinar la carga, digitalización, emisión y entrega del acta única de infracción con las autoridades locales competentes en la materia;
5. Coordinar el diseño del sistema para la trazabilidad del Acta Unica de Infracciones;
6. Proponer el sistema para el efectivo cobro de las multas dentro del Sistema Nacional de Infracciones;
7. Requerir a la Dirección de Sistema Nacional de Licencias de Conducir y a la Dirección de Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito la información necesaria para mantener la actualización permanente del estado de las Licencias en lo que al puntaje se refiere;
8. Comunicar el estado de la Licencia Nacional de Conducir a las autoridades jurisdiccionales competentes y a los ciudadanos.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE COORDINACION INTERJURISDICCIONAL

Dirección de Coordinación del Control y Fiscalización Vial

Acciones

1. Autorizar la colocación en todo camino, ruta y/o autopista de jurisdicción nacional de dispositivos automáticos o manuales de control de infracciones, así como el uso de estos sistemas por las autoridades de constatación;
2. Ejecutar el Programa Anual de Control Efectivo del Tránsito, en coordinación con las distintas fuerzas de control que tienen competencia;
3. Implementar con las autoridades locales competentes la puesta en funcionamiento de la revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;
4. Fiscalizar con la autoridad de aplicación de las concesiones viales todo lo relativo a la seguridad vial;
5. Auditar todo lo relativo a los talleres de revisión técnica de vehículos particulares de jurisdicción nacional;
6. Participar, en conjunto con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial, en la regulación, implementación y fiscalización, del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;
7. Participar, en conjunto con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y con los organismos nacionales con competencia en la materia, en la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE COORDINACION INTERJURISDICCIONAL

Dirección de Coordinación Interjurisdiccional y Normalización Normativa

Acciones

1. Promover, impulsar y mantener relaciones con todos los organismos jurisdiccionales que posean competencia en la materia de seguridad vial con el fin de hacer más eficiente la gestión del organismo;
2. Evaluar, planificar y proyectar los convenios necesarios para la implementación de las acciones que tiene encomendadas el organismo;
3. Organizar la actividad de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo;
4. Analizar las normas de tránsito y seguridad vial de naturaleza local y proponer su incorporación en cuanto fueran competentes al Sistema Nacional de Seguridad Vial;
5. Propiciar espacios de participación técnico-consultiva institucional, con universidades y organismos de la Sociedad Civil, en las materias de su competencia.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Dirección de Estadística Vial

Acciones

1. Desarrollar y administrar el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial, estableciendo los procedimientos para el registro, administración y actualización de la base de datos estadísticos a nivel nacional;
2. Confeccionar un programa anual de estadísticas;
3. Planificar, promover y coordinar las tareas de los organismos que integran la Red Nacional de Estadística y el Sistema Estadístico Nacional;
4. Realizar publicaciones periódicas de toda la información estadística elaborada por la Dirección, así como la creación de nuevos servicios estadísticos en el territorio nacional y su permanente actualización;
5. Realizar cursos de capacitación técnica estadística, con la colaboración de organismos internacionales, nacional y privados y otorgar becas para capacitar al personal, con el objeto de perfeccionar el nivel técnico y científico de la Red Nacional de Estadística y el Sistema Estadístico Nacional.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Dirección de Investigación Accidentológica

Acciones

1. Estudiar y analizar los accidentes de tránsito y recomendar medidas para su prevención;
2. Recopilar, por medio de un equipo técnico especializado los datos en una ficha accidentológica y disponer la información para consulta de los organismos públicos y privados que la requieran;
3. Emitir informes desde la perspectiva accidentológica, cantidad y tipo de infracciones y toda otra relacionada con la seguridad vial para todo el territorio de la Nación, en coordinación con las distintas jurisdicciones;
4. Impulsar trabajos de investigación, muestreos y evaluaciones, tomando como base la información disponible;
5. Elaborar estudios comparativos con otros entes similares en el ámbito internacional;
6. Participar y organizar congresos, conferencias y reuniones que tengan por objeto el intercambio de información referida a la materia.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Dirección de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor

Acciones

1. Formar comisiones de trabajo de investigación con integrantes del organismo y de otras entidades públicas y privadas en materia de seguridad de infraestructura vial y del automotor;

2. Proponer pautas sobre seguridad del automotor y establecer las medidas de seguridad adicionales en los vehículos con las terminales automotrices;
3. Sugerir la realización de obras de infraestructura vial, señalización en la vía pública, iluminación y otros recursos en las vías de circulación, tendientes a preservar la correcta estructura y seguridad vial;
4. Realizar estudios, trabajos de campo, encuestas, grupos focalizados y diagnósticos prospectivos a partir de problemáticas viales concretas y sobre la cultura vial;
5. Celebrar acuerdos o convenios de cooperación en la materia con entidades públicas y privadas.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Dirección de Recursos Humanos

Acciones

1. Registrar y mantener actualizada toda la información relacionada con la situación personal, administrativa, remunerativa y laboral de los agentes de planta permanente, no permanente y del personal contratado de la Agencia para la liquidación de los salarios, honorarios y demás compensaciones previstas en la normativa vigente;
2. Coordinar y diligenciar los trámites vinculados con los beneficios provisionales y sociales, con seguros de vida y con subsidios que correspondieren al personal, de conformidad con la normativa vigente;
3. Efectuar la extensión de las certificaciones de haberes y honorarios, afectaciones y embargos que correspondan;
4. Elaborar los proyectos de actos administrativos que impliquen altas, bajas y movimientos de personal y efectuar las notificaciones correspondientes;
5. Coordinar y efectuar el control de ausentismo de acuerdo a la normativa vigente y administrar el sistema de horarios;
6. Supervisar la confección y actualización de los legajos únicos del personal y recibir e informar las novedades en relación con la situación del mismo;
7. Dirigir la administración de la información de asistencia y toda otra requerida para la liquidación de haberes y demás compensaciones (adicionales, bonificaciones, suplementos e incentivos);
8. Verificar el cumplimiento del régimen de incompatibilidades y supervisar los aspectos laborales y el cumplimiento de las disposiciones vigentes respecto de los derechos y obligaciones de los agentes (licencias, becas, sanciones, etc.);
9. Administrar y controlar un sistema de información para la ejecución de los cálculos necesarios para el pago de haberes y honorarios y realizar la liquidación integral y pago de haberes de planta permanente, no permanente y honorarios por locaciones de servicios;
10. Proponer la política de capacitación de los recursos humanos de la Agencia, diseñando, proponiendo y asistiendo en la ejecución de acciones que permitan evaluar el potencial de los

agentes, con el fin de determinar las necesidades de capacitación, reubicación y rediseño de puestos de trabajo;

11. Asesorar y colaborar con los órganos de selección, asistiendo en los procesos de búsqueda, elección e inducción de personal;

12. Controlar la aplicación del sistema de evaluación de desempeño del personal, Colaborando técnicamente con el proceso de evaluación, atendiendo a la tramitación concerniente a concursos y designaciones de personal.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Dirección de Contabilidad

Acciones:

1. Elaborar el presupuesto anual de la Agencia de acuerdo a los planes y políticas nacionales y la normativa vigente, coordinar los procesos de ejecución presupuestaria, analizar la evolución del presupuesto y evaluar su ejecución y proponer las modificaciones presupuestarias necesarias;

2. Elaborar el anteproyecto del presupuesto anual en coordinación con las unidades ejecutoras de programas presupuestarios de la jurisdicción;

3. Efectuar el cálculo de recursos de las previsiones presupuestarias para la atención de los programas que se determinen en las distintas áreas de la Agencia;

4. Analizar la evolución de los recursos contemplados en las previsiones presupuestarias para la atención de los programas que se determinen en las diferentes áreas de la Agencia;

5. Elaborar la programación física y financiera trimestral del presupuesto de la Agencia acorde a la normativa y coordinar el control de la ejecución del presupuesto por programas;

6. Producir la información económico-financiera para la adopción de decisiones por parte de los responsables de la gestión administrativa y para las tareas de control;

7. Informar sobre la disponibilidad de créditos, cuotas y recursos;

8. Registrar sistemáticamente todas las transacciones que produzcan y afecten la situación económico- financiera de la Agencia, exponiendo la misma en los balances, cuadros y planillas exigidos por la normativa vigente;

9. Presentar la información contable y la respectiva documentación de apoyo ordenadas de tal forma que faciliten las tareas de control y auditoría, sean éstas internas o externas;

10. Entender en la liquidación y órdenes de pagos de las facturas de proveedores, contratistas, servicios profesionales, indemnizaciones, gastos de personal y cualquier otra erogación;

11. Controlar todo lo relativo a las rendiciones de cuentas de "cajas chicas" y "fondos permanentes".

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Dirección de Informática

Acciones

1. Desarrollar, controlar y supervisar los programas vinculados con el soporte lógico y los enlaces informáticos de los servicios prestados por las diferentes áreas de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL;
2. Elaborar anualmente el plan de tecnologías de la información y las comunicaciones de datos de la Agencia;
3. Verificar el cumplimiento de las normas legales y de las políticas y estándares establecidos por la Administración Pública Nacional en el organismo;
4. Entender en todos los aspectos relativos a la seguridad de las tecnologías de la información de la jurisdicción, incluyendo el establecimiento de planes de contingencia para los sistemas críticos, controlando periódicamente su funcionamiento;
5. Organizar y controlar los proyectos informáticos de la Agencia;
6. Asistir a la gestión y utilización de los bienes informáticos de las diversas áreas de la Agencia;
7. Colaborar en la tarea de actualización y especialización de los recursos humanos dedicados a las actividades cibernéticas en el ámbito de la Agencia;
8. Intervenir en el desarrollo de programas de aplicación ("software") dedicados a los usos específicos de la Agencia;
9. Planificar y supervisar los enlaces informáticos de la Agencia necesarios para la transferencia electrónica de datos en el ámbito propio y con otros organismos públicos y privados;
10. Entender en todos los procesos de incorporación, modificación o eliminación de tecnologías de la información en el organismo;
11. Participar en las actividades del Foro de Responsables de Informática de las jurisdicciones de la Administración Nacional, coordinado por la OFICINA NACIONAL DE TECNOLOGIAS DE LA INFORMACION de la SECRETARIA DE LA GESTION PUBLICA de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, con el fin de coordinar y potenciar los distintos esfuerzos tendientes a optimizar un mejor aprovechamiento de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones de datos aplicadas a la gestión pública.

Planilla anexa al artículo 4º

PRESUPUESTO 2008

RECURSOS HUMANOS

JURISDICCION: 30 MINISTERIO DEL INTERIOR

ENTIDAD 203 - AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA 16: ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL

ACTIVIDAD 01: CONDUCCION Y SUPERVISION

CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
AUTORIDADES SUPERIORES	
Director Ejecutivo	+1
Subdirector Ejecutivo	+1
Subtotal Escalafón	+2
FUNCIONARIOS FUERA DE NIVEL	
Auditor Interno Titular	+1
Subtotal Escalafón	+1
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
A	+2
B	+1
Subtotal Escalafón	+3
TOTAL ACTIVIDAD	+6

ACTIVIDAD 02: DESARROLLO DE CAMPAÑAS COMUNICACIONALES

CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
B	+1
Subtotal Escalafón	+1
TOTAL ACTIVIDAD	+1

ACTIVIDAD 03: REGISTRO DE LICENCIAS VIALES

CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
A	+1
B	+3
Subtotal Escalafón	+4
TOTAL ACTIVIDAD	+4

ACTIVIDAD 04: REALIZACION DE OPERATIVOS DE CONTROL Y FISCALIZACION DE TRAFICO

CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
A	+1
B	+2
Subtotal Escalafón	+3
TOTAL ACTIVIDAD	+3

ACTIVIDAD 05: INVESTIGACIONES INHERENTES A LA SEGURIDAD VIAL

CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
A	+1
B	+3
Subtotal Escalafón	+4
TOTAL ACTIVIDAD	+4

ACTIVIDAD 06: FORTALECIMIENTO INFORMATICO Y ADMINISTRATIVO

CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
A	+1
B	+3
Subtotal Escalafón	+4
TOTAL ACTIVIDAD	+4

PROGRAMA: 01 ACTIVIDADES CENTRALES

ACTIVIDAD: 01 CONDUCCION DE LAS RELACIONES INTERIORES

CARGO O CATEGORIA	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
E	-2
Subtotal Escalafón	-2
TOTAL ACTIVIDAD	-2

ACTIVIDAD: 02 COORD Y PLANE PRESUPUESTARIA, ADMINISTRATIVA, LEGAL Y TECNICA

CARGO O CATEGORIA	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
E	-10
F	-3
Subtotal Escalafón	-13
TOTAL ACTIVIDAD	-13

ACTIVIDAD: 03 COORDINACION DE LAS RELACIONES INTERIORES

CARGO O CATEGORIA	CANTIDAD DE CARGOS
PERSONAL PERMANENTE	
PERSONAL DEL SINAPA DECRETO N° 993/91	
F	-1
Subtotal Escalafón	-1
TOTAL ACTIVIDAD	-1

ANEXO VI – CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

PRODUCTOS ESPERADOS	CALENDARIO 2010				CALENDARIO 2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
1. Procesos y procedimientos administrativos, relevados, diseñados, sistematizados, implementados y normalizados.								
3. Registro Único de Conducir (Etapa II) y Registro Único de Antecedentes de Tránsito (Etapa II) diseñados e implementados.								
4. Estrategia Nacional de Despliegue Geográfico elaborada, consensuada e implementada.								
5. Plan de Capacitación, Sensibilización y Promoción en Materia de Seguridad Vial, diseñado e implementado.								

ANEXO IX – Acuerdo de Gestión PNUD - BIRF

Versión aprobada por el PNUD y el
Banco Mundial el 22 de febrero de
1994

"PROCEDIMIENTOS ESPECIALES PARA LA EJECUCION DE PROYECTOS DE COSTO COMPARTIDO PROVENIENTES DE OPERACIONES DEL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL"

EL DOCUMENTO DE PROYECTO DEL PNUD No. ARG/0X/0XX

TITULO:

ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA ("EL GOBIERNO")
Y EL PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO ("PNUD")

A. RELACIONES ENTRE EL PNUD, EL GOBIERNO Y EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL

1. EL GOBIERNO Y EL PNUD HAN CONVENIDO EN COOPERAR EN LA EJECUCION DE ESTE PROYECTO EN LO SUCESIVO DENOMINADO EL PROYECTO PNUD, FINANCIADO (PARCIALMENTE) CON RECURSOS PUESTOS A DISPOSICION DEL GOBIERNO POR EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL EN VIRTUD DEL CONVENIO ESPECIFICADO EN LA SECCION TITULADA "CONTEXTO JURIDICO" DEL DOCUMENTO DE PROYECTO. EL GOBIERNO HA CONVENIDO EN QUE ESTOS FONDOS SE PROPORCIONEN AL PNUD BAJO LA MODALIDAD DE COSTOS COMPARTIDOS. LAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO SON LAS SIGUIENTES:

	US\$
(A) EL GOBIERNO..... PROPIOS	(i) RECURSOS
(ii) CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL (Contribución para la participación en los costos)	
(iii) EN ESPECIES	

- (B) PNUD.....
- (i) RECURSOS PROPIOS
 - (ii) COSTOS COMPARTIDOS DE TERCEROS
 - (iii) EN ESPECIE

2. EL GOBIERNO ASUMIRA LA TOTAL RESPONSABILIDAD POR LA EJECUCION DEL PROYECTO PNUD. CONFORME A LAS NORMAS DEL PNUD, EL GOBIERNO ES RESPONSABLE DE SELECCIONAR LOS PROCEDIMIENTOS DE IMPLEMENTACION DEL PROYECTO PNUD QUE COINCIDIRAN CON AQUELLOS ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL.

3. EL GOBIERNO DEBERA OBTENER LA "NO OBJECCION" DEL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL ANTES DE INTRODUCIR CAMBIOS SUSTANCIALES EN EL PROYECTO PNUD, TALES COMO MODIFICACION DE SUS OBJETIVOS, ACTIVIDADES, PRESUPUESTO, ETC. LAS REPROGRAMACIONES ANUALES DEL PRESUPUESTO DEL PROYECTO PNUD NO REQUIEREN LA APROBACION DEL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL, EL CUAL DEBERA SER INFORMADO DE TALES CAMBIOS POR EL GOBIERNO.

4. EL GOBIERNO Y EL PNUD HAN CONVENIDO EN DESIGNAR COMO ORGANISMO NACIONAL DE EJECUCION DEL PROYECTO PNUD, EL MISMO ORGANISMO DESIGNADO PARA TAL EFECTO EN EL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL, CUANDO PROCEDE. EL ORGANISMO NACIONAL DE EJECUCION SERA RESPONSABLE DE LA ADQUISICION DE LOS INSUMOS DEL PROYECTO PNUD INCLUIDA LA PREPARACION DE LOS TERMINOS REFERENCIA, LA TRAMITACION DE LOS LLAMADOS A LICITACION Y LA EVALUACION Y SELECCION DE CONSULTORES. EL PNUD BRINDARA ASISTENCIA AL ORGANISMO NACIONAL DE EJECUCION DEL PROYECTO Y PODRA, PRESTARLE SERVICIOS DE APOYO DE CONFORMIDAD CON LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DEL PNUD.

B. LA CONTRIBUCION DE COSTOS COMPARTIDOS

5. EL GOBIERNO UTILIZARA LA CONTRIBUCION DE COSTOS COMPARTIDOS ESTABLECIDA EN EL PARRAFO A. 1 DE ESTE ANEXO, PARA SUFRAGAR EL COSTO DE LOS INSUMOS QUE SE ESPECIFICAN EN EL PRESENTE DOCUMENTO DE PROYECTO, ASI COMO EL COSTO DE LOS SERVICIOS DE APOYO AL PROYECTO EN QUE INCURRA LA OFICINA LOCAL DEL PNUD. LAS ACTIVIDADES Y EL GRADO DE RESPONSABILIDAD DEL PNUD ESTABLECIDO EN ESTE DOCUMENTO DE PROYECTO ESTARAN SUJETOS A QUE EL PNUD RECIBA LA CONTRIBUCION DE COSTOS COMPARTIDOS ASI COMO EL APORTE EN EFECTIVO DEL GOBIERNO, SI LO HUBIERA, POR LAS CANTIDADES ESPECIFICADAS EN EL PRESUPUESTO DEL PROYECTO. TODAS LAS CUENTAS FINANCIERAS SE DEBERAN EXPRESAR EN DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS. LA CATEGORIA DEL ANEXO 1 DEL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL CONTRA LA QUE SE HA DE GIRAR PARA SUFRAGAR EL COSTO DE CADA ACTIVIDAD QUE APARECE EN EL PRESUPUESTO DEL PROYECTO PNUD, SE REFLEJARA EN EL CRONOGRAMA DE PAGOS O EN EL PRESUPUESTO DEL

PROYECTO.

6. EL PRESTATARIO PUEDE ELEGIR CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES FORMAS DE PAGO:

(A) PAGO DIRECTO POR EL PRESTATARIO CON FONDOS DE LA CUENTA ESPECIAL (SI LA HUBIERA);

(B) PAGO DIRECTO POR EL BANCO MUNDIAL POR SOLICITUD DEL PRESTATARIO; (SOLICITUD DE RETIRO DE FONDOS GENERAL (FORMULARIO N° 1903 DEL BANCO MUNDIAL))

7. SI EL GOBIERNO ELIGE PAGAR AL PNUD MEDIANTE UNA SOLICITUD DE RETIRO DE FONDOS GENERAL, EL GOBIERNO SE COMPROMETE A PRESENTAR AL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL EN CUANTO SE HAYA FIRMADO EL PRESENTE DOCUMENTO DE PROYECTO PNUD, UNA SOLICITUD DE RETIROS DE FONDOS CON COPIA AL PNUD, DE COSTOS COMPARTIDOS EN VIRTUD DEL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL. TAN PRONTO EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL NOTIFIQUE AL PNUD QUE SE HA RECIBIDO LA SOLICITUD EN DEBIDA FORMA, EL PNUD SOLICITARÁ AL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL QUE EFECTUE EL PAGO DIRECTO QUE PERMITA CUBRIR LOS COSTOS DEL PROYECTO POR UN PERIODO DE SEIS MESES. EL PNUD ENVIARÁ COPIA DE SOLICITUD AL GOBIERNO. EN ADELANTE EL PNUD PRESENTARÁ SOLICITUDES DE PAGO AL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL, CON COPIA AL GOBIERNO, SOBRE LA BASE DE ESTADOS TRIMESTRALES EN LOS QUE SE REFLEJEN LOS DESEMBOLSOS EFECTUADOS EN LOS TRES MESES ANTERIORES Y SE INDIQUE UNA ESTIMACION DE LOS DESEMBOLSOS QUE SE REALIZARÁN EN LOS SEIS MESES SIGUIENTES. ESTAS SOLICITUDES SERÁN RESPALDADAS POR UN PLAN DE TRABAJO PREPARADO POR EL GOBIERNO EN QUE SE DEN PRUEBAS DE LA NECESIDAD DE HACER TALES DESEMBOLSOS, MENOS CUALQUIER PAGO RECIBIDO DURANTE EL TRIMESTRE O POR RECIBIRSE. LOS PAGOS DEL BANCO AL PNUD NO MENOSCABARÁN EL DERECHO DEL GOBIERNO A IMPUGNAR CUALQUIER CANTIDAD RECLAMADA POR EL PNUD ASÍ COMO IMPARTIR INSTRUCCIONES AL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL PARA QUE REALICE LOS AJUSTES NECESARIOS A LOS PAGOS FUTUROS.

8. SE ADJUNTARÁN AL PRESUPUESTO DEL PROYECTO DE PNUD, LOS CRONOGRAMAS DE PAGO DESAGREGADOS POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE COSTOS COMPARTIDOS. EL CRONOGRAMA DE PAGOS INCLUIRÁ UNA ESTIMACION REALISTA DE LA CANTIDAD SUFICIENTE PARA CUBRIR ANTICIPADAMENTE LOS GASTOS CORRESPONDIENTES POR UN PERIODO NO SUPERIOR A SEIS MESES. ESTA ESTIMACION SE BASA EN UN PLAN DE TRABAJO PREPARADO POR EL GOBIERNO, Y ACEPTADO POR EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL. LOS PAGOS PARCIALES POSTERIORES QUE EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL AUTORICE CON CARGO A LA CUENTA DEL PRESTAMO/CREDITO ESTARÁN CONDICIONADOS A LA ENTREGA POR PARTE DEL GOBIERNO DE LA DOCUMENTACION QUE JUSTIFIQUE

LOS GASTOS EFECTUADOS SOBRE EL ANTICIPO ANTERIOR. ESTA INFORMACION SE PRESENTARA BAJO EL FORMATO ESTABLECIDO EN LA "CARTA DE DESEMBOLSO" DEL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL DIRIGIDA AL PRESTATARIO.

9. EL PNUD CUBRIRA SUS GASTOS DE ADMINISTRACION COBRANDO EL MONTO (INDICADO EN LA LINEA 158 DEL PRESUPUESTO) CORRESPONDIENTE A LOS GASTOS PREVISTOS EN EL PRESENTE DOCUMENTO DE PROYECTO, CANTIDAD QUE SE CARGARA A LA CONTRIBUCION DE COSTOS COMPARTIDOS DE CONFORMIDAD CON LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DEL PNUD, ESTA CANTIDAD SERA UTILIZADA POR EL PNUD PARA EL REEMBOLSO DE LOS SERVICIOS DE APOYO DEL PNUD EN ESTE PROYECTO. DICHS SERVICIOS PUEDEN INCLUIR ASISTENCIA EN CONTABILIDAD, NOMINAS DE PERSONAL, INFORMES FINANCIEROS, TIEMPO DE PROCESAMIENTO ELECTRONICO DE DATOS, SECRETARIA Y OTROS. CUALQUIER INCREMENTO/DISMINUCION DEL MONTO DE COSTOS ADMINISTRATIVOS QUE RESULTE DE AUMENTOS O DISMINUCIONES DEL MONTO DEL PROYECTO PNUD SERA ACORDADO CONJUNTAMENTE ENTRE EL GOBIERNO Y EL PNUD.

10. SI POR ALGUNA RAZON LAS CANTIDADES DEPOSITADAS POR EL GOBIERNO SON INSUFICIENTES PARA SUFRAGAR EL COSTO DE LOS INSUMOS CONVENIDOS EN EL PRESENTE DOCUMENTO DE PROYECTO, EL PNUD INFORMARA AL GOBIERNO A FIN DE ASEGURAR QUE ESTE SUMINISTRE FINANCIAMIENTO ADICIONAL. SI NO SE DISPONE DE FINANCIAMIENTO ADICIONAL EL PNUD PODRA REDUCIR, SUSPENDER O TERMINAR LA ASISTENCIA OTORGADA, BAJO ESTE DOCUMENTO DE PROYECTO. TRAS MANTENER LAS PERTINENTES DISCUSIONES CON EL GOBIERNO Y EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL.

11. LOS INTERESES GENERADOS POR LOS FONDOS NO DESEMBOLSADOS RECIBIDOS EN VIRTUD DE LOS PARRAFOS 5 Y 6 DE ESTE ANEXO NO SE AGREGARAN A LA CUENTA DEL PROYECTO, SINO QUE REVERTIRAN EN EL PROGRAMA NACIONAL DEL PNUD PARA EL PAIS.

12. BAJO LA MODALIDAD DE EJECUCION NACIONAL, ES RESPONSABILIDAD DEL GOBIERNO REALIZAR UNA AUDITORIA INDEPENDIENTE DE TODOS LOS FONDOS QUE SE CONTEMPLAN EN EL SIGUIENTE DOCUMENTO. EL PNUD DEBERA PONER A DISPOSICION DEL GOBIERNO TODA LA INFORMACION FINANCIERA Y DE OTRO TIPO QUE PUEDA SER NECESARIA PARA EFECTUAR DICHA AUDITORIA. EL PNUD SE RESERVA EL DERECHO DE REALIZAR OTRAS VERIFICACIONES DE CUENTAS DE CONFORMIDAD CON SUS NORMAS Y PRACTICAS EN ESTA MATERIA.

13. EL PNUD EFECTUARA LOS PAGOS Y LLEVARA EL REGISTRO DE LOS GASTOS AL TIPO DE CAMBIO OFICIAL DE LAS NACIONES UNIDAS VIGENTE EN LA FECHA QUE SE REALICE LA TRANSACCION.

C. ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS

14. EL GOBIERNO HA CONVENIDO LLEVAR A CABO TODAS LAS ACTIVIDADES DE

ADQUISICIONES NECESARIAS PARA LA EJECUCION DE LA PARTE CORRESPONDIENTE DE LOS COSTOS COMPARTIDOS DEL PROYECTO PNUD, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL Y CON LAS DIRECTRICES DE DICHA INSTITUCION PARA LA UTILIZACION DE CONSULTORES Y LAS ADQUISICIONES, SEGUN CORRESPONDA. DOCUMENTOS ESTANDARES DEL PNUD PODRAN UTILIZARSE EN TODOS AQUELLOS CASOS EN QUE NO SE REQUIERAN DOCUMENTOS ESTANDARES DEL BANCO MUNDIAL, CON SUJECION AL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL. LOS CUADROS ADJUNTOS ESTABLECEN LAS ACCIONES A SEGUIR EN MATERIA DE CONTRATACION Y ADQUISICION.

15. EL PNUD NO PRESTARA SERVICIOS DE APOYO PARA CONTRATAR CONSULTORES, NI EMITIRA ORDENES DE COMPRA DE EQUIPOS, NI EFECTUARA LOS PAGOS CORRESPONDIENTES SIN EL CONSENTIMIENTO EXPRESO DEL ORGANISMO NACIONAL DE EJECUCION. ESTE ULTIMO NO SOLICITARA EL APOYO DEL PNUD SIN HABER OBTENIDO LA "NO OBJECION" DEL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL, CUANDO ASI SE DISPONGA EN EL CONVENIO CON EL BANCO MUNDIAL.

16. TODOS LOS CONSULTORES REPORTARAN A, Y SERAN SUPERVISADOS POR FUNCIONARIOS DESIGNADOS POR EL ORGANISMO NACIONAL DE EJECUCION. SI EL DESEMPEÑO DE UN CONSULTOR ES INSATISFACTORIO, EL GOBIERNO Y EL PNUD REALIZARAN LAS CONSULTAS PERTINENTES. EL GOBIERNO ES RESPONSABLE DE EFECTUAR CONSULTAS CON EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL SOBRE LA MATERIA Y EN RELACION CON LAS MEDIDAS QUE SE PREVEA TOMAR AL RESPECTO, SI LAS HUBIERA.

D. EQUIPO

17. LOS EQUIPOS, SUMINISTROS Y OTRO BIENES QUE SE FINANCIEN CON FONDOS DE LA CONTRIBUCION DE COSTOS COMPARTIDOS SE MANTENDRAN DEBIDAMENTE ASEGURADOS EN TODO MOMENTO Y SERAN DEL PNUD HASTA SU ENTREGA E INSTALACION EN LA SEDE DEL PROYECTO. INMEDIATAMENTE DESPUES, SE PROCEDERA A HACER LA TRANSFERENCIA DE PROPIEDAD AL GOBIERNO, ASEGURANDOSE QUE: (A) TODO LOS EQUIPOS SE UTILIZARAN EXCLUSIVAMENTE PARA APOYAR LA EJECUCION DEL PROYECTO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL QUEDANDO DESPUES EN PODER DEL ORGANISMO BENEFICIARIO RESPECTIVO, Y (B) EL GOBIERNO ASUMA LA PLENA RESPONSABILIDAD DEL MANTENIMIENTO DE DICHS EQUIPOS Y LA CONTRATACION DE LOS SEGUROS NECESARIOS.

E. EXAMEN DEL PROYECTO

18. LOS PROYECTOS DEL PNUD DE LARGO PLAZO SERAN SOMETIDOS A UN EXAMEN POR LO MENOS UNA VEZ AL AÑO. EL GOBIERNO INVITARA AL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL A PARTICIPAR EN DICHO PROCESO.

F. TERMINACION

19. EL PNUD DEBERA DEVOLVER A LA CUENTA DEL PRESTAMO, ANTES DE LA FECHA DE CIERRE ESPECIFICADA EN EL CONVENIO DEL BANCO MUNDIAL TODOS LOS FONDOS NO UTILIZADOS CORRESPONDIENTES A PAGOS EFECTUADOS CON CARGO A LA CUENTA DEL PRESTAMO/CREDITO/ACUERDO DE COOPERACION TECNICA. EL GOBIERNO INFORMARA AL PNUD SOBRE CUALQUIER PRORROGA DE LA FECHA DE CIERRE CONVENIDA CON EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL.

G. RESCISION

20. EL PRESENTE DOCUMENTO DE PROYECTO QUEDARA SIN EFECTO TREINTA DIAS DESPUES DE QUE UNA DE LAS PARTES HAYA NOTIFICADO POR ESCRITO A LA OTRA PARTE LA DECISION DE RESCINDIR EL CONVENIO. EL GOBIERNO REALIZARA CONSULTAS CON EL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL, ANTES DE NOTIFICAR UNA RESCISION O INMEDIATAMENTE DESPUES DE RECIBIR UNA NOTIFICACION DEL PNUD, SEGUN SEA EL CASO.

ESTOS CUADROS PODRAN MODIFICARSE DEPENDIENDO DEL RESULTADO DE LAS DELIBERACIONES EN CURSO EN EL BANCO MUNDIAL Y LA OFICINA DE SERVICIOS PARA PROYECTOS RELATIVAS AL ACUERDO DE SERVICIOS DE ADMINISTRACION.

CUADRO 1

INTRODUCCION

LOS PROYECTOS PNUD DE COSTOS COMPARTIDOS CON UN MONTO INFERIOR A US\$ 1 MILLON PUEDEN SER APROBADOS POR EL REPRESENTANTE RESIDENTE DEL PNUD EN UN PLAZO BREVE. SIN EMBARGO, LOS DOCUMENTOS DE PROYECTO ENTRE US\$ 1 MILLÓN Y US\$ 3 MILLONES DEBEN SER APROBADOS POR EL COMITE DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE LA DIRECCION REGIONAL DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE (DRALC) EN LA SEDE DEL PNUD (DOS SEMANAS). PARA LOS PROYECTOS DE COSTOS COMPARTIDOS DE MAS DE US\$ 3 MILLONES SE REQUIEREN LA APROBACIÓN DEL COMITE DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE LA DRALC Y DEL COMITE DE EVALUACIÓN DEL PNUD, PROCESO EN EL CUAL PARTICIPAN EL ADMINISTRADOR Y FUNCIONARIOS DE ALTO RANGO DEL PNUD (DOS SEMANAS).

EN LOS CUADROS SIGUIENTES SE INDICAN LAS RESPECTIVAS RESPONSABILIDADES Y LOS PLAZOS PROMEDIO PARA LA CONTRATACIÓN DE CONSULTORES Y LA ADQUISICION DE EQUIPO.

Consultores Internacionales

Se indican a continuación las responsabilidades del organismo nacional de ejecución del PNUD, con respecto a la contratación de consultores individuales (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
X		Preparación de los términos de referencia	1
X		Revisión/Modificación de los términos de referencia	1
X		Obtención de la "no objeción", del Grupo del Banco Mundial de los términos de referencia	5
X		Elaboración de la lista corta propuestas (si es necesario)	1
X		Aprobación de la lista corta	2

X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la lista corta	5
		Selección de consultores	2
		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la selección	5
X		Negociación del contrato	1
X		Firma del contrato	1
X		Administración del contrato, incluida la autorización/arreglos de viajes	tarea continua
X		Supervisión técnica de los consultores	tarea continua
X		Evaluación de la marcha de actividades	tarea continua
X		Examen/aprobación del informe final	2
X		Pago	1
X		Firma del Contrato	1

CUADRO 2

Consultores Nacionales

Se indican a continuación las responsabilidades del organismo nacional de ejecución y del PNUD con respecto a la contratación de consultores (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD, SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
X		Preparación de los términos de referencia	1
X		Revisión/Modificación de los términos de referencia	1
X		Obtención de la "no objeción", del Grupo del Banco Mundial de los términos de referencia	5
X		Elaboración de la lista corta propuestas (si es necesario)	1
X		Aprobación de la lista corta	1
X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la selección	5
X		Negociación del contrato	1
X		Firma del contrato	1
X		Administración del contrato, incluida la autorización/arreglos de viajes	tarea continua
X		Supervisión técnica de los consultores	tarea continua
X		Evaluación de la marcha de actividades	tarea continua
X		Examen/aprobación del informe final	2
X		Pago	1
X		Firma del Contrato	1

CUADRO 3

Firmas consultoras

Se indican a continuación las responsabilidades del organismos nacional de ejecución del PNUD con respecto a la contratación de consultoras (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD, SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
X		Preparación de los términos de referencia	1
X		Revisión/Modificación de los términos de referencia	1
X		Obtención de la "no objeción", del Grupo del Banco Mundial de los términos de referencia	5
X		Anuncio (si es necesario)	3
X		Precalificación (si es necesario)	2
X		Aprobación de lista corta	7
X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la lista corta	1
X		Preparación de la carta de invitación	5
X		Evaluación de las propuestas	1
X		Negociación del contrato	1
X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la adjudicación recomendada	5
X		Adjudicación del contrato	3
X		Administración del contrato	tarea continua
X		Supervisión técnica y evaluación	tarea continua
X		Pago a los consultores	1

CUADRO 4

Adquisición de equipos y suministros

Se indican a continuación las responsabilidades del organismo nacional de ejecución y del PNUD con respecto a la adquisición de equipo y suministros (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
X		Preparación de la lista de equipo	3
X		Preparación de especificaciones detalladas	2
X		Determinación final de las especificaciones	1
X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de las especificaciones	5
X		Anuncio (si es necesario)	3
X		Precalificación (si es necesario)	3
		Preparación de la lista corta propuesta	3
		Aprobación de la lista corta	2
X		Acuerdo con la lista corta aprobada	2
X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial a la lista corta	5
X		Llamado a licitación	3
X		Evaluación de las ofertas	2
X		Recomendación sobre la adjudicación	5
X		Acuerdo con respecto a la recomendación	2
X		Obtención de la "no objeción" del Banco Mundial a la adjudicación	5
X		Adjudicación del contrato	3
X		Colocación de la orden de compra	3
X		Inspección y embarque	3
X		Despacho de aduanas	4
X		Entrega al usuario final	5
X		Pago al proveedor	1
X		Recepción y aceptación de los equipos	3

CUADRO 5

Contratación de obras

Se indica a continuación las responsabilidades del organismo nacional de ejecución y del PNUD con respecto a la contratación de obras. (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD, SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
		Preparación de los documentos de licitación	
		Revisión/Modificación de los documentos de licitación	
		Obtención de la "no objeción", del Grupo del Banco Mundial de los documentos de licitación	
		Anuncio (si es necesario)	
		Precalificación (si es necesario)	
		Preparación de lista corta propuesta	
		Aprobación de la lista corta	
		Acuerdo con respecto a la lista corta	
		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la lista corta	
		Llamado a licitación	
		Evaluación de las ofertas	
		Recomendación sobre la adjudicación	
		Acuerdo con respecto a la recomendación	
		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de la adjudicación	
		Adjudicación del contrato	
		Preparación, negociación y firma del contrato	
		Pago a los contratistas	
		Administración del Contrato	
		Supervisión técnica del contrato	
		Certificación de la terminación de las obras	

CUADRO 6

Capacitación

Se indican a continuación las responsabilidades del organismo nacional de ejecución del PNUD con respecto a la realización de actividades de capacitación. (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD, SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
X		Preparación del plan de capacitación	15
X		Obtención de la "no objeción", del Grupo del Banco Mundial del plan	5
X		Determinación de las necesidades específicas de capacitación	10
X		Selección de los candidatos	5
X		Obtención de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial de los candidatos	5
		Confirmación de los conocimientos de idioma de los candidatos (si es necesario)	5
X		Terminación de los programas apropiados	4
X		Lugar	2
X		Arreglos de viaje	5
X		Arreglos financieros para los participantes y las instituciones	2
X		Seguimiento de las actividades	3
X		Apoyo logístico y seguros	5

CUADRO 7

Administración Financiera

Se indica a continuación las responsabilidades del organismo nacional de ejecución del PNUD con respecto a la administración financiera del Proyecto. (MARCAR LA COLUMNA GOBIERNO O PNUD, SEGUN CORRESPONDA):

Gobierno	PNUD	Actividad	Plazo medio para proceder (días hábiles)
X		Preparación del plan de trabajo anual en que se basa el presupuesto del proyecto	10
X		Obtención de la "no objeción", del Grupo del Banco Mundial del plan de trabajo	8
X		Emisión de solicitud de retorno de fondos del préstamo	2
X		Mantenimiento de una cuenta en libros por separado para los fondos del proyecto	tarea continua
X		Conversión de los estados financieros al formato del Banco	20
X		Solicitudes de retiro de fondos del préstamo semianuales con previsión de gastos semestrales	5
X		Examen anual de la marcha de las actividades con respecto al plan de trabajo y acuerdo sobre las modificaciones del presupuesto que sean necesarias	10
X		Solicitud de la "no objeción" del Grupo del Banco Mundial para las enmiendas del documento del proyecto que incluya modificaciones importantes al presupuesto	4
X		Estados financieros auditados	15
X		Estado financiero definitivo	25
X		Cierre de cuentas y devolución de saldos no utilizados a la cuenta del préstamo	20

4 de noviembre 2010

Lic. Maria Corina Puppo
Coordinadora General
Proyecto de Seguridad Vial
Prestamo Banco Mundial AR-7861
Agencia Nacional de Seguridad Vial
Ministerio del Interior

Ref: No objeción del Banco a Convenio PNUD y Documentos de LPI 1-10 y LPI 2-10

Estimada Lic. Puppo:

Acusamos recibo de su nota N° 100, de fecha 3 de noviembre de 2010, mediante la cual remite para no objeción del Banco al borrador de Convenio a suscribir entre la Agencia de Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Programa de las Naciones de la Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y los documentos de Licitación Pública Internacional correspondientes a los procesos LPI 1-10 "adquisición de equipamiento informático" y "LPI 2-10" adquisición de equipamiento informático para 83 escuelas", que serán llevados a cabo por el PNUD en el marco del mencionado Convenio.

Dichas licitaciones se encuentran registrados en el plan de adquisiciones aprobado por el Banco con fecha 12 de octubre de 2010, según los identificadores SEPA PSV-1-LPI-B-1 y PSV-1-LPI-B-2, con los siguientes presupuestos estimados LPI-1/10: US\$ 1.651.775 y LPI 2-10: US\$ 1.556.250.

Al respecto y con base en la documentación proporcionada nos complace otorgarle la no objeción del Banco a:

1. El borrador de Convenio ANSV-PNUD, mediante el cual el PNUD llevará a cabo los 2 procesos de licitación antes mencionados, además de otras acciones a ser financiadas con fondos locales. Hacemos notar que: (a) el monto incluido en dicho convenio a ser financiado con fondos del Préstamo AR-7861 es de US\$ 2.566,420, correspondiente al 80% de la sumatoria de los presupuestos estimados de las licitaciones antes mencionadas, (b) el costo de los servicios a prestar por el PNUD relacionados con la gestión de estos 2 procesos de licitación no será financiado con fondos del préstamo AR-7861, (c) los 2 procesos de licitación se llevarán a cabo según lo establecido en el Acuerdo de Préstamo AR-7861 y las en las Normas: Contrataciones con Prestamos del BIRF y Créditos de la AIF, publicadas por el Banco en abril 2004 y revisadas en octubre 2006" y (d) no se incorporarán nuevos procesos a ser financiados con fondos del Préstamo AR-7861.
2. El documento de licitación correspondiente a la Licitación Pública Internacional LPI 1-10.
3. El documento de licitación correspondiente a la Licitación Pública Internacional LPI 2-10.

Adjuntamos a la presente las versiones finales de los 3 documentos mencionados, con control de cambios aceptados y renombradas a la fecha.

Cordialmente,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'VR/p', with a horizontal line extending to the right and ending in an arrowhead.

Verónica I. Raffo
Especialista en Infraestructura - Gerente de Proyecto
Departamento de Desarrollo Sostenible
Oficina Regional para América Latina y el Caribe
Banco Mundial

Aprobado y cc: Daniel Arguindegui, Especialista en Adquisiciones; Alejandro Solanot, Especialista Senior en Administración Financiera