



Secretaría General de la Comunidad Andina

Dirección: Av. Paseo de la República N°3895.
San Isidro, Lima - Perú

Teléfono: (511) 7106400

www.comunidadandina.org

POR LAS VIDAS DE LA CAN - PROYECTO DE
SEGURIDAD VIAL

Autor: Miguel Armando León Arévalo,
Consultor Seguridad Vial

Editado por:
Secretaría General de la Comunidad Andina

Fecha de edición: Abril de 2021.

Diseño y diagramación:
The Box Publicidad SAC.

Se terminó de imprimir en junio de 2021 en:
The Box Publicidad SAC.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca
Nacional del Perú
2021-05852





PRESENTACIÓN 8

Secretario General de la Comunidad Andina (SGCAN), Jorge Hernando Pedraza	8
Directora General de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC), Ángela Ospina de Nicholls	10

RESUMEN EJECUTIVO 12

CONTEXTO 14

PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 “SALVEMOS MILLONES DE VIDAS” 14

Pilar: Gestión de la seguridad vial	16
Pilar: Vías de tránsito y movilidad más segura	16
Pilar: Vehículos más seguros	16
Pilar: Usuarios de vías de tránsito más seguros	16
Pilar: Respuesta tras los accidentes.	17

PLAN MUNDIAL PARA EL SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030. “MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO” 17

Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS	20
Visión Cero	22
Declaración de Estocolmo - Nuevo Decenio de la Seguridad Vial 2020-2030	23
Acuerdos o convenciones ONU	23

LÍNEA BASE EN LA SEGURIDAD VIAL EN LA COMUNIDAD ANDINA 24

PILAR: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL 24	
Bolivia	25
Colombia	30
Ecuador	33
Perú	39

PILAR: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURA 44

Bolivia	44
---------	----

Colombia	47
• Programa Pequeñas grandes obras	49
Ecuador	50
Perú	53

PILAR: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS 55

Bolivia	55
Colombia	56
Ecuador	58
• Resolución No.097-DIR-2016-ANT - Reglamento de Procedimiento General de Homologación Vehicular del 27 de octubre de 2016.	61
• Resolución No. 068-DIR-ANT-2017 - Reforma al Reglamento de Procedimiento General de Homologación Vehicular del 22 de diciembre de 2017.	61
• Resolución No. ANT-NACDSGRDI18-0000064 - Reforma al Reglamento de Procedimiento General de Homologación Vehicular del 17 de julio de 2018.	61
• Resolución NRO. 025-DIR-2019-ANT, Reglamento de Revisión Técnica Vehicular.	61
Perú	62

PILAR: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS 68

Bolivia	68
Colombia	69
Ecuador	70
Perú	71

BUENAS PRÁCTICAS EN RELACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA COMUNIDAD ANDINA 72

Bolivia	72
Colombia	73
Ecuador	74
Perú	75

CICLO DE CONFERENCIAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VIAL “PROYECTO POR LAS VIDAS DE LA CAN” 76

Conferencia 1. Principales causas de accidentes de tránsito	77
---	----



Conferencia 2. Diseño de campañas de seguridad vial	84
Conferencia 3 Bioseguridad en el transporte público y privado	86
Conferencia 4. Sistema de transporte seguro: Aplicación en América Latina	88
Conferencia 5. Corresponsabilidad frente a la construcción de la seguridad vial	90
Conferencia 6: Mujeres, transporte y seguridad vial	93

HACIA LA ESTRATEGIA ANDINA DE SEGURIDAD VIAL 99

CONCLUSIONES	104
Gestión institucional	104
Comportamiento humano.	104
Atención y rehabilitación de víctimas	104
Infraestructura	105
Vehículos	105

RECOMENDACIONES	106
Gestión de la velocidad	106
Alcohol y conducción	107
Cansancio y fatiga al conducir	107
Campañas de seguridad vial	109
Medidas de bioseguridad en el transporte	110
Estrategia Andina en Seguridad Vial	110
Recomendaciones del Plan Mundial para el segundo decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo" adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la Resolución 74/299	111

REFLEXIONES FINALES 116

REFERENCIAS 118

ÍNDICE DE TABLAS	
Tabla 1. Institucionalidad en seguridad vial en países de la CAN	25
Tabla 2. Estado malla vial Bolivia	46
Tabla 3. Estado malla vial Pavimentada Colombia	48
Tabla 4. Estado malla vial sin Pavimentar Colombia	48
Tabla 5. Estado malla vial Ecuador	51
Tabla 6. Parque automotor vs. población	57

Tabla 7. Parque vehicular Perú	65
Tabla 8. Población Perú	65
Tabla 9. Parque automotor circulante estimado por clase de vehículo 2015- 2019	66
Tabla 10. Vehículos menores registrados por clase 2015- 2019	66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Pilares de la seguridad vial	16
Figura 2. Organigrama del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia	26
Figura 3. Mortalidad causada por el tránsito	28
Figura 4. Organigrama de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia	31
Figura 5. Organigrama del Ministerio de Transporte y Obras Publicas del Ecuador	34
Figura 6. Pilares de la seguridad vial en Ecuador	38
Figura 7. Línea del tiempo de la institucionalidad en Ecuador	39
Figura 8. Organigrama del Despacho Viceministerial de Transportes del Perú	41
Figura 9. Mapa de la red vial de Bolivia	45
Figura 10. Estado de la malla vial de Bolivia	46
Figura 11. Mapa del estado de la red vial de Colombia	47
Figura 12. Estado de la malla vial pavimentada de Colombia	48
Figura 13. Estado de la malla vial sin pavimentar de Colombia	48
Figura 14. Mapa del estado de la red vial estatal de Ecuador	50
Figura 15. Estado de la malla vial de Ecuador	51
Figura 16. Mapa del estado red vial de Perú	53
Figura 17. Crecimiento del parque automotor de Bolivia (2003 - 2019)	55
Figura 18. Crecimiento del parque automotor de Bolivia por clase (2003 - 2019)	56
Figura 19. Registro Nacional Automotor vs. Población	57
Figura 20. Composición del parque automotor a nivel Nacional 2020	57
Figura 21. Coordinación interinstitucional para la seguridad vial	58
Figura 22. Base legal para la seguridad vial en Ecuador	59
Figura 23. Procedimiento general de homologación de vehículos en Ecuador	60
Figura 24. Estadísticas: Red nacional y parque vehicular	67
Figura 25. Campaña Cebras Bolivia	68
Figura 26. Campañas de uso de casco. ANSV Colombia	69
Figura 27. Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria	71
Figura 28. Objetivos de Desarrollo Sostenible Agenda 2030	95



Jorge Hernando Pedraza - *Secretario General de la Comunidad Andina.*

Desde hace 52 años, los países de la CAN: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú trabajamos conjuntamente por alcanzar el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos andinos. Como hermanos que somos, buscamos el desarrollo de nuestros países y hoy afrontamos juntos los nuevos desafíos que genera la pandemia, enfocados en lograr la reactivación económica y social, pero también enfrentamos las mismas dificultades, una de ellas que nos preocupa y llama a la acción es la problemática de los accidentes de tránsito.

Cada 24 segundos se registra una muerte en las carreteras del mundo y 1,35 millones de personas fallecen cada año en accidentes de tránsito, según la Organización Mundial de la Salud. Además, las lesiones derivadas de esos siniestros representan la octava razón de muerte a nivel global.

El panorama en nuestra región es lamentablemente similar. Más de 325 mil accidentes de tránsito se registraron durante el 2019 en la Comunidad Andina, dejando como consecuencia 135 mil 834 personas heridas y 13 mil 424 fallecidas, cifras que pueden evitarse con medidas de protección y educación vial para automovilistas.

Durante el período 2011 – 2020, la Asamblea General de la ONU declaró el Decenio de Acción para la Seguridad Vial como un plan que guíe a los diferentes niveles de gobierno tanto local como nacional en la definición de estrategias para alcanzar el objetivo de estabilizar y

posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

En ese sentido, el Consejo Presidencial Andino en su reunión de mayo de 2019 adoptó la propuesta de la Secretaría General de la CAN de abordar el tema de la seguridad vial en el ámbito del transporte como una de sus prioridades. Así, la Declaración Presidencial de Lima, suscrita en el marco de los 50 Años de la Comunidad Andina, incluyó entre sus mandatos, avanzar en la construcción de una visión a futuro en importantes áreas como la seguridad vial para prevenir los accidentes de tránsito en las carreteras de los países de la CAN.

Nuestro organismo en respuesta a lo dispuesto por los mandatarios y considerando el impacto social y económico ocasionado por los siniestros viales en la región, lanzó en noviembre de 2020 el proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”, con el fundamental apoyo de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC), país que ejerce la Presidencia Pro Témpore, y a quien agradezco su compromiso y firme respaldo.

Esta iniciativa ejecutada en coordinación con los ministerios de Transporte de los Países Miembros buscó que los funcionarios públicos responsables de la seguridad vial, autoridades locales y actores del transporte como gremios y conductores fortalezcan sus conocimientos sobre estrategias efectivas y puedan implementarlas,



“MÁS DE 325 MIL ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE REGISTRARON DURANTE EL 2019 EN LA COMUNIDAD ANDINA, DEJANDO COMO CONSECUENCIA 135 MIL 834 PERSONAS HERIDAS Y 13 MIL 424 FALLECIDAS; CIFRAS QUE PUEDEN EVITARSE CON MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y EDUCACIÓN VIAL PARA AUTOMOVILISTAS.”

a fin de reducir el número de accidentes viales y sus efectos en el ámbito social y económico.

Basado en una estrategia de Cooperación Sur – Sur, el proyecto “Por las Vidas de la CAN” logró generar espacios de intercambio de experiencias exitosas y lecciones aprendidas en materia de seguridad vial entre los Países Miembros, incluyendo además experiencias implementadas en diferentes regiones del mundo.

Asimismo, como resultado de un trabajo de construcción colectiva enfocado en salvar vidas, llevamos a cabo seis conferencias a cargo de expertos de la región y de otros países, en las cuales abordamos las “Principales causas de accidentes de tránsito”, el “Diseño de campañas de Seguridad Vial”, la “Bioseguridad en el Transporte Público y Privado”, los “Sistemas Seguros y su aplicación en América Latina”, la “Corresponsabilidad frente a la construcción de la Seguridad Vial” y el tema “Mujeres, Transporte y Seguridad Vial”.

Estas seis conferencias lograron capacitar a más de 9.500 personas de los cuatro países, gracias al uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones. Debo destacar la importante visibilidad alcanzada en medios de comunicación y redes sociales durante el desarrollo del proyecto.

Estoy seguro de que este conjunto de actividades fortalecerá la Estrategia Andina de Seguridad Vial que venimos construyendo, la cual busca establecer un

marco de acción subregional que incluya lineamientos de políticas públicas, como la implementación de la Licencia de Conducir Andina, la Placa Vehicular Única Andina, la regulación de dispositivos antincendios en buses de pasajeros y medidas preventivas contra el síndrome del sueño.

Cabe señalar que, en el año 2020, la Asamblea General de la Naciones Unidas declaró el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial al período 2021 – 2030, debido a que la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 no se alcanzó en el 2020 (reducción a la mitad del número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico).

Esta declaración se visualiza como un importante reto para nuestra región y nos demanda a continuar trabajando de manera conjunta y sumando esfuerzos en la inclusión de estrategias en políticas públicas que permitan reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

La Comunidad Andina, el organismo de integración más sólido del continente se perfila como el espacio ideal para diseñar, planificar y ejecutar acciones encaminadas a cumplir con el principal objetivo de la seguridad vial: salvar vidas en nuestras carreteras.

JORGE HERNANDO PEDRAZA

Secretario General de la Comunidad Andina.



Ángela Ospina de Nicholls - Directora General de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia.

Los grandes desafíos que nos impone un contexto global afectado por la pandemia por covid-19, sumado a históricas dificultades regionales de desarrollo, hoy más que nunca ponen en evidencia la importancia de consolidar alianzas estratégicas entre las naciones latinoamericanas para afrontar problemáticas comunes, aunando recursos y sumando capacidades. La cooperación internacional constituye una herramienta fundamental de la política exterior de nuestros países que posibilita construir conjuntamente soluciones pertinentes para atender necesidades prioritarias y mejorar así la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

La Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, APC - Colombia, es la entidad encargada de coordinar la cooperación técnica no reembolsable que otorga y recibe Colombia. En el año 2021 cumplimos 10 años de gestión institucional, fomentando el desarrollo social, económico, cultural y ambiental a través de programas, proyectos y acciones de cooperación, con más de 100 socios a lo largo y ancho del Sur Global.

Entre las modalidades de cooperación que gestionamos, la Cooperación Sur-Sur, que se materializa en iniciativas en las que países en vías de desarrollo comparten sus conocimientos, técnicas, metodologías y buenas prácticas en los distintos ámbitos del desarrollo, hemos contribuido de manera contundente a mejorar los

indicadores de logro de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

Como se reconoció en la Declaración de la Segunda Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas para la Cooperación Sur-Sur, PABA +40, "La Cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular permiten a los países en desarrollo lograr el desarrollo sostenible mediante alianzas y, entre otras cosas, promover la unidad y la cooperación, lo cual contribuye a instaurar un orden económico internacional justo y equitativo"

En este orden de ideas, durante el período 2018 a 2022 las alianzas estratégicas se han convertido en una prioridad y una herramienta de trabajo primordial para la gestión de la APC Colombia, pues a través de tales alianzas potenciamos el impacto de la cooperación en el desarrollo regional y fortalecemos nuestro relacionamiento con los demás países del Sur Global.

Es así como en diciembre de 2019 forjamos una alianza estratégica con la Secretaría General de la CAN, la cual se fundamentó en tres propósitos clave: contribuir a comprender y a mejorar la problemática de seguridad vial en los países de la CAN, fomentar la Cooperación Sur-Sur entre los países andinos y contribuir a la implementación de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

Durante 2020, nuestros equipos técnicos trabajaron



“CON LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTE PROYECTO EVIDENCIAMOS UNA VEZ MÁS QUE LA COOPERACIÓN SUR-SUR ES UNA HERRAMIENTA EFICAZ PARA COMPRENDER Y AFRONTAR PROBLEMÁTICAS COMUNES A VARIOS PAÍSES Y QUE FACILITA LA CONSTRUCCIÓN CONJUNTA DE SOLUCIONES QUE BENEFICIAN EQUITATIVAMENTE A DISTINTAS POBLACIONES, A LA VEZ QUE FAVORECE LA INTEGRACIÓN ENTRE NACIONES, EN UN CONTEXTO DE APRENDIZAJE Y APOYO MUTUO.”

articuladamente en la formulación e implementación de un proyecto al que denominamos “Por las vidas de la CAN”, cuya finalidad mayor fue propiciar espacios de intercambio técnico entre las entidades responsables de la seguridad vial en los países andinos con miras a definir líneas de trabajo que redunden en la disminución de las tasas de accidentalidad vial en la región.

Para la implementación de las actividades de este proyecto, APC Colombia aportó un total de USD 95.000, provenientes del Fondo de Cooperación y Asistencia Internacional, FOCAI, a través del cual financiamos proyectos de Cooperación Sur-Sur dirigidos al fortalecimiento de capacidades técnicas y al intercambio de buenas prácticas entre países del Sur Global, siempre bajo principios de horizontalidad, equidad y respeto por la soberanía.

El proyecto incluyó espacios de intercambio de conocimientos técnicos entre funcionarios de los ministerios de Transporte de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. También se realizó un ciclo de conferencias técnicas lideradas por expertos y abiertas al público en general, y se conocieron estadísticas e indicadores sobre seguridad vial, los cuales hacen de la información que se compila en el presente documento. Adicionalmente, como parte de la estrategia de comunicación del proyecto, se implementará una campaña dirigida a ciudadanos andinos para exaltar el valor de

la vida y exhortar las conductas preventivas de la accidentalidad vial.

Con la implementación de este proyecto evidenciamos una vez más que la Cooperación Sur-Sur es una herramienta eficaz para comprender y afrontar problemáticas comunes a varios países y que facilita la construcción conjunta de soluciones que benefician equitativamente a distintas poblaciones, a la vez que favorece la integración entre naciones, en un contexto de aprendizaje y apoyo mutuo.

Desde APC Colombia seguiremos impulsando la Cooperación Sur-Sur y su implementación a través de alianzas estratégicas, con la convicción de que el demostrado impacto de esta herramienta en el desarrollo regional contribuirá eficazmente al proceso de recuperación socioeconómica que con tanta urgencia requieren nuestras naciones.

ÁNGELA OSPINA DE NICHOLLS

Directora General de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, APC Colombia





La Comunidad Andina (CAN) es un organismo internacional que cuenta con diversos órganos e instituciones que integran el Sistema Andino de Integración (SAI) cuyo objetivo es alcanzar un desarrollo integral, equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, con proyección hacia una integración sudamericana y latinoamericana.

Mediante la suscripción del Tratado Constitutivo - Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969 en Colombia, se fijaron los objetivos de la integración andina, definiendo su sistema institucional y estableciendo mecanismos y políticas a ser desarrolladas por los órganos comunitarios. De esa manera, se puso en marcha el proceso andino de integración conocido, en ese entonces Pacto Andino, hoy Comunidad Andina (CAN).

“ES IMPORTANTE SEÑALAR QUE, SEGÚN LA ONU Y LA OMS, DE NO IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS INMEDIATAS Y EFICACES, LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO SERÁN LA QUINTA CAUSA MUNDIAL DE MUERTE AL AÑO 2030”.

Dentro de los objetivos del organismo, está el promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social, procurar un mejoramiento persistente en el nivel de la vida de los habitantes de la subregión y fortalecer la solidaridad subregional, reduciendo las diferencias de desarrollo existentes entre los Países Miembros: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú

La Comunidad Andina trabaja en diversos ámbitos de acción en beneficio de más de 111 millones de ciudadanos andinos, en ese sentido en el área de Integración física, ante el impacto social y económico, ocasionado por los siniestros viales en los Países Miembros y en cumplimiento a las declaraciones presidenciales del 2019 y 2020, la Secretaría General lanzó el proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”, con el apoyo de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC).

La iniciativa ejecutada entre octubre y diciembre de 2020 en coordinación con los ministerios de Transporte y Obras de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú buscó que los funcionarios públicos responsables de la seguridad vial en los países andinos, autoridades locales y actores del transporte como gremios y conductores, mejoren su conocimiento de estrategias efectivas y puedan implementarlas a fin de reducir el número de accidentes viales y sus efectos en el ámbito social y económico de la región.

El proyecto generó espacios de intercambio de las experiencias entre las autoridades de los cuatro países, frente a los pilares de la seguridad vial en: Institucionalidad; vías de tránsito más seguras; usuarios más seguros; vehículos más seguros y respuesta tras accidentes; orientadas a apoyar las iniciativas desarrolladas en los territorios andinos.

Durante la ejecución de la iniciativa, los países CAN se proyectaron como actores activos en la transferencia de conocimientos e intercambio de prácticas y lecciones aprendidas, en la medida de sus posibilidades, con otros países de similar situación de desarrollo y, entre ellos, y no únicamente como receptores de cooperación internacional para el desarrollo, perfilándose como oferentes activos y dinámicos de cooperación técnica sobre la base de sus propias experiencias de desarrollo.



Además, se realizó un ciclo de seis (6) conferencias técnicas de seguridad vial, a cargo de expertos diversos, en los temas seleccionados y priorizados (Principales causas de accidentes de tránsito: Uso de sustancias prohibidas, fatiga al conducir, exceso de velocidad; Diseño de Campañas de Seguridad Vial; Bioseguridad en el Transporte Público y Privado; Sistema Seguro: Aplicación en América Latina y corresponsabilidad frente a la construcción de la Seguridad Vial; Mujeres, Transporte y Seguridad Vial), además de cuatro (4) reuniones virtuales entre los representantes de los Países Miembros para intercambiar experiencias en proyectos exitosos, como los temas técnicos en seguridad vial, políticas públicas de seguridad vial, entre otros.

Además de la valiosa información recogida en cada una de las sesiones, que contaron con la participación de público de los cuatro países, se pudo conocer según información de la Secretaria General de la CAN, que las principales causas de los accidentes en los Países Miembros fueron la imprudencia ocasionada por el conductor, el exceso de velocidad, el consumo de bebidas embriagantes o drogas al conducir, la imprudencia del peatón y las vías en mal estado. Y según la tipología de accidentes, la mayor cantidad de ellos fueron los choques, seguidos por atropellos, caída de pasajeros, volcaduras e incendio de vehículos, los cuales en un 86,6% ocurrieron en el espacio urbano y el 13,4% restante en el área rural.

Es importante señalar que, según la ONU y la OMS, de no implementar estrategias inmediatas y eficaces, los siniestros de tránsito serán la quinta causa mundial de muerte al año 2030¹.

Así las cosas, los resultados del proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN” detallados en esta publicación, se constituyen como un documento de consulta, que permitirá orientar y propiciar medidas concertadas, indicativas y de integración en materia de seguridad vial, para ser socializado con las autoridades de los diferentes niveles de gobierno de los Países Miembros, la academia en general y los grupos sociales vinculados en la seguridad vial de la región.

¹<https://cutt.ly/knHmUIB>



PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 "SALVEMOS MILLONES DE VIDAS"

Con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), proclamó en el año 2010 un Plan de Acción para la seguridad vial a nivel mundial que se denominó como "Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020", el plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020².

² https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

Por: Miguel Armando León Arévalo

Consultor en seguridad vial, contratado por el proyecto "Por las Vidas de la CAN", para coordinar la ejecución de todas las actividades que se llevaron a cabo como parte de la iniciativa.

Para dar cumplimiento a lo previsto por este plan mundial, los países deberían fijar en sus territorios, los siguientes objetivos específicos:

- La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.
- La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020, basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas.
- El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial.

- El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.
- El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.
- El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

De esta forma, se propuso que durante el decenio deberían ejecutarse acciones a nivel local y nacional, atendiendo las actividades descritas dentro de cinco (5) pilares:



Fuente: Miguel Armando León, adaptada de la Secretaría de Movilidad de Medellín (2015).

<https://www.medellin.gov.co/movilidad/component/k2/secretaria-de-movilidad-socializa-el-plan-de-movilidad-segura-en-las-comunas-de-la-ciudad>

PILAR: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Este pilar tiene como función alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

PILAR: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

Este pilar tiene como propósito aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables. Ello se lograría mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción

y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

PILAR: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

En el mismo sentido, en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial se establecieron actividades encaminadas a alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

PILAR: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

Frente a la protección de los usuarios en las vías, se señaló la elaboración de programas integrales para mejorar su com-

portamiento las vías de tránsito. La observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

PILAR: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES

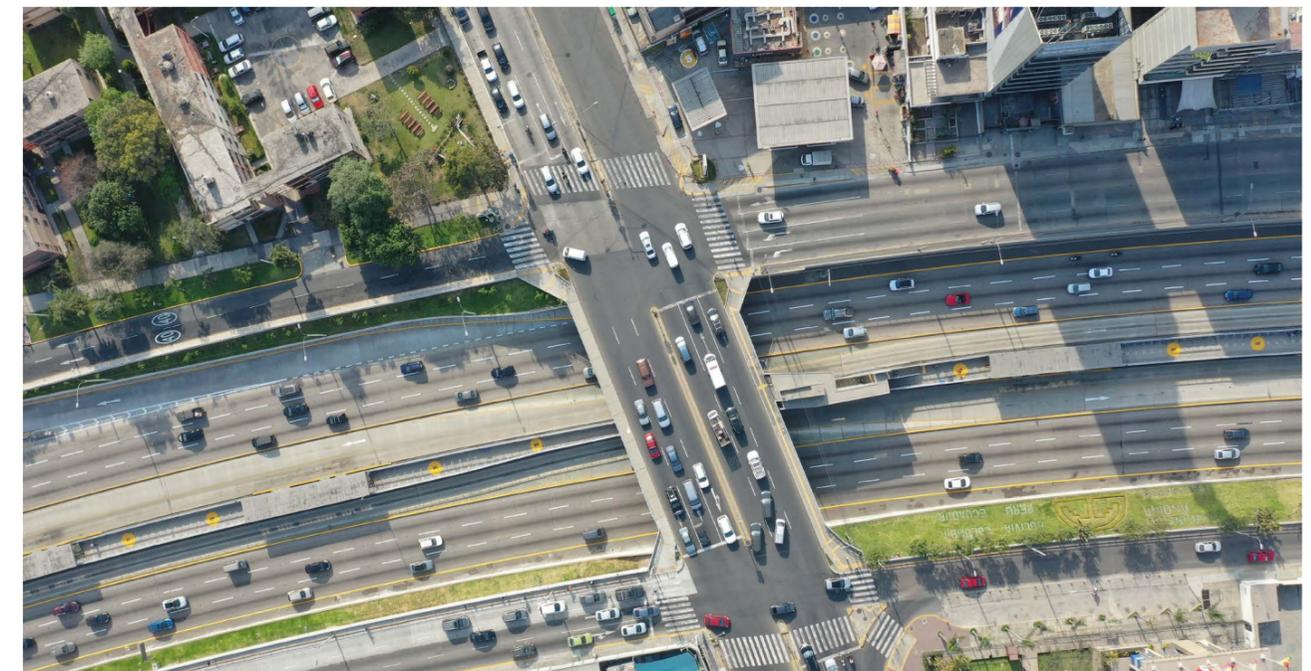
Por último, este pilar pretende aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas, tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

Sin embargo, pese al compendio de actividades a desarrollar por las autoridades locales y nacionales en cada uno de los pilares de la seguridad vial, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020 no logró alcanzar al año 2020 la reducción a la mitad del número de víctimas mor-

tales y heridos graves en siniestros viales, prevista en la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, razón por la cual fue necesario prorrogar su vigencia para la década comprendida entre los años 2021 al 2030.

PLAN MUNDIAL PARA EL SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030. "MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO"

EL 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 74/299, respecto del mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, proclamando así el periodo 2021- 2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial. La asamblea considera que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito son prevenibles y que, a pesar de algunas mejoras en muchas naciones, en particular en los países en desarrollo, siguen siendo un importante problema de salud pública y de



desarrollo que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Así mismo, se reconoce que además del sufrimiento humano, se ocasiona un costo de hasta el 5 % del Producto Interno Bruto anual para algunos países; por tanto, reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito debe ser una prioridad económica y social, dado que la inversión en seguridad vial tiene un efecto positivo en la salud pública y en la economía.

En este orden de ideas, se hace necesario que la Secretaría General de la CAN insista a los Países Miembros en algunas de las consideraciones de la Resolución 74/299 aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas (2020), así:

Teniendo en cuenta la importancia de fortalecer la capacidad institucional y continuar la cooperación internacional, incluidas la cooperación Sur-Sur y triangular, la cooperación entre países que comparten vías de tránsito transfronterizas y la cooperación entre las organizaciones regionales e internacionales, a fin de seguir apoyando los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo, y de proporcionar, según proceda, apoyo para cumplir los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y los de la Agenda 2030.

(...)Expresando su preocupación además por el hecho de que en muchos países la adopción y aplicación de medidas de seguridad vial sigue siendo insuficiente.

(...) Alentando a los Estados Miembros a promover las

alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo y los países menos adelantados.

(...)Reconociendo también las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), entre ellas la necesidad de promover un enfoque integrado de la seguridad vial, como el enfoque de sistemas seguros y la Visión Cero, buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo y fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluida la colaboración con las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil y el mundo académico, así como con las empresas y la industria, que contribuyen al desarrollo social y económico de los países e influyen en él.

(...) Reconociendo además los esfuerzos de los Estados Miembros para contribuir a la seguridad vial internacional mediante la investigación y la recopilación de pruebas para fundamentar las políticas y el fomento del intercambio de mejores prácticas que incrementen la seguridad de la infraestructura y los vehículos, así como el comportamiento de las personas en la circulación vial.

(...)Hace suya la Declaración de Estocolmo, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar en Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020.

(...) Insta a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, teniendo en cuenta las obligaciones que atañen a los Estados Miembros según los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas aplicables en la materia.

(...) Invita a los Estados Miembros a que incorporen plenamente una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de políticas relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, especialmente en las vías de tránsito y zonas circundantes y el transporte público. (Pp. 2-10)³

En consecuencia, la Asamblea General de las Naciones Unidas invitó a todos los interesados, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a aumentar la financiación para facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario.

En igual forma, invitó a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, asignando presupuestos suficientes para el mejoramiento institucional

³<http://contralaviolenciavial.org/actualidad/onu-resolucion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-mejoramiento-de-la-seguridad-vial-en-el-mundo/gmx-niv44-con824.htm>



y de la infraestructura de la seguridad vial y apoyando al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros mecanismos, como el Servicio Mundial del Banco Mundial para la Seguridad Vial.

De otra parte, se decidió convocar a una reunión de alto nivel de la asamblea general, a fines del año 2022, para analizar las acciones de mejoramiento de la seguridad vial en el mundo con miras a tratar las deficiencias y los problemas, así como a movilizar el liderazgo político y promover la colaboración multisectorial.

Conforme a lo anterior y consecuentes con lo previsto en el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. “Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo”, esperamos que Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú conviertan al proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN” en un instrumento que permita orientar y propiciar medidas concertadas, generar espacios de intercambio de experiencias exitosas y mejorar su conocimiento de estrategias efectivas que puedan ser implementarlas a fin de reducir el número de accidentes viales y sus efectos en el ámbito social y económico de la región.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE - ODS

Para el año 2015, los Estados Miembros de la Organización de Naciones Unidas - ONU aprobaron diecisiete (17) objetivos como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad para el 2030. Estos objetivos fueron armónicamente definidos, para que los efectos de su cumplimiento propendan por alcanzar un equilibrio en la sostenibilidad medio ambiental, económica y social en el planeta. Además, como propósito de los ODS, se advierte que son un llamado urgente para que el mundo haga la transición a una senda más sostenible y preste apoyo a aquellos países que requieren acelerar su progreso dentro una política mundial de varios “ceros”, que incluye pobreza cero, hambre cero, SIDA cero y discriminación cero contra las mujeres y niñas⁴.

⁴ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Como ejemplo del impacto de los ODS para la seguridad vial, es factible relacionar que desincentivar el uso de vehículos particulares repercute en mitigar la amenaza del cambio climático o mejorar la salud de las personas es un efecto colateral de la reducción del número de lesionados en siniestros viales, que a su vez influye en el crecimiento económico de los países.

La consecución de estos objetivos requiere del decidido esfuerzo de los Gobiernos, autoridades locales, medios de comunicación, sector privado, círculos académicos y la comuni-

dad en general por medio de la creatividad, el conocimiento, la tecnología, recursos financieros y la cooperación.

Los ODS nos invitan a que todos hagamos parte activa de este llamado universal, cualquiera sea el rol que desempeñemos en la sociedad, desde la casa, fuera de ella y/o en nuestros trabajos, por ejemplo, recomienda además desplazarse al trabajo en bicicleta, caminando o en transporte público y que se reserve los desplazamientos en coche para cuando se reúna a un grupo grande de personas.



En el año 2020⁵ se evaluaron los resultados de las medidas encaminadas a lograr los 17 Objetivos, arrojando que aún no se están desarrollando a la velocidad ni en el nivel requerido; por tanto, se debe marcar el inicio de una década de acciones ambiciosas con el fin de alcanzar los Objetivos para el 2030, exigiendo acelerar las soluciones sostenibles dirigidas a los principales desafíos del mundo.

Cabe recordar que en la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial se centró en el “Liderazgo para la seguridad vial⁶”, para que las sociedades exijan un liderazgo más firme en esa materia y mayores esfuerzos para cumplir el ODS 3.6 de reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo y el ODS 11.2 de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos para el 2030.

Es importante resaltar que, en la quinta semana, se adhirió la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial - FICVI, conformada por asociaciones de las víctimas de siniestros de tránsito en la región, con una serie de videos y mensajes alzando su voz, demandando:

- Límites de velocidad en las zonas urbanas.
- Límites de velocidad en las zonas escolares.
- Liderazgo en el manejo de la seguridad vial.
- Mejoras en la infraestructura existente.
- Mejoras en el transporte público y su accesibilidad.
- Mejoras en la seguridad de los vehículos.
- Mayor control y sanción para el cumplimiento de las leyes de tránsito.
- La creación de unidades de atención a víctimas de siniestros viales.

⁵ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/decade-of-action/>

⁶ <https://www.unroadsafetyweek.org/es/home>



- La creación de fiscalías especializadas en tránsito.
- Mejorar los sistemas de ayuda a los lesionados por siniestros viales.
- Mayor participación de la sociedad civil en la toma de decisiones.
- Que la seguridad vial sea una política de estado.

VISIÓN CERO

Este proyecto de seguridad vial surge en Suecia y se constituye en un hito muy importante, abordando la seguridad vial como una cuestión de Estado; adoptando así el principio básico que señala que “la vida y la salud nunca pueden ser intercambiadas para otros beneficios dentro de la sociedad”, en

vez del principio convencional de comparar los costos y beneficios asignándole un valor monetario a la vida y a la salud para decidir cuánto dinero invertir en sistemas de tránsito con un riesgo aceptable⁷.

La seguridad vial conforme al concepto de la Visión Cero significa que las carreteras y los vehículos deben adaptarse a las condiciones del ser humano, reconociendo su fragilidad y no trasladando toda la responsabilidad en el actor vial, sino vinculando como protectores de la seguridad vial a los encargados del mantenimiento de las carreteras, a los fabricantes de vehículos, a las empresas de transporte, a los políticos, a las autoridades legislativas y locales en su jurisdicción.

Todas las personas pueden cometer errores en la vía, pero no

⁷ <https://www.ancosev.org/la-vision-cero-en-camino-seguridad-vial-en-suecia/>

deberían pagarse con la vida, Visión Cero contempla un futuro en que nadie muera ni sufra lesiones en las carreteras y considera inaceptable el hecho de que el tráfico en las carreteras cobre vidas humanas.

El éxito de Suecia luego de poner en marcha la política Visión Cero, se refleja en la reducción del número de lesionados y fallecidos, en donde las víctimas fatales de accidentes de tránsito en el año de 1997 eran de 7 por cada 100 mil personas y que en 2014, la cifra bajó a 3 por cada 100 mil habitantes; situación que ha motivado que varios países repliquen este programa enfocándose en programas y acciones relacionadas con cambios a los diseños de calles e intersecciones, control al exceso de velocidad, control al consumo de bebidas embriagantes y otras sustancias, transporte público seguro y eficiente, cultura ciudadana, campañas de comunicación y demás actividades en pro de la seguridad vial.

Se debe acudir a las tecnologías y la innovación, con dispositivos que permitan advertir una situación riesgosa para el conductor y los demás actores viales. Así las cosas, los gobiernos deben ser exigentes, rigurosos e innovadores en la expedición de la normatividad, de reglamentos técnicos y demás estrategias relacionadas con la seguridad vial.

DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO - NUEVO DECENIO DE LA SEGURIDAD VIAL 2020-2030

La seguridad vial es una responsabilidad compartida en donde las adhesiones a los acuerdos ONU han demostrado altos beneficios. Se establecieron once (11) consideraciones, entre las cuales se encuentran⁷:

- Reconocer la importancia de las adhesiones a los acuerdos ONU.
- Necesidad de implementar enfoque integrado: Sistema seguro y Visión Cero.
- Hacer de la seguridad vial una responsabilidad compartida entre público, privado, academia y usuarios de la carretera.

⁷ <https://bit.ly/3iUg2f9>

En igual forma, se fijaron dieciocho (18) objetivos, entre los cuales están:

- Reducir las muertes en al menos 50% entre 2020 y 2030 (ODS 3.6)
- Fomentar la aplicación y uso de tecnologías para la prevención de accidentes.
- Asegurar que los vehículos comercializados en 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad.

ACUERDOS O CONVENCIONES ONU

- 1958. Vehículos y Homologaciones (WP.29), estándares y requisitos técnicos de vehículos, sus equipos y partes, así como las condiciones para reconocimiento recíproco de las homologaciones.
- 1968. Tráfico, Circulación y Seguridad Vial. Comportamiento seguro de los usuarios de la carretera, como conductores y los peatones.
- 1968. Señalización. 250 señales de tráfico y marcas viales comúnmente acordadas.
- 1957. Mercancías Peligrosas. Define mercancías peligrosas, condiciones de movilización, requisitos de operación, capacitación de conductores y construcción de vehículos.
- 1997. Inspección vehicular (WP.29), ambiental y de seguridad vial de vehículos y el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección para el uso transfronterizo.
- 1998. Vehículos (WP.29). Reglamentación técnica mundial para los vehículos sobre seguridad y desempeño ambiental (Sin homologación).
- 1970. Conductores. Define tiempos de conducción y periodos de descanso de los conductores profesionales.

Es imperioso destacar que los países que han ratificado el Acuerdo 1958 tienen en promedio 8,9 siniestros por cada





100.000 habitantes, frente a los países que no se han adherido que presentan un promedio de 19.8.

LÍNEA BASE DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

PILAR: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

En el informe de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), relacionado con el estado de la seguridad vial en la región de las Américas (2019)⁸ se presentaron los datos y la evaluación de sus progresos, sin embargo es importante señalar que este informe precisa que los resultados indican que las tendencias no permitieron que la esta región cumpliera con la meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad el número de muertes causadas por el tránsito para el 2020; por lo anterior haremos referencia a la información disponible que involucra a los Países Miembros de la CAN, así:

⁸ <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51100>

Los datos presentados en este informe indican que los aspectos relacionados con la gestión y legislación en materia de seguridad vial, así como con la atención posterior a una colisión de tránsito han mejorado en algunos países. No obstante, esas mejoras han sido moderadas y es evidente que **la meta 6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 3, de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos causados por el tránsito para el 2020, no se logró.**

(...)
En términos generales, cuatro países (Chile, Ecuador, República Dominicana y Uruguay) han reformado su legislación relativa a uno o varios factores de riesgo de la seguridad vial para ajustarla a las mejores prácticas.

(...)
La mayoría de los países carecen de normas de seguridad de los vehículos, como la disponibilidad de cinturones de seguridad y de anclajes de cinturones de seguridad para todos los ocupantes del automóvil, así como de control electrónico de la estabilidad. Actualmente solo seis países de la región (Argentina, Brasil, Canadá, Ecuador, Estados Unidos y Uruguay) aplican dos de las seis normas de seguridad del vehículo.

(...)
En cuatro países de ingresos medianos (Argentina, Ecuador, Paraguay y Venezuela) no se registró ningún cambio en las muertes causadas por el tránsito.

(...)
Con respecto a los 20 países de ingresos medianos, en tres de ellos (Bolivia, Brasil y República Dominicana) se produjo una reducción de las muertes causadas por el tránsito, 137 experimentaron un aumento del número de defunciones y en cuatro (Argentina, Ecuador, Paraguay y Venezuela) no se observó ningún cambio.

(...)
Países que se ajustan a los criterios de mejores prácticas en la legislación relativa a los límites de velocidad: Bolivia, Canadá, México, Paraguay y Uruguay. (Organización Panamericana de Salud, 2019, pp. 12-24).

El documento también nos presenta como indicadores, la existencia de entidades del Estado que tienen a cargo la gestión institucional para la seguridad vial en los Países Miembros de la Comunidad Andina. (Ver Tabla 1)

Ahora bien, a continuación, relacionaremos el conjunto de entidades, organismos, organizaciones, normatividad y acuerdos con el que cuentan los Países Miembros de la Comunidad Andina, que de una u otra forma participan en la definición e instrumentación de lineamientos y políticas orientadas a la consecución de la reducción de los lesionados y fallecidos en siniestros viales.

- BOLIVIA

En su estructura organizacional, el Estado Plurinacional de Bolivia⁹ cuenta con un Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, desde donde el Viceministerio de Transporte cumple una función de planificación y de coordinación teniendo a su cargo, la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre y la Dirección General de Transporte Aéreo.

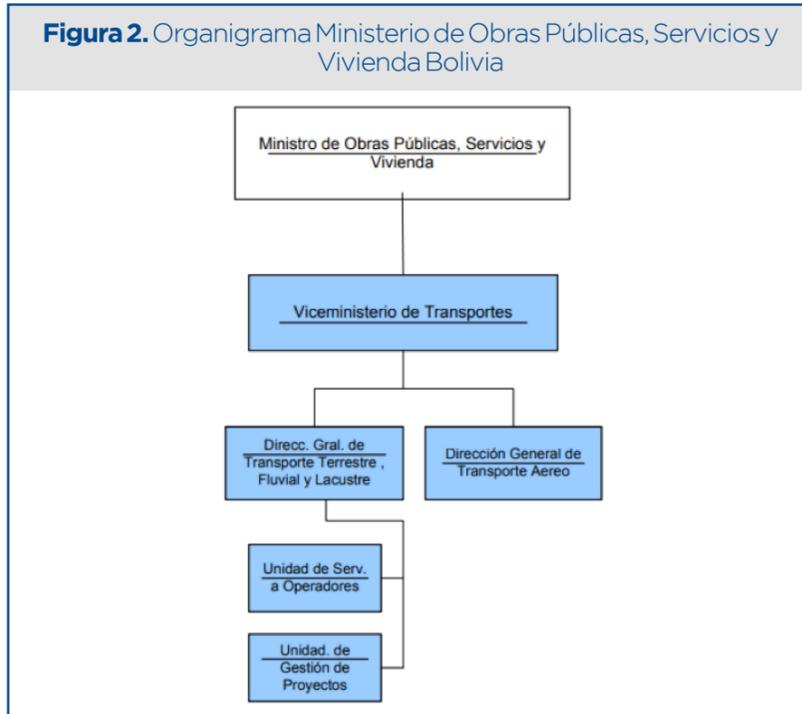
⁹ <https://www.oopp.gob.bo/mision-y-vision/>

Tabla 1. Institucionalidad en Seguridad Vial en Países de la CAN

País	Existencia de organismo rector	El organismo rector está financiado
Bolivia	Sí	Sí
Colombia	Sí	No
Ecuador	Sí	Sí
Perú	Sí	Sí

Fuente: Miguel Armando León Consultor de Seguridad Vial. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51100>





Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia (2008). <https://www.oopp.gob.bo/wp-content/uploads/2020/antiguos/otrosdocumentos/MOF.pdf>

El objetivo del Viceministerio de Transporte es ejecutar las políticas y estrategias del sector transportes de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Sectorial de Desarrollo, Plan Estratégico Institucional y el Programa de Operaciones Anual, realizando el seguimiento a las áreas organizacionales dependientes y entidades bajo tuición.

A su vez, la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre tiene por objeto planificar, proponer y establecer políticas y estrategias y otras alternativas para desarrollar y controlar las actividades relativas al transporte (terrestre, fluvial y lacustre), propiciando la integración física y empleo de medios de transporte en forma sostenible, sustentable y eficiente, en el marco de la política nacional y sectorial, con miras a la facilitación del comercio y el turismo en el ámbito nacional e internacional. (Ver Figura 2)

Es necesario subrayar algunas de las funciones del Viceministerio de Transporte en el Manual de organización y funciones¹⁰, relacionadas con la seguridad vial en Bolivia, así:

- Formular, ejecutar y evaluar el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Sectorial de Desarrollo, Plan Estratégico Institucional, en sus diferentes modos, en el marco de las estrategias nacionales de desarrollo.
- Proponer políticas, reglamentos e instructivas para promover y regular el desarrollo del transporte en sus diferentes modos.

¹⁰ <https://www.oopp.gob.bo/wp-content/uploads/2020/antiguos/otrosdocumentos/MOF.pdf>

- Proponer políticas, planes programas y proyectos de integración interna y externa del país y sus regiones, tomando en cuenta las dimensiones geopolíticas y estratégicas que contribuyan al desarrollo.
- Promover en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria fluvial, lacustre y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional, a través de las entidades sectoriales bajo tuición.
- Promover iniciativas mixtas, público - privadas en los proyectos, de rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte carretero, ferroviario, fluvial, lacustre y aéreo.
- Priorizar la integración comunitaria vecinal en el desarrollo de infraestructura vial, a través de las instancias competentes.
- Planificar la política vial nacional para mejorar la competitividad del país y clasificar los caminos de la red fundamental, departamental y municipal.
- Proponer y aplicar normas y estándares internacionales en infraestructura de transporte.
- Promover el desarrollo de tecnologías adaptadas a la realidad del país y las necesidades de las regiones en materia de transportes.
- Proponer al ministro, políticas y normas en materia de seguridad aérea, fluvial, ferroviaria y terrestre, para su coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, preservando la continuidad de los servicios y velando para que no se ocasionen daños al Estado, la economía y la continuidad de los servicios.
- Proponer los convenios y tratados internacionales para gestionar financiamiento para programas y proyectos sectoriales, de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo y los Planes Sectoriales de desarrollo.
- Coordinar con los operadores de servicios, así como con otras instituciones sobre temas relacionados con el sector.





- Coordinar con los operadores del sector las condiciones de seguridad en el servicio de transporte.
- Vigilar la aplicación de las políticas, planes, proyectos y normas técnicas en el establecimiento y operación de los servicios de transporte.
- Registrar a los operadores de transporte carretero, fluvial, lacustre y aéreo, para mantener actualizadas las capacidades del parque de servicios de transporte.
- Mantener un registro actualizado de las empresas constructoras y consultor en el sector transportes, a través de su unidad respectiva.
- Coordinar acciones con organismos gubernamentales y no gubernamentales, para controlar los riesgos ambientales relacionados con el sector de transporte.
- Firmar a nombre del ministerio, convenios, cartas de intenciones, y otros acuerdos de cooperación, crédito y/o donación que vayan en beneficio del sector y dentro los lineamientos de las políticas nacionales.

Bolivia también cuenta con su Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018¹¹ que fue aprobado como Decreto Supremo 2079 del 13 de agosto de 2014, que aún se encuentra vigente; además se advierte que éste fue inspirado en los cinco (5) pilares del Plan para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y actualmente se trabaja en el nuevo Plan de Seguridad Vial 2020 - 2025.

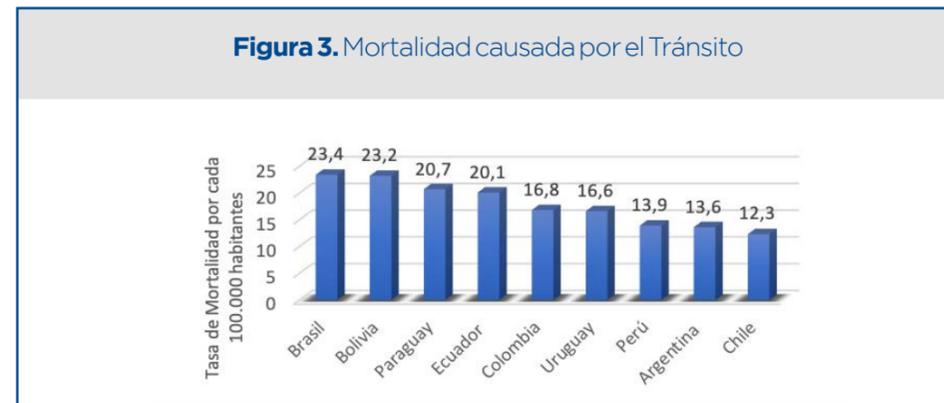
La siguiente gráfica de la Organización Mundial de la Salud (OMS), respecto de la tasa de mortalidad causada por el tránsito en la región de las Américas, por 100.000 habitantes, posiciona a Bolivia. **(Ver Figura 3)**

Se resalta que el Decreto Supremo No. 2079 del 13 de agosto de 2014, tiene como objetivo general "Mejorar la seguridad vial a nivel nacional a través de la implementación de mecanismos de acción en prevención y control de los accidentes de tránsito y sus factores de riesgo, dentro de los próximos cinco años (2014 - 2018)"; y que dentro de sus ejes estratégicos se planteó, implementó o se encuentra actualmente en gestión, entre otros, los siguientes asuntos:

¹¹ <https://www.umsa.bo/documents/1745551/1817265/>

- La actualización de su Código Nacional de Tránsito y su reglamento que para la fecha es un anteproyecto.
- La elaboración del reglamento de la Plataforma Nacional de Seguridad Vial, por Resolución Ministerial No. 011 de 2015 para coordinar con 18 instituciones responsables de los asuntos de seguridad vial.
- El Reglamento de normas técnicas de importación de vehículos por medio del Decreto Supremo No. 22323 del 31 de diciembre de 2014, esto debido al aumento de vehículos inseguros de procedencia china circulando en vías bolivianas.
- La falta de uso de cinturón de seguridad en los vehículos.
- La construcción de estaciones policiales para control de seguridad vial.

- El diagnóstico del grado de efectividad de las medidas adoptadas de seguridad en la infraestructura vial.
- El diseño e implementación de campañas de prevención en seguridad vial.
- La realización de operativos de control verificando el cumplimiento de las normas de tránsito.
- El fortalecimiento de las capacidades en teoría y práctica sobre rescate y primeros auxilios.
- Establecer mecanismos de prevención y la conducta a seguir ante accidentes de tránsito para los pasajeros y los conductores.
- La producción, publicación y distribución de material sobre seguridad vial.



Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Informe de Seguridad Vial OMS (2015). https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1





- La implementación de parques viales como parte de la cultura de seguridad vial.
- Se han normalizado y actualizado las variables de los formularios e informes del sistema de información de seguridad vial.
- Las investigaciones basadas en los resultados del análisis de información estadística.
- Realizar los diagnósticos logísticos y operativos por departamento. Consultoría por Organización Panamericana de la Salud (OPS)
- Realizar un diagnóstico del impacto de los accidentes de tránsito. Consultoría por Organización Panamericana de la Salud. (OPS).

- COLOMBIA

Mediante la expedición de la Ley 1702 de 2013 se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. La entidad coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito. Además, tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país; será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio.

La ANSV es una Unidad Administrativa¹² Especial del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte; contempla además la visión que en el año 2022 la agencia sea un referente y líder de la política pública de seguridad vial, mediante el posicionamiento como un instrumento visible, en la prevención de la accidentalidad territorial, a través de la sostenibilidad en

¹² https://ansv.gov.co/agencia/quienes_somos/mision

acciones, planes y controles eficientes, acordes al desarrollo de la tecnología y trabajo en equipo, de acuerdo con las políticas del gobierno nacional.

Para su funcionamiento la agencia está organizada de acuerdo al organigrama de la imagen (Ver Figura 4)

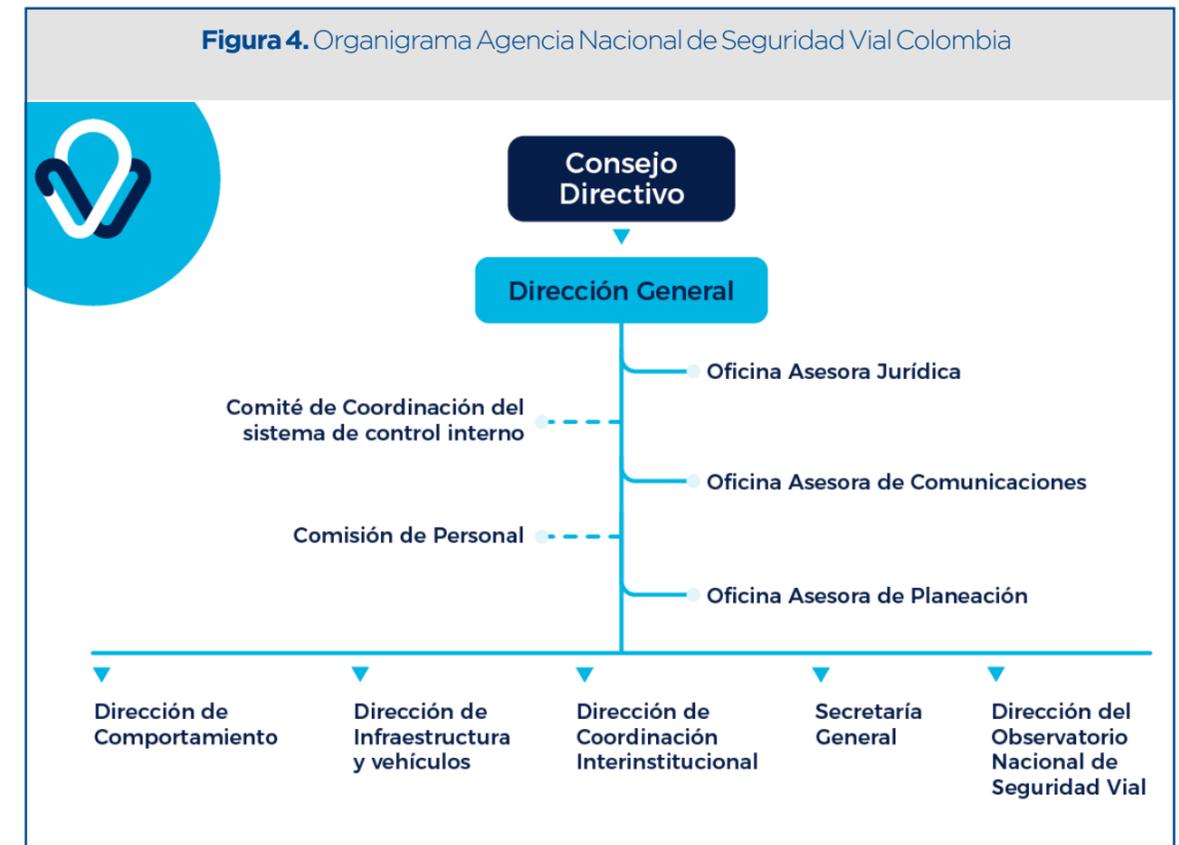
De igual forma la Ley 1702 de 2013¹³, creó el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), como una dependencia de

¹³ <https://ansv.gov.co/observatorio/>

la Agencia encargado del manejo y la gestión de la información y el conocimiento relacionado con la seguridad vial en el país, para apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes, programas, proyectos, intervenciones y la toma de decisiones que impacten las causas que afectan la seguridad vial en el país.

En cuanto a la conformación de Comités Locales de Seguridad Vial, a la fecha se han creado 124, 11 en el nivel departamental y 113 en el nivel municipal.

Figura 4. Organigrama Agencia Nacional de Seguridad Vial Colombia



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia(2020).



En Colombia son autoridades responsables del tema del tránsito, entre otros, los gobernadores de departamentos, los alcaldes de municipios y distritos, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los organismos de tránsito. Entre estos últimos se encuentran las secretarías e institutos municipales de tránsito, los cuales tienen jurisdicción en zonas urbanas, así como las secretarías e institutos departamentales de tránsito, que tienen jurisdicción en municipios sin organismo de tránsito. Al tiempo, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional es un organismo con jurisdicción en las carreteras nacionales fuera de los perímetros urbanos, pero en algunos casos puede tener jurisdicción dentro de áreas urbanas.

Con todo, se encuentra que 122 municipios en Colombia (el 11% del total) no cuentan con organismo de tránsito, mientras que 776 municipios (el 70% del total) se encuentra a cargo de 24 organismos de tránsito departamentales.

Por otra parte, en cuanto a los cuerpos de control operativo, de acuerdo con estimaciones propias, se encuentra que la tasa de policías y agentes de tránsito puede oscilar entre 2 y 30 agentes por cada 100.000 habitantes.

Todo lo anterior demuestra una debilidad frente a la capacidad de control y vigilancia de los organismos de tránsito en algunos municipios, a lo cual hay que sumarle la cantidad insuficiente de agentes de tránsito disponibles.

No existe normatividad o legislación en el Código Penal relacionada con los delitos contra la seguridad vial, toda vez que para la creación de la misma se debe hacer a través de rango legal por lo que debe ser elevada para aprobación del Congreso de la República, así es importante manifestar que la ANSV no cuenta con facultad reglamentaria para realizar dicha acción, máxime dar cumplimiento a lo señalado en el numeral 2.1 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, que señala: 2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través de ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias).

En concordancia con lo mencionado, es relevante evidenciar que mediante la Ley 1548 de 2012 se estableció la “Suspensión de la licencia de conducción de acuerdo con el grado de



alcoholemia, la obligación de realizar cursos de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación por un mínimo de 80 horas” y mediante la Ley 1696 de 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el flujo del alcohol y otras sustancias psicoactivas”, se agravó el delito de homicidio culposo. Estas normatividades fueron incorporadas en el Código Penal, sin embargo, no hay un capítulo o apartado propio que responda a la seguridad vial, ahora bien, este tipo de disposiciones pertenecen a conductas enmarcadas en la misma.

A la fecha, el Código Nacional de Tránsito no¹⁴ ha tenido modificaciones específicas en movilidad sostenible. Sin embargo, en Colombia existe normatividad que ha incorporado el concepto de movilidad sostenible, tales como:

- **Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. CAP VI.** Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional. Estrategias: Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.
- **Ley 1811 de 2016.** Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.
- **Plan Distrital de Desarrollo.** Un nuevo contrato social y

¹⁴ Ver más en: Congreso de Colombia (13 de septiembre de 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 769 de 2002] DO: 44932.

ambiental para la Bogotá del siglo XXI 2020- 2024. Programa: 43 - Movilidad segura, sostenible y accesible.

- **Decreto 37 de 1999.** Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 2019. Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1864 del 11 de julio de 2019.** Promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia con el fin de reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, al tiempo que contribuye a la movilidad sostenible.
- **Ley 1964 de 2019.** Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones
- **CONPES 3943.** Política para el mejoramiento de la calidad del aire, el cual tiene como objetivo general reducir la concentración de contaminantes que afectan la salud y el ambiente.
- **Resolución 2254 de 2017.** Ministerio de Ambiente y desarrollo sostenible, por la cual se adopta la norma de calidad del aire de ambiente y se dictan otras disposiciones.

Colombia es reconocida internacionalmente por sus políticas de transporte y con la ratificación de Acuerdos como el de 1958, planea liderar el tema en el continente.

- ECUADOR

En Ecuador, la gestión institucional de primer nivel de la seguridad vial, está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas¹⁵, el cual tiene como objetivo contribuir al desarrollo del país a través de la formulación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos, que garanticen un Sistema Nacional del Transporte Intermodal y Multimodal, sustentado en una red de transporte con estándares internacionales

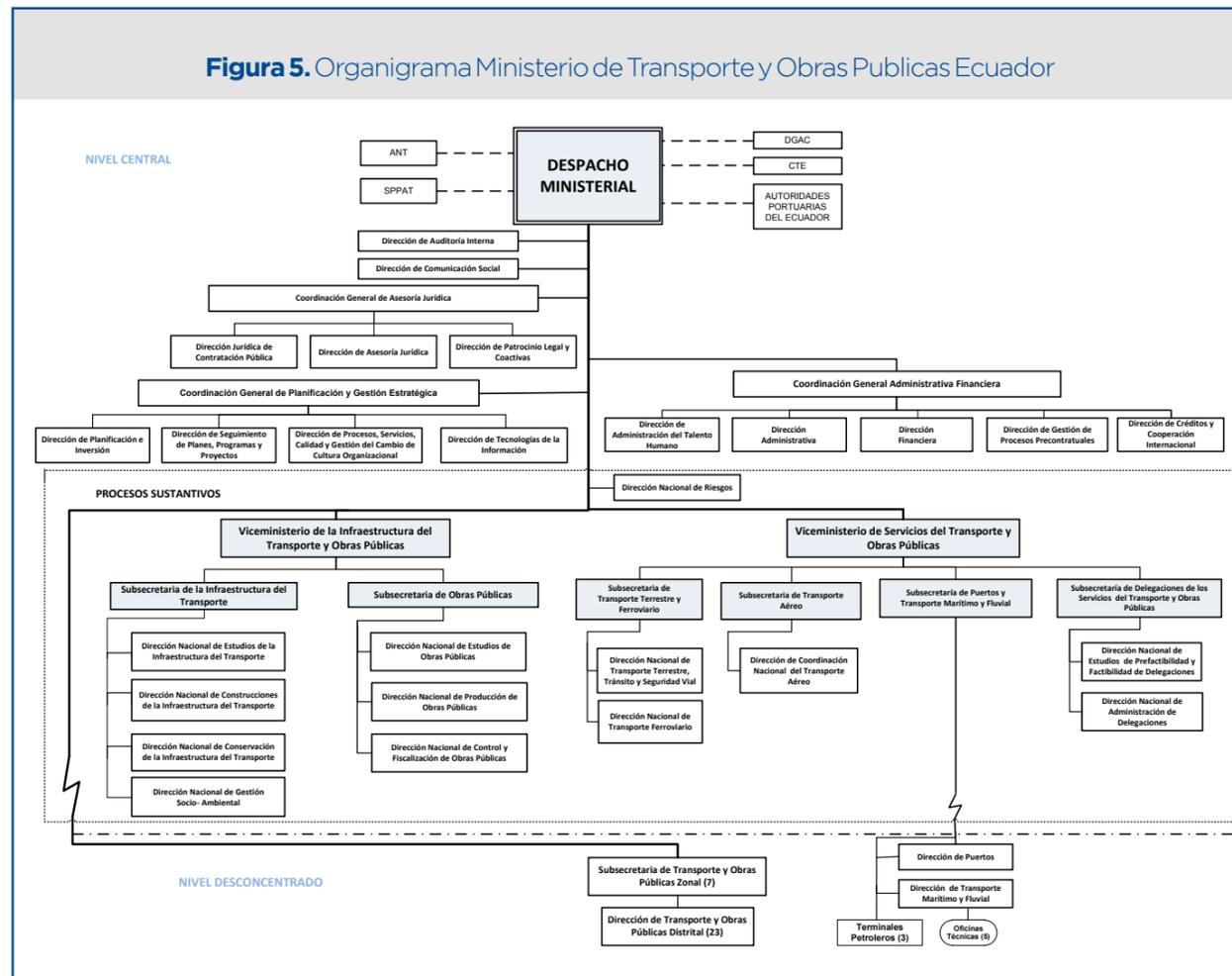
¹⁵ <https://www.obraspublicas.gob.ec/valores-mision-vision/>

de calidad, alineados con las directrices económicas, sociales, medioambientales y el Plan Nacional de Desarrollo.

Con objetivos estratégicos, tales como: Satisfacer plenamente a sus usuarios a través de la calidad y la fiabilidad de sus productos y servicios, ofrecerles una garantía de movilidad

total, ser la entidad más competitiva a nivel institucional, tratando de mejorar el servicio que se brinda al ciudadano, desarrollar un grupo coherente y abierto de personal público en su entidad y alcanzar los beneficios que responden a las expectativas de los ciudadanos y al financiamiento del desarrollo de la entidad. (Ver Figura 5)

Figura 5. Organigrama Ministerio de Transporte y Obras Públicas Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (2020a).

<https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>





Como apoyo a la gestión institucional de la seguridad vial, Ecuador ha creado la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), cuya misión es contribuir al desarrollo del país, a través de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, promoviendo la accesibilidad equitativa, movilidad sostenible y preservando el ambiente.

Sus objetivos estratégicos son:

- Incrementar la calidad de transporte terrestre y tránsito

a nivel nacional.

- Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vía estatal.
- Incrementar la eficiencia institucional en la ANT.
- Incrementar el desarrollo de talento humano en la ANT.
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto en la ANT.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador (2008), tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Esta ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, descentralización, descentralización, interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Es importante referir algunas de las funciones y atribuciones de la ANT¹⁶ relacionadas con la seguridad vial en Ecuador, entre ellas, las siguientes:

- Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del ministerio del sector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en la Ley.
- Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los gobiernos autónomos.

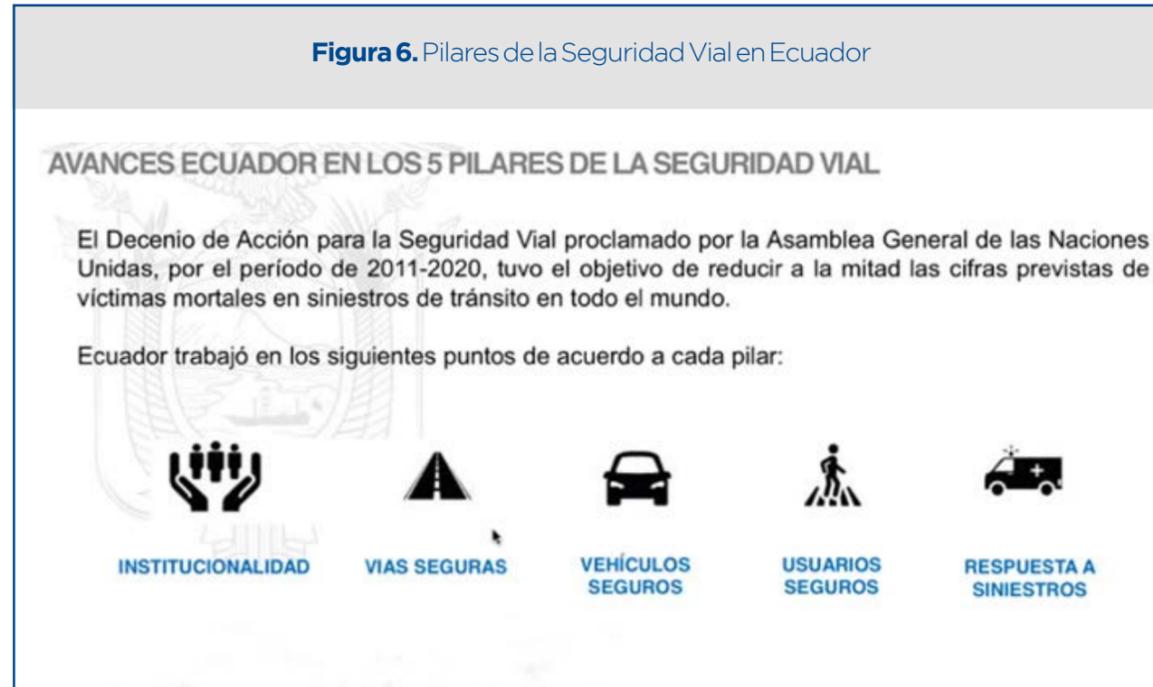
- Descentralizados, de acuerdo con el reglamento que se expida.
- Elaborar y poner en consideración del ministro del sector el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento.
- Aprobar las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la ley y su reglamento general.
- Aprobar las normas de regulación y control de la red estatal-troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional definidos por el ministerio del sector en el ámbito de sus competencias.
- Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional.
- Establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia, según los análisis técnicos de los costos reales de operación.
- Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia.
- Aprobar el presupuesto anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás organismos dependientes.
- Autorizar al director (a) ejecutivo (a) la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Regular el funcionamiento del Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito.

En Ecuador los cinco Pilares del Decenio de Acción, hacen parte de su política. **(Ver Figura 6)**

¹⁶ <http://www.ant.gob.ec/>



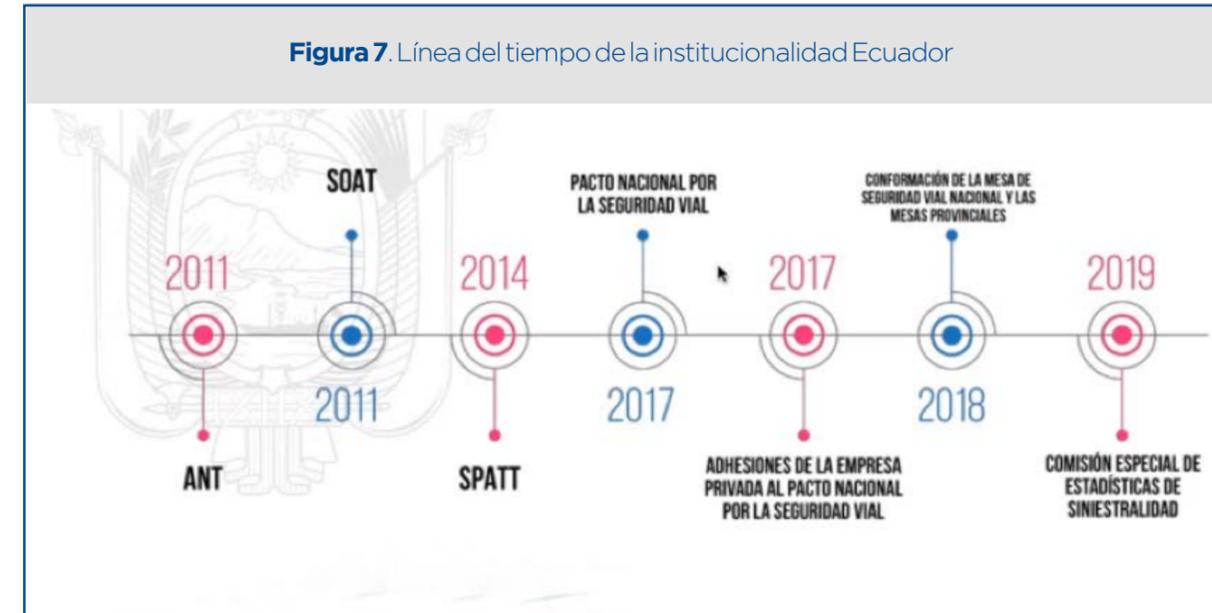
Figura 6. Pilares de la Seguridad Vial en Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas Ecuador(2020b).

<https://www.obraspublicas.gob.ec/organiograma-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Figura 7. Línea del tiempo de la institucionalidad Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas Ecuador(2020b).

<https://www.obraspublicas.gob.ec/organiograma-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

En el Pacto Nacional de la Seguridad Vial de Ecuador¹⁷ se han ejecutado acciones como la creación de oficinas desconcentradas del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), la atención integral a víctimas y convenios interinstitucionales en pro de la atención a víctimas, con acciones de apoyo psicológico y social a las víctimas.

Anualmente se desarrolla la Semana de la Seguridad Vial, se evalúan periódicamente a los conductores profesionales, se realizan talleres con los medios de comunicación para visibilizar como una problemática cada noticia de un siniestro vial, para que esta se transforme en un mensaje de toma de conciencia por parte de los ciudadanos. Asimismo, se efectúa actualmente una Mesa de Seguridad Vial con todas las enti-

dades nacionales para consensuar estrategias a implementar acciones para reducir los índices de siniestralidad.

Se propone en el país, una reforma a la ley de transporte que se encuentra en debates, con aspectos interesantes como revocar las licencias de conducción o incentivos por buenas prácticas mediante sistema de puntos, además de más agentes civiles de tránsito capacitados en primeros auxilios, anti-corrupción y derechos humanos.

Línea del tiempo de la institucionalidad de la seguridad vial en Ecuador. **(Ver Figura 7)**

¹⁷ <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-refleja-resultados-positivos/>

- PERÚ

El Viceministerio de Transporte, es la autoridad inmediata al Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁸ y ejerce sus funciones por encargo del ministro, en materia de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transportes de alcance internacional, nacional, regional y local, así como sobre circulación y tránsito terrestre en el marco de la normatividad vigente. En materia de plataformas logísticas las funciones se ejercen en coordinación con los sectores competentes y en el marco de la normativa sobre la materia.

Asimismo, promueve mecanismos de coordinación, cooperación y apoyo mutuo con los gobiernos regionales y locales o con otras entidades, para la articulación e implementación de las políticas nacionales a su cargo.

¹⁸ <https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/index.html>

La Dirección de Seguridad Vial es la unidad orgánica que forma parte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Esta dirección se creó en setiembre del 2019, mediante la Resolución Ministerial 767-2019-MTC/01, y tiene entre sus funciones ejercer la secretaría técnica de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial, que tiene entre sus funciones la formulación de políticas en materia de seguridad vial.

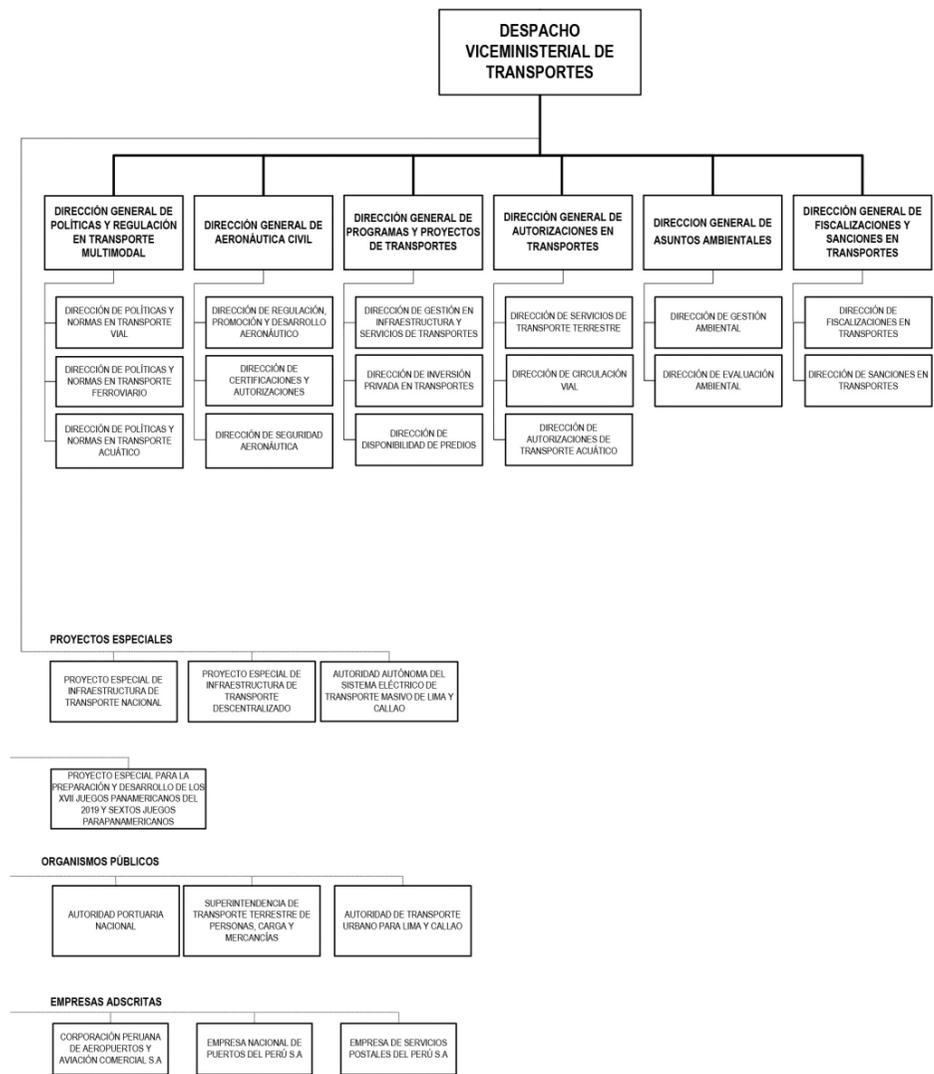
El Viceministerio de Transporte, para el cumplimiento de sus funciones, está organizado de acuerdo a la imagen de organigrama. **(Ver Figura 8)**

En atención a lo dispuesto en la Resolución Ministerial N°1202-2019-MTC/01, a la fecha se encuentra en proceso de elaboración la Política Nacional de Seguridad Vial en la cual se especificará, bajo el enfoque de gestión por resultados, la estrategia de seguridad vial que será abordada de manera multisectorial





Figura 8. Organigrama Despacho Viceministerial de Transportes Perú



Fuente: Viceministerio de Transporte de Perú (2020).

https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/ORGANIGRAMA_MTC.pdf





en los tres niveles de gobierno.

El desarrollo del primer entregable parte de la identificación del siguiente problema público: “Pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial”, el cual tiene como consecuencia la “Pérdida de bienestar de la población peruana”, considerando la magnitud del problema, resaltando que en el periodo 1991-2019 han fallecido más de 85 mil personas, y han resultado lesionadas casi 1.2 millones personas en el ámbito nacional, demostrando con ello que la magnitud del problema se ha ido incrementando con los años y se ha convertido en la principal causa de mortalidad en ciertos grupos de la población en edad de trabajar.

El sustento del problema público descrito se desarrolla a partir de la identificación de seis causas directas, que son descritas y sustentadas a partir de sus causas indirectas en el anexo del presente informe. Las causas identificadas son las siguientes:

- Débil institucionalidad de la seguridad vial.
- Actitudes y comportamientos que generan vulnerabilidad en los usuarios de las vías.
- Inseguridad vehicular.
- Insuficiente gestión de velocidades.
- Inadecuada infraestructura para la movilidad.
- Deficiente respuesta frente a siniestros viales.

Desde el mes de octubre del 2020, la Dirección de Seguridad Vial del ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), quien tiene a cargo la gestión y administración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, viene trabajando en la ejecución de su Fase I, que estaría finalizando en las primeras semanas del mes de marzo del 2021. En ese sentido, se viene trabajando desde diferentes frentes para fortalecer los protocolos de atención de víctimas de accidentes de tránsito a través de un visor alertas georreferenciado, que será conectado con un Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito en línea. Cabe señalar que se ha diseñado un plan de despliegue

nacional del sistema, el cual se espera lograr en el mediano plazo, a efectos de recopilar la totalidad de información que ocurren en las vías del país.

Asimismo, esta plataforma de registro está vinculada a una analítica de datos que mostrará un diagnóstico de seguridad vial a nivel distrital, provincial y regional. Esto se llevará a cabo mediante tableros dinámicos que serán públicos, a efectos de que las autoridades competentes puedan tomar acciones para cerrar brechas en relación con la mejora de la seguridad vial, de acuerdo al alcance de cada institución. De la misma manera, esto contribuirá a fomentar la investigación en materia de seguridad vial, a través de la participación de la academia (Universidades, Centros de Investigación, etc.).

El Decreto Supremo N° 010-96-MTC y sus posteriores modificaciones establece la creación de Consejos Regionales de Seguridad Vial con la función de elaborar los Planes Regionales de Seguridad Vial en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial y ejecutar los mismos en sus jurisdicciones, en el marco de la política y demás instrumentos diseñados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Consejo Regional de Seguridad Vial está integrado por los siguientes miembros:

- El Presidente Regional o su representante, quien lo presidirá.
- El Jefe Policial de mayor graduación de la región o su representante.
- El Director Regional de Transportes y Comunicaciones o su representante.
- El Director Regional de Educación o su representante.
- El Director Regional de Salud o su representante.
- El Director Regional de Trabajo o su representante.
- Los alcaldes de las provincias que integran la región o sus representantes.



Los 25 Gobiernos Regionales cuentan con un Consejo Regional de Seguridad Vial en funcionamiento, pese a que en algunos casos está pendiente la actualización/designación con una norma regional de los miembros del Consejo Regional de Seguridad Vial y su comunicación al MTC.

No obstante, sus labores se ven dificultadas por el presupuesto limitado y por no contar con suficiente personal que se encargue de realizar las labores establecidas, siendo en la práctica, principalmente, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones quien impulsa los temas.

Respecto al ámbito provincial, el Consejo Regional de Seguridad Vial está facultado a establecer Consejos Provinciales de Seguridad Vial. Sin embargo, se observa que son muy pocos los Consejos Provinciales que se encuentran operativos actualmente, debido a varios factores, entre ellos la falta de asignación de recursos, pues un alto porcentaje de personal está dedicado a la seguridad vial se encuentra considerado dentro del grupo de personas vulnerables y, por lo tanto, no pueden realizar trabajo presencial.

En regiones como Apurímac, Cusco y Pasco la totalidad de sus provincias tienen Consejos Provinciales de Seguridad Vial (7, 13 y 3, respectivamente). En el caso de La Libertad se cuenta con 11 Consejos Provinciales de Seguridad Vial y en el caso de las regiones de Ica y Ucayali cada una cuenta con 2 Consejos Provinciales de Seguridad Vial establecidos. Mientras que 7 regiones han reportado que no cuentan con Consejos Provinciales de Seguridad Vial activos actualmente (Ayacucho, Lambayeque, Loreto, Puno, San Martín, Tacna y Tumbes) y 2 regiones reportan que no tienen confirmación del funcionamiento de los Consejos Provinciales de Seguridad Vial pese a solicitar información a las municipalidades provinciales (Amazonas y Huancavelica).

En cuanto a las municipalidades distritales, existen muy pocos Consejos Distritales de Seguridad Vial establecidos. El estado de emergencia decretado a nivel nacional ha complicado aún más la situación y hace difícil las coordinaciones y

desarrollo de actividades, tanto para los Consejos Regionales de Seguridad Vial como para los Consejos Provinciales de Seguridad Vial.

En relación con los operativos de control de tránsito y prevención de ocurrencia de accidentes de tránsito, podemos mencionar que tanto el recurso personal y el equipamiento de la Policía Nacional es insuficiente para dar cobertura total a la red vial nacional. Se ha evidenciado que existen pocos equipos (alcoholímetros) para los operativos de alcoholemia, así como pocos equipos (cinemómetros) que son utilizados para el control de la velocidad, por lo que es un tema que deber ser abordado con urgencia, ya que el exceso de velocidad y la ebriedad del conductor y peatón son algunas de las principales causas de accidentes de tránsito en el Perú.

PILAR: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURA

Dentro del pilar de infraestructura encontramos los programas propuestos para el diseño, la construcción, el mantenimiento y las intervenciones que se deben hacer a la malla vial, para así brindar una infraestructura segura a los diferentes actores viales (peatón, ciclista, motociclista, conductor y acompañante).

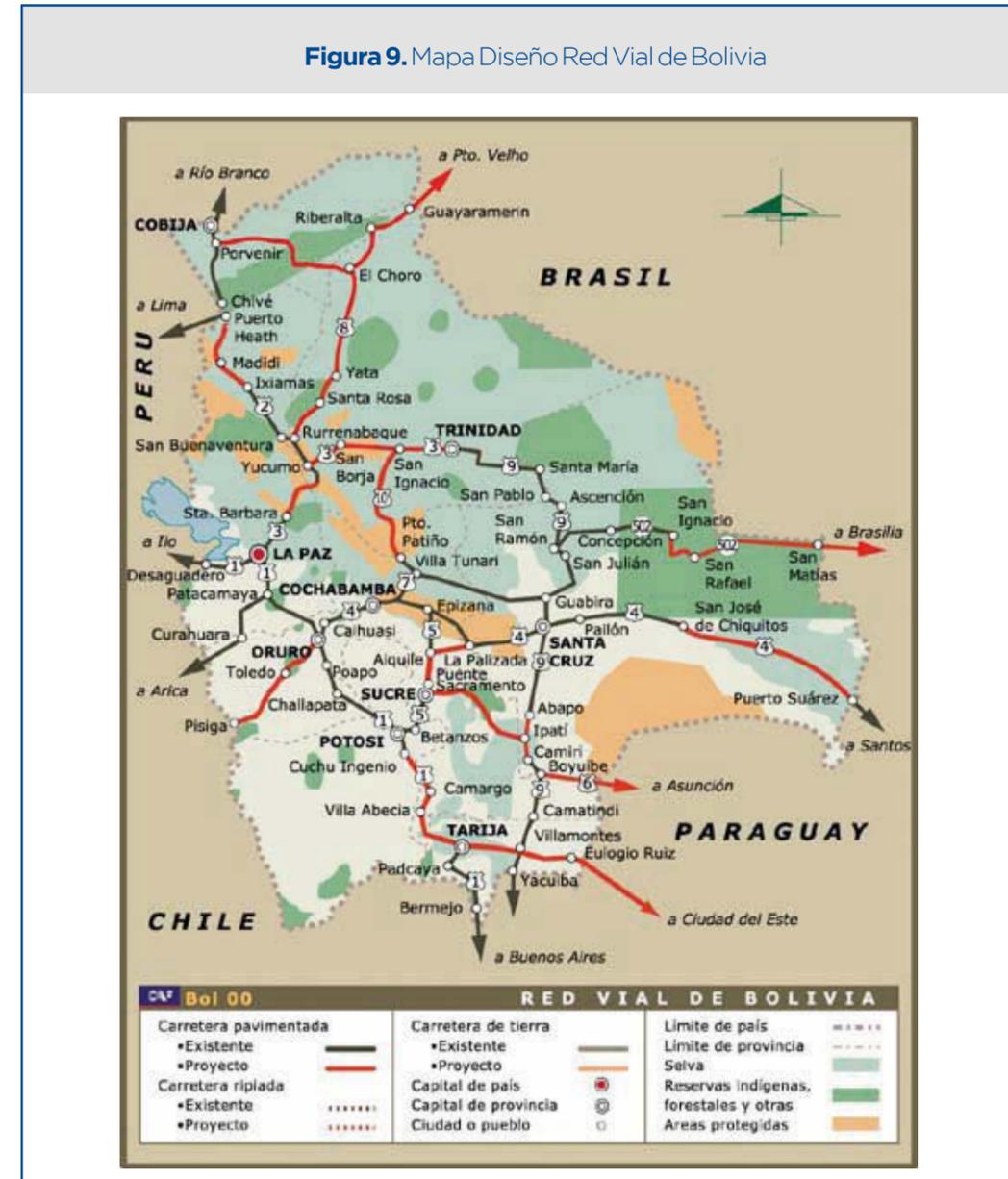
Además, se debe contar con una planificación que permita las diferentes intervenciones para brindar una movilidad segura a las personas con movilidad reducida, pilar encargado de brindar la orientación necesaria en materia de señalización.

- BOLIVIA

Este país cuenta con un área de 1.099 millones de km² y en su interior posee una red vial nacional de aproximadamente de 16.199 km, de los cuales 7.520 kms están pavimentados, 3.059 en proceso de construcción y 4.711 no pavimentados, tal como se ilustra en la imagen. (Ver Figura 9)



Figura 9. Mapa Diseño Red Vial de Bolivia



Fuente: E-Asphalt (2020). <http://e-asfalto.com/>





La clasificación del estado de la malla vial en Bolivia se describe en la tabla. (Ver Tabla 2; Figura 10)

De conformidad con lo anterior, se observa que con los procesos de pavimentación y mejora que están implementando,

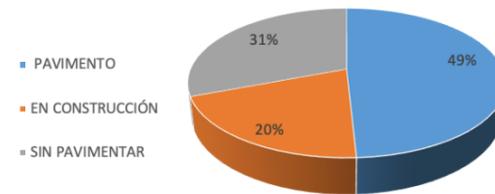
tendrán el 70% de las vías pavimentadas, lo que reducirá la brecha de accidentalidad que se puedan ocasionar por problemas en la vía.

Tabla 2. Estado malla vial Bolivia

Malla vial - Bolivia		
Pavimento	7 520	49%
En construcción	3 059	20%
Sin pavimentar	4 711	31%
TOTAL	15 290	100%

Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial.

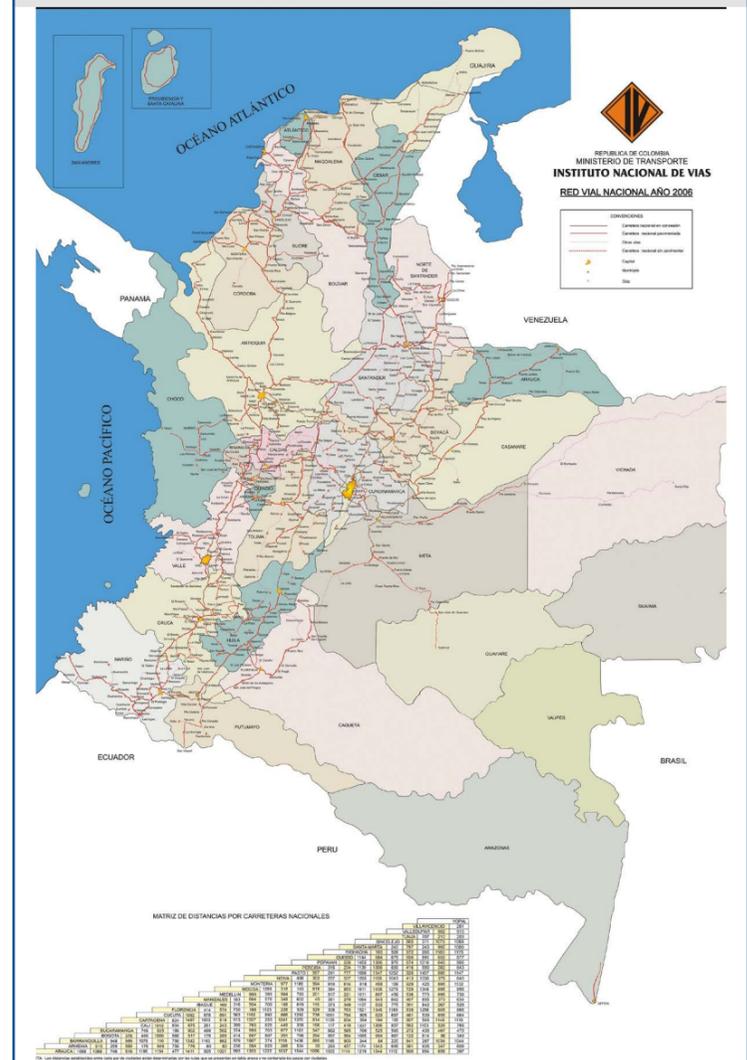
Figura 10. Estado malla vial Bolivia



- COLOMBIA

En Colombia, se cuenta con un área de 1143 millones km², y una red vial 11.576 kilómetros, tal como se ilustra en el mapa. (Ver Figura 11)

Figura 11. Mapa del estado de red vial Colombia



Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS (2020) <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/57-estado-de-la-red-vial>

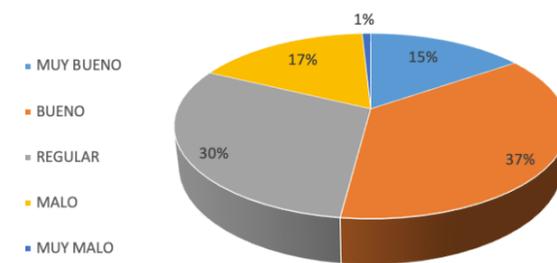


De la red vial tenemos 9 334 15 km. pavimentados y 2 216 43 km. se encuentran sin pavimentar. En la tabla 3 se indica el estado de la malla vial pavimentada. (Ver Tabla 3; Figura 12)

Tabla 3. Estado malla vial pavimentada Colombia

Estado	Pavimentado (km)	Porcentaje (%)
Muy bueno	1 439 274	15%
Bueno	3 419 954	37%
Regular	2 808 712	30%
Malo	1 588 77	17%
Muy malo	77 440	1%
TOTAL	9 334 15	100%

Figura 12. Estado malla vial pavimentada Colombia



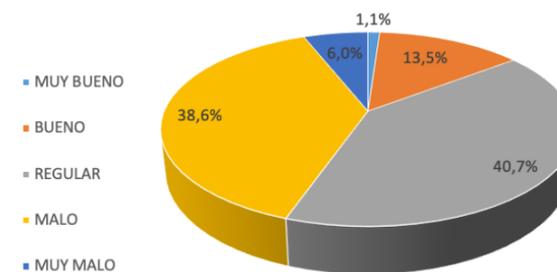
Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Subdirección Estudios e Innovación Invias (2020). <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/57-estado-de-la-red-vial>

Así mismo se tiene el estado de la malla vial no pavimentada. (Ver Tabla 4; Figura 13)

Tabla 4. Estado malla vial sin pavimentar Colombia

Estado	Sin Pavimentar (km)	Porcentaje (%)
Muy bueno	24 360	1,1%
Bueno	300 160	13,5%
Regular	902 968	40,7%
Malo	855 920	38,6%
Muy malo	133 020	6,0%
TOTAL	2 216 428	100%

Figura 13. Estado malla vial sin pavimentar Colombia



Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Subdirección Estudios e Innovación Invias (2020). <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/57-estado-de-la-red-vial>



Colombia en el contexto actual se encuentra trabajando en dos grandes y fuertes líneas, así:

Línea de inspecciones: Política pública de diseño de operación e infraestructura. Auditoría en seguridad vial: revisión crítica de manuales y buenas prácticas.

Línea de territorio: Para generar infraestructura que permita, a través de medidas de bajo costo y alto impacto, como el urbanismo generar mayor impacto en la infraestructura vial.

Programa “Pequeñas grandes obras”

Este programa tiene como objetivo, reducir la siniestralidad y las condiciones de riesgo. Una misión importante que se trazó el país es empoderar a las administraciones territoriales, donde la capacidad presupuestal es baja, apropiando a los alcaldes, gobernadores, secretarios de Tránsito y Movilidad y a todos los empleados de estas dependencias para que vean que este tipo de medidas pueden implementarse, incluso cuando los recursos son escasos.

Es fundamental la participación ciudadana pues, cuando se hacen los diseños con su acompañamiento, la apropiación y el cuidado de las mismas incrementan considerablemente. Todo enmarcado en el Plan Nacional de Seguridad Vial, el cual se encuentra en proceso de actualización dando cumplimiento al actualmente vigente.

En la actualidad el país se encuentra en proceso de actualización del manual de Diseño Geométrico Vial por parte del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), adicionalmente el ministerio de Transporte está trabajando en la actualización del Manual de Señalización. Estos dos manuales son un instrumento vital en la seguridad vial de las vías.

Tanto el INVIAS como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), trabajan de la mano para mejorar el estado de las vías y disminuir los puntos negros de accidentalidad en el país.

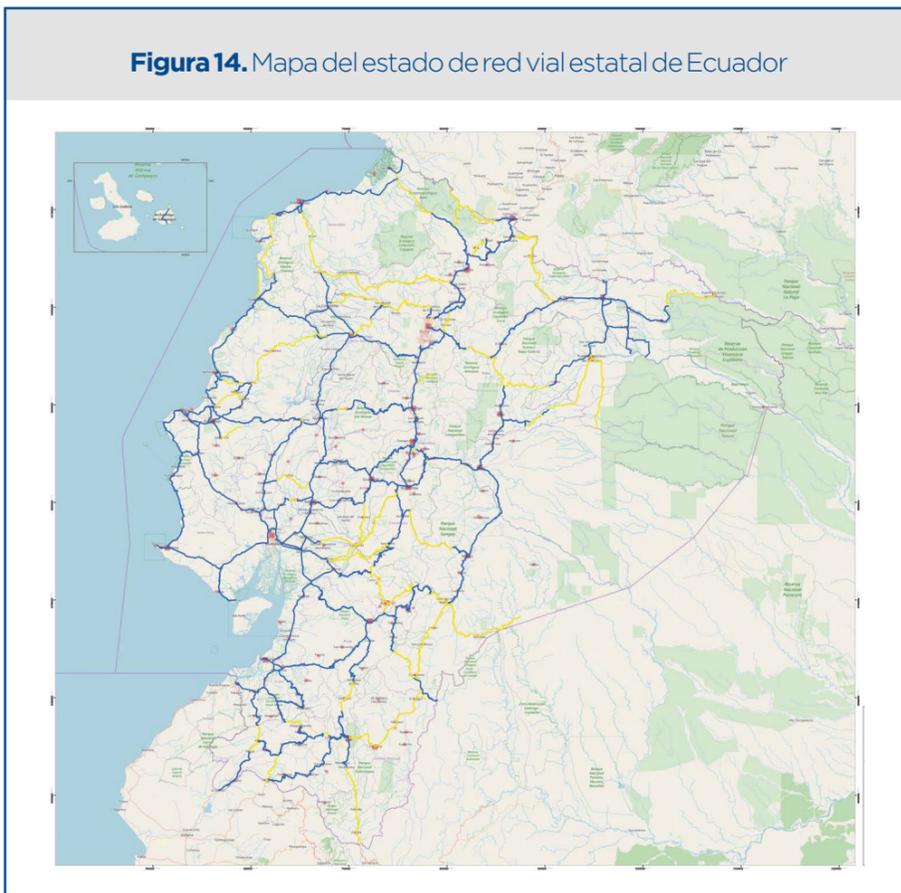
Por otra parte, la Nación dotó con un músculo financiero muy importante a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para trabajar en todo el país con el único objetivo de acabar con la siniestralidad.



- ECUADOR

Ecuador tiene un área de 283,560 km² y es el país con la más alta concentración de ríos por kilómetro cuadrado en el mundo, además posee una infraestructura de grandes obras y cuenta con una longitud de vías de aproximadamente de 10.285 kilómetros. **(Ver Figura 14)**

En el mapa se puede apreciar que se usa un código de colores que representa el estado actual de la malla vial, en donde el color azul representa la malla vial en buen estado y el color amarillo por donde se debe circular con precaución. A continuación, se muestran las cantidades y los porcentajes correspondientes. **(Ver Tabla 5)**



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Publicas de la Republica de Ecuador (2020d). <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Con los datos observados en la Tabla 2 podemos evidenciar que las condiciones en la malla vial de Ecuador son buenas, pero se puede optimizar con el trabajo en el 33%, que nos indica la presencia de puntos críticos y zonas de tránsito reducida, para esto se deben seguir generando obras que impacten la seguridad de la vía. **(Ver Figura 15)**

Cabe resaltar que del 67% de la malla vial que se encuentra en buen estado, tan solo el 7 % pertenece a concesiones viales y son estas las encargadas del mantenimiento de las mismas, lo que significa que tan solo 720 km están concesionados del total del país. Para esto, Ecuador se prepara y espera poder concesionar al menos 2.000 km, lo que permitirá mejorar el nivel de servicio de las vías que entren a la concesión.

Actualmente se tiene un programa de 192 millones de dólares con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), con 7 corredores viales; se espera iniciar con los proyectos en el 2021, cada uno con un plazo de ejecución de 5 años. Para estos el gestor privado se encargará de su mantenimiento. Dentro de los proyectos en infraestructura que se vienen desarrollando encontramos:

Se implementa el Programa de Infraestructura Logística para mejorar la conectividad entre Perú y Colombia, ofreciendo infraestructura segura y permitiendo la articulación de operaciones logísticas.

Se crea el proyecto CEBAF Rumichaca, que es el centro de atención nacional y próximamente será un centro de atención binacional. Dentro del proyecto se contempla la construcción de dos cabeceras de carga y dos cabeceras de pasajeros en el paso de frontera de Rumichaca, ubicados entre los países de Ecuador y Colombia.

También se cuenta con el proyecto que está dentro del corredor logístico entre Colombia y Perú, específicamente el tramo de Riobamba a Cumandá en el límite provincial con Guayas, debido a que se prioriza el flujo de mercancías que se podrían dirigir a los puertos de Guayaquil o de Machala en la costa ecuatoriana, para esto se emplean 17 millones de dólares para el puente Dávalos.

Para el tramo Alóag - Santo Domingo que se encuentra dentro del corredor Quito - Guayaquil, se emplearán 70 millones de dólares para la ampliación de un tramo de vía y la construc-

Tabla 5. Estado malla vial Ecuador

Estado	Malla Vial Ecuador (km)	Porcentaje (%)
Bueno	6 880 50	67%
Circule con precaución	3 405 03	33%
TOTAL	10 285 53	100%

Figura 15. Estado malla vial de Ecuador



Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Ministerio de Transporte y Obras Publicas de la Republica de Ecuador (2020). <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>



ción de dos (2) pasos laterales.

Para el caso de la provincia de Azuay se presentará la construcción de varios intercambiadores, puesto que se cuenta con una autopista con vías rápidas y se encuentran varios sitios conflictivos para el tránsito vehicular y la seguridad vial, la inversión es de aproximadamente 94 millones de dólares para la construcción de siete (7) intercambiadores.

Además, se implementa el Programa Pacto Nacional por la Seguridad Vial, en él se articulan Mesas Nacionales como Mesas Provinciales de Seguridad Vial, que han permitido que se dé una disminución en la siniestralidad.

En los resultados del Programa Pacto Nacional por la Seguridad Vial se destacan: 78% menos de fallecidos en siniestros

viales, disminución del 17% pasajeros lesionados, 43% menos siniestros de transporte público, los excesos de velocidad disminuyeron en un 83% y se salvaron 181 vidas en el transporte público.

Se han implementado auditorias en seguridad vial que han permitido identificar los puntos más accidentados de la red nacional.

Se implementa el Programa de Fortalecimiento Institucional con varios programas dentro de los que se destacan el Plan Nacional de Aforos, el cual busca cuantificar la cantidad de vehículos que transitan por las vías del país, a partir de esto se obtendrá un histórico tanto de los flujos que manejan los distintos corredores, como la ubicación de los puntos con los índices más altos de accidentalidad.

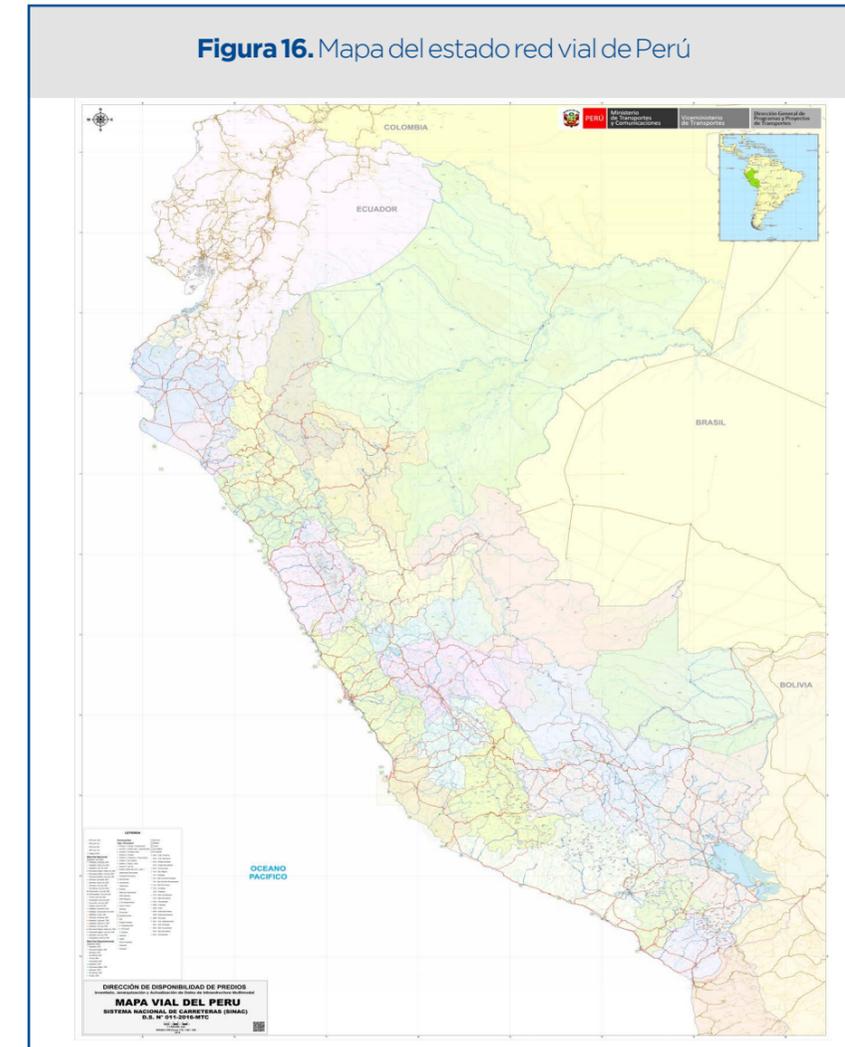


- PERÚ

En Perú su topografía exige al máximo el potencial de los ingenieros y diseñadores para buscar alternativas en la cons-

trucción de las vías. Cuenta con un área de 1.285 millones km² y una red vial de carreteras compuesta por 170.000 km de carretera, administrados en tres niveles de Gobierno: Nacional, Departamental y Vecinal. **(Ver Figura 16)**

Figura 16. Mapa del estado red vial de Perú



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020).

<http://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/est/lib0846/libro.pdf>





PILAR: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

- BOLIVIA

En el Estado Plurinacional de Bolivia, la gestión institucional de este pilar está a cargo del Viceministerio de Transporte que lo aborda de la siguiente manera:

- La caracterización de la flota vehicular en Bolivia.
- Normativa vigente sobre elementos mínimos de seguridad.
- Avances en infraestructura Revisión Técnica Vehicular.
- Proyectos exitosos.

En el país, el aumento acelerado del parque automotor fue mayor que la tasa de crecimiento de la población en los años 2007 y 2008, esto debido a la masiva importación de vehícu-

los usados que permitieron las medidas vigentes para ese periodo, esto posibilitó a los bolivianos adquirir automotores a muy bajos precios. A partir de 2011, se ha venido modificando la medida logrando que estos vehículos usados importados tengan como límite actualmente una antigüedad máxima de dos años. (Ver Figura 17)

El parque vehicular con más representación en Bolivia son los vehículos grandes en especial jeeps y vagonetas, los cuales tienen una mayor probabilidad de causar lesiones en siniestros viales; además las motocicletas desde el año 2003 han incrementado de manera acelerada su uso lo que se ha denominado como “Vietnamización”. (Ver Figura 18)

Su política de “chatarización” habla bien de la gestión realizada, al tener una circulación de pocos vehículos viejos, lo que genera una menor contaminación, sin embargo, el servicio público urbano de pasajeros es el más antiguo en las vías bolivianas.

En este Pilar como normas de jerarquía nacional y que regulan la gestión de la infraestructura, sobresalen:

- **Decreto Supremo No 034-2008-MTC:** Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Se encarga de definir pautas y especificaciones para las normas técnicas para el diseño, construcción y mantenimiento de carreteras y caminos.
- **Decreto Supremo No 017-2007-MTC:** Reglamento de Jerarquización Vial. Establece criterios para clasificar las vías con la finalidad de orientar las decisiones de inversión y operación de estas en función de sus roles.

Perú además de esto, cuenta dentro de su reglamentación con tres (3) manuales que permiten parametrizar los diseños y las obras que se deseen trabajar:

- Manual de Diseño Geométrico DG-2018 (RD No 03-2018-MTC/14).
- Manual de Seguridad Vial (RD No 05-2017-MTC/14).
- Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras (RD No 16-2016-MTC/14).

En el caso específico de las auditorías, las inspecciones tie-

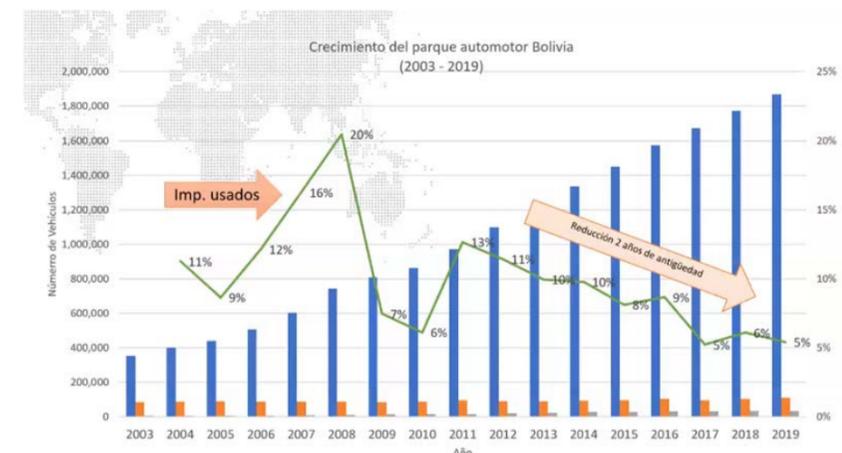
nen un Manual de Seguridad Vial, el cual tiene un lineamiento desde la parte teórica de cómo identificar los factores de riesgo, identificación de puntos negros, que se hace sobre los proyectos que antes de su ejecución y las inspecciones de seguridad vial son aquellas que se hacen en los proyectos de operación. Las auditorías trabajan en esa línea de establecer “Objetivo-beneficio-característica”.

Perú se encuentra trabajando con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para establecer que las auditorías sean obligatorias a partir de todos los proyectos nuevos en el país y a su vez, tener un registro de auditores calificados a través del ministerio de Transporte, que pueden hacer el juego de oferta-demanda de esta actividad particular de seguridad vial.

Las auditorías e inspecciones están reguladas, pero no son obligatorias en el Perú y eso es lo que se quiere cambiar para que todos los proyectos a nivel de infraestructura vial tengan auditorías, como un estudio obligatorio y para ello se deben formar auditores e inspectores, solo que las inspecciones van a tardar más, para cubrir los 170.000 km de red vial existente en el país.

En estos momentos se está dando inicio al Programa de capacitación de auditores desde el ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un primer curso de capacitaciones.

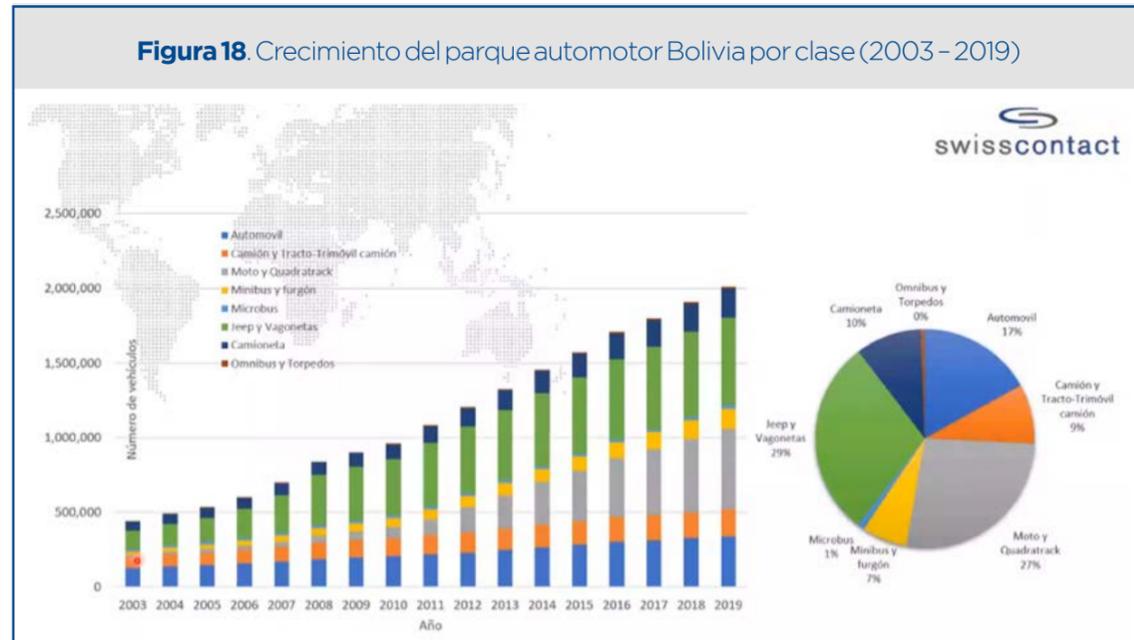
Figura 17. Crecimiento del parque automotor Bolivia (2003 - 2019)



Fuente: Presentación de Bolivia en el Proyecto “Por las vías de la CAN” (2020).

<https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>



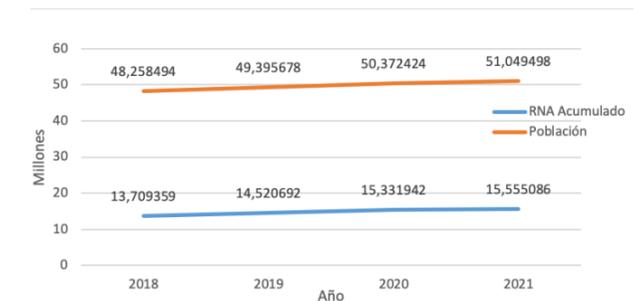


Fuente: Presentación de Bolivia en el Proyecto "Por las vías de la CAN" (2020).

Tabla 6. Parque Automotor Vs Población

Modelo	RNA Acumulado	Población
2018	13 709 359	48 258 494
2019	14 520 692	49 395 678
2020	15 331 942	50 372 424
2021	15 555 086	51 049 498

Figura 19. Registro nacional automotor vs población



Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Observatorio Nacional de Seguridad Vial en base a los datos del Registro Único Nacional de Accidentes de Tránsito RUNT (2021). <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>

- COLOMBIA

En Colombia se desarrollaron proyectos de reglamentos técnicos vehiculares armonizados con regulaciones de Naciones Unidas y de estándares de Estados Unidos para actualizar la normativa técnica relacionada con cinturones de seguridad, acristalamiento, llantas, frenos y cintas retrorreflectivas y otros elementos de seguridad asociados. Dichos reglamentos incluyen esquemas de demostración de conformidad que requieren la existencia de laboratorios de ensayo nacionales o internacionales.

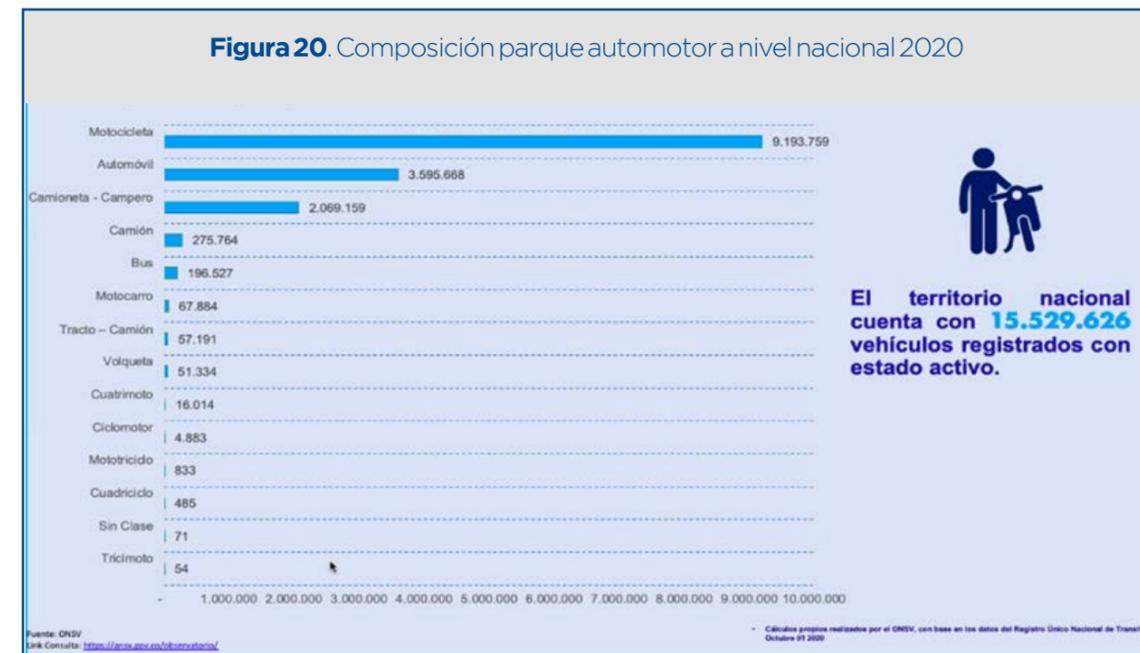
Adicionalmente, se vienen trabajando otros proyectos de reglamentos técnicos sobre los frenos y llantas de motocicleta armonizados con normativa internacional.

También se desarrolló un reglamento técnico para cascos de motocicleta, vigente mediante la Resolución 1080 de 2020 "por la cual se expide el Reglamento técnico de cascos pro-

ectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares", la cual requiere que los cascos para motociclistas deben cumplir con los estándares de Naciones Unidas y Estados Unidos para poder ser comercializados en el país.

La realización del proceso de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (RTM) es una obligación establecida en el artículo 51 de la Ley 769 de 2002. La RTM se realiza de conformidad con las disposiciones establecidas en la Resolución 3768 de 2013, "Por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones". El no contar con la revisión técnico-mecánica implica una sanción económica.

La normatividad nacional relacionada con la movilidad realizada en bicicleta tiene unas condiciones generales y específicas establecidas en los artículos 94 y 95 en la Ley 769 de 2002. **(Ver Tabla 6; Figura 19 y 20)**



Fuente: Presentación de Colombia en el Proyecto "Por las vías de la CAN" (2020). <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>





Se está desarrollando un análisis de impacto normativo para revisar el reglamento técnico de servicio de transporte público de pasajeros, con el fin de determinar la problemática asociada y proponer alternativas de solución en el marco de la armonización con normativa internacional.

En Colombia, la coordinación de políticas públicas para la seguridad vial se realiza de manera interinstitucional, bajo el siguiente esquema. (Ver Figura 21)

- ECUADOR

La Constitución ecuatoriana establece el derecho a tener bienes y servicios seguros, información veraz de su contenido y

de sus características. Para el caso de los vehículos, la entidad encargada de velar por el cumplimiento de esta premisa es la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), por ser la autoridad competente en asuntos de regulación y control del transporte terrestre.

En Ecuador se ha incentivado el uso de vehículos eléctricos mediante beneficios arancelarios, también es importante señalar que, con la Ley Orgánica de Eficiencia Energética para planes de chatarrización, desde el año 2008 al año 2015 se implementó el proyecto "Plan Renova" y se destruyeron 18.624 unidades de transporte público y comercial, logrando facilitar el ingreso al país de más de 7 mil unidades con estándares mínimos de seguridad. (Ver Figura 22)

Figura 22. Base legal para la seguridad vial en Ecuador

BASE LEGAL

Constitución de la Republica del Ecuador

El artículo 66, numeral 25 "El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características;(…) **numeral 27.** El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de todo tipo de contaminación y en armonía con la naturaleza. (...)";

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 16.- (...) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Ley Derogatoria al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (Impuesto Verde)

Artículo 3.- (...) Los contribuyentes que se acojan al proceso de chatarrización podrán importar un vehículo eléctrico nuevo libre del pago de derechos arancelarios

Ley Orgánica de Eficiencia Energética

Artículo 14.- (...) El Gobierno Nacional a través de los ministerios competentes, crearán un plan de chatarrización para los vehículos de trabajo de personas naturales y del transporte público que salgan de servicio y que se reemplacen por vehículos de medio motriz eléctrico. Los GAD podrán en el ámbito de sus competencias establecer planes de chatarrización.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

Fuente: Presentación de Colombia en el Proyecto "Por las vías de la CAN" (2020) <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>

Figura 21. Coordinación interinstitucional para la seguridad vial



Fuente: Presentación de Colombia en el Proyecto "Por las vías de la CAN" (2020) <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>



El procedimiento general de homologación lo integran cuatro instituciones, cada una de acuerdo a sus competencias

emiten los debidos certificados. La matriculación esta delegada a los gobiernos autónomos. (Ver Figura 23)



Fuente: Presentación de Ecuador en el Proyecto "Por las vías de la CAN" (2020). <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>

Para este pilar en la normatividad regulatoria ecuatoriana, se resalta la importancia de la siguiente reglamentación:

La Resolución No.097-DIR-2016-ANT - Reglamento de procedimiento General de Homologación Vehicular del 27 de octubre de 2016

Establece los requisitos, disposiciones administrativas y procedimientos aplicables para la obtención del certificado único de homologación de vehículos automotores nuevos (Clasificación Vehicular NTE INEM 2656).

El requisito obligatorio previo al ingreso al país, matriculación y su comercialización.

Autoridades de vigilancia de Mercado: Agencia Nacional de Tránsito (ANT), Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y las que conforman el Sistema nacional de calidad.

La Resolución No. 068-DIR-ANT-2017 - Reforma al reglamento de procedimiento general de homologación vehicular del 22 de diciembre de 2017

Certificado único de homologación será emitido por una sola vez y mantendrá su vigencia mientras los productos: vehículos, conserven las condiciones de marca, modelo y especificaciones técnicas declaradas por el proveedor y el fabricante

en el proceso de homologación.

La Resolución No. ANT-NACDSGRDI18-0000064 - Reforma al reglamento de procedimiento general de homologación vehicular del 17 de julio de 2018.

El solicitante de manera previa a iniciar un proceso de homologación deberá presentar:

- Solicitud de creación de la carpeta de documentos comunes.
- Documento apostillado en el país de origen que contenga el contrato de distribución del fabricante.
- Declaración juramentada de la persona natural, representante legal o apoderado.

La Resolución NRO. 025-DIR-2019-ANT, Reglamento de Revisión Técnica Vehicular

Se elimina la revisión visual en el Ecuador, para:

- Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, relacionados con el diseño, fabricación de estos, y en los que aplique, el mantenimiento de las condiciones originales con las que fue homologado, así como el cumplimiento de la normativa técnica vigente.



- Verificar que los vehículos a motor mantengan un nivel de emisiones contaminantes que no superen los límites máximos establecidos en la normatividad técnica vigente.
- Identificar las fallas mecánicas previsibles y en general las fallas por falta de mantenimiento de los vehículos.
- Mejorar la seguridad vial a través de la verificación en el cumplimiento de elementos mínimos de seguridad activa y pasiva propios para cada vehículo.
- Mejorar la capacidad de operación del vehículo.
- Reducir las emisiones contaminantes.
- Comprobar la idoneidad de uso de cada vehículo.
- Ecuador destaca en su normatividad la importancia de la revisión técnica vehicular (RTV), que verifica las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad, de emisión de gases, ruido ambiental y de confort de los vehículos, mediante la aplicación de reglamentos y normas técnicas vigentes (RTE INEN 017, NTE INEN 2202, INEN 2203, INEN 2204, INEN 2205, INEN 2207, INEN 2349).

Así las cosas, los organismos y competencias para la RTV son:

- **GAD (Gobierno Autónomo Descentralizado).** Brindar el servicio de RTV mediante: Mancomunidad/ consorcio, concesión (público-privado), delegación e implementación directa.
- **ANT (Agencia Nacional de Tránsito)** Autorizar y auditar el funcionamiento de los CRTV (Centros de Revisión Técnica Vehicular), verifica la legalidad de los certificados y operación de los equipos mecánicos y renueva las autorizaciones.
- **SAE. (Sistema de Acreditación Ecuatoriano)** Los CRTV autorizados deberán acreditarse (2 años) como organismo de inspección, con base en la norma: NTE INEN ISO/IEC17020.

- PERÚ

En el Perú, en relación con los vehículos de transporte público, se cuenta con el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, el cual establece los requisitos de revisión de vehículos de transporte público, así como de los requisitos condiciones que deben cumplir los Centros de Inspección Técnica Vehicular para la prestación del servicio.

Ahora bien, actualmente se viene elaborando un proyecto normativo para la modificación del Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo 058-2003-MTC) con la finalidad de armonizar la homologación vehicular en atención a lo estipulado por el WP.29 y el Acuerdo de 1958 (normativa internacional).

Respecto a vehículos particulares importados, se cuenta con el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, la cual establecen los requisitos de revisión de vehículos particulares, así como de los requisitos condiciones que deben cumplir los Centros de Inspección Técnica Vehicular para la prestación del servicio.

Adicionalmente, el Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo 058-2003-MTC) regula en su artículo 82 y siguientes los alcances y exigencias de la homologación de vehículos importados.

En cuanto a vehículos tipo motocicletas, se cuenta con el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, el cual establece los requisitos de revisión de vehículos de dos ruedas (L1 y L2), así como de los requisitos y condiciones que deben cumplir los Centros de Inspección Técnica Vehicular para la prestación del servicio.

El Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, viene a ser la normativa especial en materia de revisión técnica-mecánica.





Frente al control y sanción, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo 016-2009-MTC, regula la infracción M27 por “conducir un vehículo que no cuente con el certificado de aprobación de inspección técnico vehicular.” Actualmente, la sanción por la comisión de la infracción M27 acarrea una multa pecuniaria y, como medida preventiva, el internamiento del vehículo.

Para las acciones de control/fiscalización, los artículos 117 y 324 del referido Reglamento Nacional de Tránsito establece que las autoridades competentes son la Policía Nacional del Perú, las municipalidades provinciales y la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).

Se tiene en Perú la Ley N° 30936 (abril 2019), Ley de la Bicicleta, la cual promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Asimismo, se cuenta con el reglamento de esta Ley mediante el Decreto Supremo N° 012-2020-MTC de junio de 2020, con la finalidad de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible a través del desarrollo de medidas en materia de educación, trabajo, desarrollo urbano e infraestructura, en condiciones de seguridad, promoción y sensibilización, que permita el desplazamiento de las personas y la preservación del medio ambiente. **(Ver Tabla 7, 8, 9 y 10; Figura 24)**

Tabla 7. Parque vehicular Perú

Parque vehicular	2015	2016	2017	2018	2019
Vehículo mayor	2 544 133	2 661 719	2 786 101	2 894 327	3 004 308
Vehículo menor	2 675 558	2 943 070	3 219 745	3 504 253	3 790 370

Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Oficina General de Planeamiento y Presupuesto -Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). <https://www.gob.pe/institucion/pronatel>

Tabla 8. Población Perú

Población	2015	2016	2017	2018	2019
Perú	31 151 643	31 488 625	31 826 018	32 162 184	32 495 510

Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Instituto Nacional de Estadística e Informática - Estimaciones y Proyecciones de Población por Departamento, Sexo y Grupos Quinquenales de Edad 1995-2025 (2009). <http://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/est/lib0846/libro.pdf>





Tabla 9. Parque automotor circulante estimado por clase de vehículo. Año: 2015 - 2019

Tipo de vehículo	2015	2016	2017	2018	2019
Vehículo mayor	1 116 226	1 116 041	1 220 121	1 254 803	1 284 950
Automóvil	369 554	403 193	436 923	472 955	511 728
Camioneta Pick up	274 153	283 479	293 292	305 858	321 579
Camioneta Rural	354 858	365 316	379 895	391 591	403 811
Camioneta Panel	42 892	43 387	43 935	44 349	45 348
Ómnibus	78 579	80 119	82 377	90 315	98 195
Camión	208 216	213 155	218 006	217 931	217 548
Remolcador	41 514	43 604	45 352	47 074	48 385
Semiremolque	58 14	62 425	66 200	69 454	72 764
Total	2 544 133	2 661 719	2 786 101	2 894 327	3 004 308

Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Oficina General de Planeamiento y Presupuesto -Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020).

Tabla 10. Vehículos Menores Registrados por Clase Año 2015 - 2019

Tipo de vehículo	2015	2016	2017	2018	2019
Moto lineal	1 709 111	1 869 089	2 029 387	2 195 382	2 362 681
Motocar (trimoto)	966 447	1 073 981	1 190 358	1 308 871	1 427 689
Total	2 675 558	2 943 070	3 219 745	3 504 253	3 790 370

Fuente: Miguel Armando León, Consultor de Seguridad Vial. Adaptada de Oficina General de Planeamiento y Presupuesto -Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) <https://www.gob.pe/institucion/pronatel>

Figura 24. Estadísticas; red nacional y parque vehicular



Fuente: Presentación de Perú en el Proyecto "Por las vías de la CAN" (2020). <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>

En el 2018, mediante la Ley N.º 30900, se creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) como un organismo técnico especializado del ministerio de Transportes y Comunicaciones, que tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT).

De manera similar, mediante el Decreto Supremo N°027-2019-MTC, se crea el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible - PROMOVILIDAD, el cual tiene como objetivo promover Sistemas Integrados de Transporte en las ciudades

de su ámbito de intervención (ciudades del Perú que cuenten con una población mayor a 100 000 habitantes y/o aquellas que constituyan capitales de departamento), con un enfoque de movilidad urbana sostenible y de género, bajo estándares de calidad, eficiencia, confiabilidad, accesibilidad, sostenibilidad financiera, equidad vertical y horizontal, promoción del uso de energías limpias incluyendo las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático y trato prioritario a las personas en situación de vulnerabilidad y de grupos de especial protección.



PILAR: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

Este pilar busca concientizar al actor vial y contribuir en el desarrollo de cultura ciudadana enfocado a la vía y a su entorno, en donde se resaltan valores como la tolerancia y el respeto constante hacia la vida y la integridad física. Para esto se desarrolla un proceso en donde prevalece la comunicación y la pedagogía que las autoridades puedan impartir con cada actor vial. La base de este pilar es la educación vial y la regulación o políticas públicas en torno a la seguridad pasiva.

- BOLIVIA

En el 2001 en La Paz, un grupo de voluntarios crea el programa llamado "Cebra o Cebritas"¹⁹, que se convierte en una gran herramienta en educación vial para el Programa del plan vial del gobierno municipal, su objetivo es mejorar la cultura ciudadana y el respeto por los espacios peatonales o cruces de cebra. **(Ver Figura 25)**

¹⁹ <https://www.att.gob.bo/content/transportes-1>



Figura 25. Campaña Cebras Bolivia

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Bolivia (2017). <https://www.att.gob.bo/content/transportes-1>



Figura 26. Campañas de uso de casco. ANSV Colombia

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia (2016). <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5074/salvemos-vidas-en-la-via/>

Los pedagogos en educación vial se visten de cebra y hacen labores de apoyo y acompañamiento al peatón en su cruce, hacen teatro en la vía evitando la invasión de espacios peatonales y el respeto por la vida.

Esta campaña se ha replicado en la mayor parte de los países americanos y en especial en los andinos. A la fecha es el icono de seguridad vial en el país. En el mismo sentido, Mi Teleférico es una empresa estatal de transporte por cable, que desde sus inicios ha contribuido con la cultura ciudadana, los buenos hábitos en el uso de sus cabinas y el respeto en Bolivia.

- COLOMBIA

En Colombia, se trabaja en un Programa en el cual se analizan los puntos seguros, espacios de bienestar para los transportadores, en donde se les apoya y acompaña, los cuales están

ubicados en las carreteras de los Departamentos de Atlántico, Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cundinamarca, Nariño, Quindío, Santander, Norte de Santander, Valle del Cauca, Sucre y Tolima, en estos puntos seguros tendrán el apoyo de especialistas y de personal para realizarles una valoración médica básica, además recibirán un kit de desinfección y en ciertos puntos con pausas activas para reducir los siniestros viales por micro sueño. En el año 2019 se presentaron por esta causa 512 accidentes en carretera, por lo que las acciones son preventivas y pedagógicas.

De otra parte, las acciones deben tener un enfoque experiencial, tomando como ejemplos, el de promover el uso del casco en debida forma, la talla adecuada, la calidad y que esté correctamente abrochado el cinturón; por ello el proceso de difusión y promoción es muy importante, mediante acciones pedagógicas que permitan un alto impacto en la reducción



de las cifras de siniestralidad. (Ver Figura 26)

Recientemente el ministerio de Transporte en coordinación con su Agencia Nacional de Seguridad Vial, ha expedido normatividad en torno a la seguridad pasiva para proteger a los motociclistas y sus acompañantes; por esto frente al uso del casco, se resaltan las siguientes disposiciones:

- Resolución 1080 de fecha 19 de marzo de 2019 “Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares”.
- Resolución 20203040023385 del 20 noviembre de 2020 “Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones”.

En ese sentido, es plausible señalar que la ANSV pone al servicio de sus ciudadanos los Objetos Virtuales de Aprendizaje (Ovas) con contenido digital para entrenar a los colombianos en salvar vidas en las vías. Los Ovas de la ANSV, que se encuentran en la página web de la entidad en la sección Escuela Virtual de Seguridad Vial, son recursos digitales que orientan y enseñan a la ciudadanía sobre cómo movilizarse de forma segura y pacífica en las vías y en el espacio público.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de estos recursos digitales, promueve la generación del conocimiento y gestión de la seguridad vial en todo el territorio colombiano. La mencionada Escuela se convierte en un escenario de aprendizaje interactivo, lúdico y con diversidad de recursos digitales sobre educación vial dirigido a usuarios de la vía, autoridades, gobiernos locales, empresas, instituciones educativas y en general la comunidad.

- ECUADOR

En Ecuador se adelanta un proyecto de inversión de seguridad integral en el transporte privado, como iniciativa del Gobierno Nacional que fue implementada por la Agencia Nacional de Tránsito para el transporte público, cuyo principal

objetivo es disminuir los índices delincuenciales y de siniestralidad, mejorando la seguridad vial y ciudadana, para contribuir con la justicia civil y alcanzar el buen vivir de los ciudadanos fortaleciendo la seguridad y el respeto hacia los derechos humanos.

Dicho proyecto se enfoca en dos áreas:

- **Enfoque seguridad ciudadana:** Ayuda al control del transporte público, es así como durante la pandemia se realiza la verificación de cámaras y se verifica que efectivamente dentro de las unidades de transporte se use correctamente las mascarillas y el distanciamiento social.
- **Enfoque seguridad vial:** El personal técnico analiza los comportamientos de los siniestros y de seguridad vial, relacionados con el transporte público y privado, obteniendo un concepto técnico de lo que sucede en la vía, para tomar acciones correctivas y preventivas. Esto ha permitido obtener mapas con puntos negros donde existen mayores índices de siniestralidad, mapas de calor e identificar cuáles son las vías con mayor tránsito a nivel nacional.

Se indica que dentro de la plataforma del proyecto cuentan con una aplicación móvil denominada ANT-TS, que funciona tanto en dispositivos Android como IOS, la cual ayuda a identificar en tiempo real las características del vehículo, estados del conductor y del Kit; de igual manera, permite generar denuncias y quejas de lo que está sucediendo dentro de la unidad de transporte, salvaguardando la salud de todos. Esto permite tomar acciones con respecto a las causas del siniestro de tránsito, pues el programa proporciona estadísticas, excesos de velocidad, entre otros datos.

Después de hacer un comparativo entre los años 2018 y 2019, se ha permitido verificar que los eventos ocurridos dentro de las unidades de transporte han ido disminuyendo favorablemente, las acciones son coordinadas con el ECU911, Policía Nacional, CTE (Comisión de Tránsito del Ecuador) y los operadores, para así lograr una atención de las emergencias suscitadas en las diferentes modalidades de transporte. Aquí los ciudadanos se sienten más tranquilos y seguros por estar monitoreados con el GPS, disponiendo dentro de la unidad de un

botón de pánico, que al presionarlo despliega una alarma en la plataforma, con el fin de que el operador de turno verifique que está sucediendo y coordine con el ente de control la acción que corresponda, de tratarse de una emergencia médica, o un asunto delincencial como robos u homicidios, entre otros eventos.

Dentro del enfoque de seguridad vial, se ha registrado que los siniestros de tránsito en buses, de acuerdo con los datos de los años 2018 y 2019, han tenido una reducción del 42.6 %, con una disminución de víctimas fatales del 78% y de lesionados del 17%.

- PERÚ

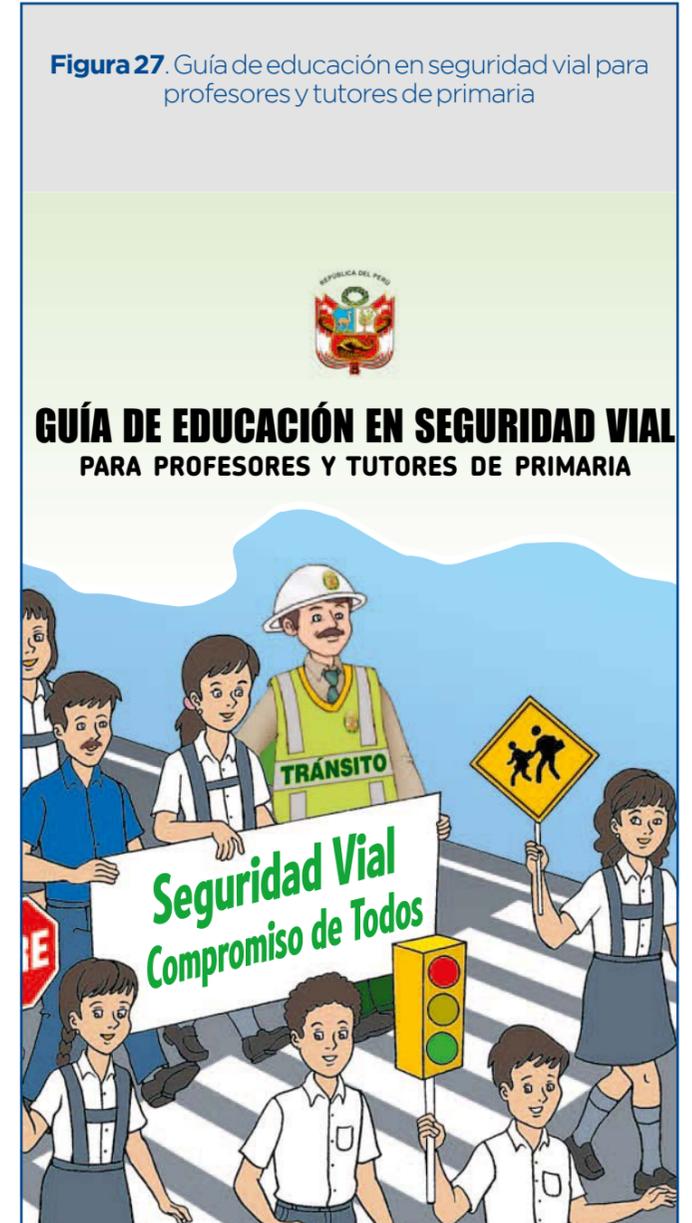
La siniestralidad afecta en mayor medida a la población joven y en particular en Perú a niños y jóvenes que son víctimas del sistema de tránsito vial, situación muy desfavorable porque el 11.5 % de fallecidos son niños y jóvenes entre los 0 a 17 años y el 13% de heridos son niños en ese mismo rango de edades, según los registros del año 2020.

Existe una preocupación por la ausencia en las cátedras, de formación en educación vial para los 8.062.943 de niños peruanos en edad escolar. En Perú 3 de cada 4 accidentes son atribuibles a la conducta humana, las imprudencias del conductor, el exceso de alcohol y las imprudencias de los pasajeros y peatones.

La apuesta es trabajar con su ministerio de Educación para desarrollar el programa de educación vial, a nivel de proyecto educativo institucional y de alguna forma recoger las situaciones significativas de cada realidad, para establecer una casuística de aprendizaje, de acuerdo al modelo de competencias que Perú ha adoptado en educación básica.

Los enfoques son traducidos a competencias en la Currícula Nacional Escolar, para convivir y participar democráticamente en búsqueda del bien común, el cual debe propiciar el logro de ciertas capacidades como la interacción de todas las personas, de construcciones y de asumir acuerdos y normas, de saberse manejar en un entorno de conflicto y de participar de los asuntos públicos y en general del esquema de educación. (Ver Figura 27)

Figura 27. Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria



BUENAS PRÁCTICAS CON RELACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA COMUNIDAD ANDINA

Uno de los resultados del proyecto “Por las Vidas de la CAN” fue conocer las experiencias exitosas que han tenido los países de la Comunidad Andina con las medidas que han implementado en cada uno de los pilares de la seguridad vial; motivando así a los demás gobiernos a replicar estas estrategias en sus territorios, asegurándoles que con ellas lograrán dar grandes pasos en la meta común de reducir el número de siniestros viales y su impacto negativo en la sociedad.

De igual forma estas buenas prácticas en materia de seguridad vial, presentan un componente adicional muy positivo que es la disposición de los gobiernos de brindar a los demás países la información necesaria que conduzca a que se puedan obtener resultados similares.

- BOLIVIA

En Bolivia con la creación del Plan de Seguridad Vial, se logró comprometer a las instituciones del país en pro de la seguridad vial, con el objeto de disminuir las cifras de accidentabilidad.

Cuentan con un Reglamento de normas técnicas de importación de vehículos por medio del Decreto Supremo No. 22323

del 31 de diciembre de 2014, esto debido al aumento de vehículos inseguros de procedencia china circulando en vías bolivianas.

El Programa Cebras como una política de cultura ciudadana integradora, participativa e inclusiva, con enfoque educativo, didáctico y amigable con la población logra recuperar los espacios públicos y crea un espacio en el cual los jóvenes excluidos de la sociedad llegan a convertirse en ejemplo para la ciudadanía, recuperando su autoestima y su superación personal, lo que puede considerarse como el mayor logro del exitoso programa.

Para el año 2016, el Estado Plurinacional de Bolivia, presenta cambios con relación a la tasa de mortalidad causada por el



tránsito frente a los demás países de la región de las Américas, situación que se le atribuye a la puesta en marcha de su Plan Nacional de Seguridad Vial, pasando de un 2º lugar a una 4ª posición.

Desde el año 2017, se ha implementado un sistema con el registro de los accidentes propio de la Administración Boliviana de Carreteras.

- COLOMBIA

En Colombia, la nueva política reconoce la fragilidad del ser humano ante un impacto, particularmente en espacios donde las condiciones físicas no son controladas y que hacen de la velocidad un factor fundamental a gestionar en todos los





tavoces para grupos masivos, en la mayoría personas jóvenes, mediante la emisión de mensajes en pro de la seguridad vial recurriendo para ello a las figuras públicas. Asimismo, se destaca la vinculación de la empresa privada en acciones de seguridad vial, como Nestlé en el plan operativo del Pacto Nacional de la Seguridad Vial.

- PERÚ

Como proyecto destacado que mejora la gestión de la información en seguridad vial, se resaltan las ventajas del Formato Único de Registro de Accidentes de Tránsito (FURAT).

Perú dispone de un proyecto de implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), que con sus socios estratégicos viales y los demás actores involucrados, alimentan los registros que aportan la información para la gestión de la seguridad vial.

Se están realizando mediante APP incluida y procesos en línea, los registros de accidentes para evitar retrasos y que sea remitida toda la información de manera instantánea para reducir sus tiempos.

Además, cuenta con Planes Estratégicos de Seguridad Vial que actualmente se están evaluando frente a su formulación y la articulación con otros actores, razón por lo cual el ministerio de Transporte está trabajando para cumplir sus objetivos, que pretenden reorganizar el aparato organizacional de seguridad vial.

Las cuatro (4) acciones de gestión (Regulación, prevención, respuesta y fiscalización) presentan dificultades o debilidades en el aparato institucional, en consecuencia, se trabaja en implementar un enfoque con Visión Cero, focalizado en la persona y reconociendo su vulnerabilidad.

Se espera que la política nacional de seguridad vial, antes del cambio de gobierno en julio de 2021, tenga una política alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y los compromisos internacionales. El Plan Regional de Seguridad Vial que para los años 2021 y 2022, busca ser un piloto de ejercicios para que las 25 regiones del país tengan un instrumento estándar de gestión para la seguridad vial y que en los territorios se identifiquen sus falencias para poder mejorar.

actores viales.

Mediante su política de seguridad vial, se crean los instrumentos necesarios para su gestión, su Plan Nacional de Seguridad Vial toma como referencia los cinco (5) pilares de la Década de Acción con indicadores específicos.

Se resalta la importancia del trabajo que se realiza desde el sector privado mediante la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), que al interior de las empresas se convierten en una herramienta fundamental para cumplir las metas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

En materia de infraestructura mediante el programa "Pequeñas grandes obras", se busca que con medidas de bajo costo y alto impacto se puedan reducir los índices de siniestralidad sobre todo en ambientes escolares.

Se busca que la movilidad se realice en vehículos seguros con protocolos internacionales establecidos por Naciones Unidas en los Acuerdos de 1958 y 1998, que se encarga de crear un sistema uniforme de reglamentos, denominado Reglamento de las Naciones Unidas, para el diseño de vehículos y

facilitar el comercio internacional.

Se logró vía resolución que los vehículos automotores disponibles para la venta en los concesionarios, se informe de manera clara y precisa a los usuarios los elementos de seguridad con que cuentan dichos vehículos.

- ECUADOR

Gran parte de la infraestructura vial del país, actualmente se encuentran en buen estado.

En el Pacto Nacional de la Seguridad Vial de Ecuador, se han ejecutado acciones como la creación de oficinas desconcentradas del SPPAT (Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito), la atención integral a víctimas y convenios interinstitucionales en pro de la atención a víctimas, con acciones de apoyo psicológico y social a las víctimas.

Se desarrolla la Semana de la Seguridad Vial, en donde se evalúan periódicamente a los conductores profesionales y se realizan talleres con los diferentes medios de comunicación para visibilizar como una problemática cada noticia de un

siniestro vial, para que esta se transforme en un mensaje con toma de conciencia por parte de los ciudadanos.

Se encuentra en reestructuración su Plan Nacional de Seguridad Vial, en razón a que terminó en el año en 2020, por lo cual las entidades encargadas buscan tener un enfoque con lo determinado al año 2030 en la Conferencia Ministerial de Estocolmo.

El sistema público de pago para accidentes de tránsito, nace por eficiencia desde el gobierno central, para las víctimas y familiares de accidentes de tránsito y el ministerio de Salud Pública acompaña en el trámite que se realiza para el pago correspondiente.

Ecuador cuenta con proyectos de etiquetado vehicular con apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo y de reducción arancelaria para los elementos de seguridad y protección para los vehículos en coordinación con la Secretaría de Comercio Exterior.

Se trabaja en la adhesión de los clubes deportivos como por-





PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL “POR LAS VIDAS DE LA CAN”

La Secretaría General de la Comunidad Andina y la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC) firmaron un convenio de cooperación en diciembre de 2019 para desarrollar proyectos enfocados en el fomento de intercambio de conocimientos técnicos y buenas prácticas en políticas públicas en algunas áreas entre las que se encuentra la seguridad vial.

En este sentido, el proyecto “Por las Vidas de la CAN”, nace como un resultado de una estrategia de cooperación sur-sur, en la cual se busca que los países compartan experiencias exitosas de los proyectos de seguridad vial, generando así una línea base del estado actual en la región.

El monto de la cooperación ascendió a \$95,000, los cuales fueron destinados para la generación de talleres de trabajo,

seis conferencias de exitosas y la socialización de los resultados del proyecto.

Durante su ejecución, se realizaron las siguientes conferencias:

- 4 de noviembre: “Principales causas de accidentes de tránsito: Uso de sustancias prohibidas, fatiga al conducir, exceso de velocidad”.
- 12 de noviembre: “Diseño de Campañas de Seguridad Vial”.
- 18 de noviembre: “Bioseguridad en el Transporte Público y Privado”.
- 25 de noviembre: “Sistema Seguro: Aplicación en América Latina”.



Secretario General de la Comunidad Andina, Jorge Hernando Pedraza en el lanzamiento del proyecto.

- 2 de diciembre: “Corresponsabilidad frente a la construcción de la Seguridad Vial”.
- 14 de diciembre: “Mujeres, Transporte y Seguridad Vial”.

do Pedraza, la directora de la APC Colombia, Ángela Ospina, los viceministros de Transporte de los cuatro países andinos; Carmen Valderrama de Colombia; Pablo del Granado de Bolivia; Jorge Looor de Ecuador y Paul Caiguaray del Perú.

CICLO DE CONFERENCIAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VIAL “PROYECTO POR LAS VIDAS DE LA CAN”.

Los viceministros felicitaron a la Secretaría General por la puesta en marcha del proyecto ejecutado durante la Presidencia Pro Tempore de Colombia en la CAN y coincidieron en señalar que el mismo, es el resultado de un trabajo de construcción colectiva que permitirá salvar vidas.

Conferencia 1. Principales Causas de Accidentes de Tránsito.

El día miércoles 4 de noviembre de 2020, se realizó el acto de lanzamiento del proyecto “Por las Vidas de la CAN”, con la participación del secretario general de la CAN, Jorge Hernan-

do Pedraza, la directora de la APC Colombia, Ángela Ospina, los viceministros de Transporte de los cuatro países andinos; Carmen Valderrama de Colombia; Pablo del Granado de Bolivia; Jorge Looor de Ecuador y Paul Caiguaray del Perú.

CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

Dirigido a:
Funcionarios públicos del sector transporte en los países andinos, autoridades locales, gremios, conductores y público en general.

Del 4 de noviembre al 14 de diciembre.

15:00 hrs. (Colombia, Ecuador, Perú)
16:00 hrs. (Bolivia)

Inscripciones en:
www.comunidadandina.org/seguridadvial

Logos: COMUNIDAD ANDINA SECRETARÍA GENERAL, El futuro es de Todos, APC Colombia Agencia Presidencial de Cooperación Internacional





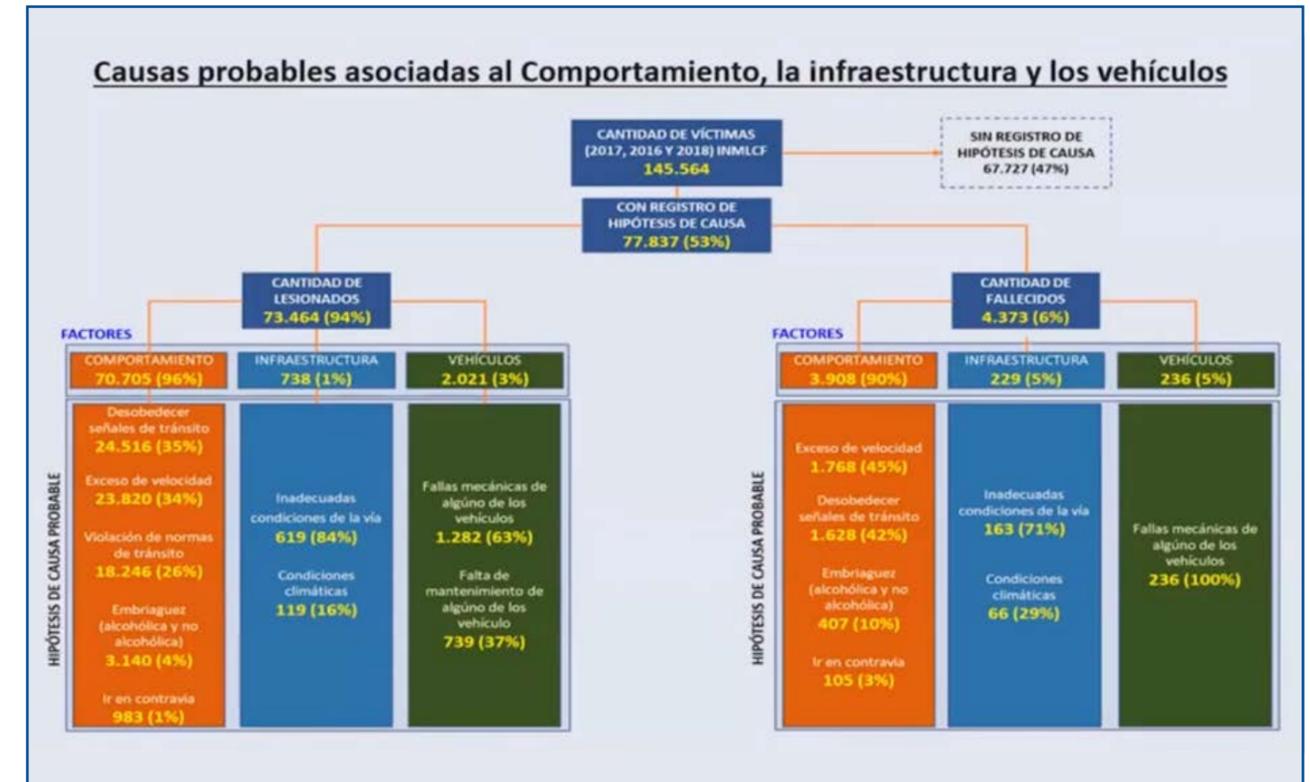
principales factores que ocasionan siniestros viales de los cuatro países:

- Juan Emilio Prerrotat (Argentina) – Master en tráfico, movilidad y seguridad vial, por la Universidad Camilo José Cela e IMF Business School de España.
- Arturo Cervantes (México) – Profesor investigador de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Anáhuac- México.
- Carlos Pérez (Ecuador) – Master en Prevención de Adicciones y otras Conductas adictivas por la Universidad Internacional De Valencia.

Respecto a la velocidad, se indicó que las lesiones fatales surgen por la transferencia de energía cinética al cuerpo humano, que se libera dependiendo de la velocidad a la cual se dé el choque. A mayor velocidad siempre será mayor la probabilidad de riesgo de muerte.

En Colombia se estima que la cantidad de lesionados y fallecidos en las vías es ocasionada principalmente por factores como el comportamiento humano, la infraestructura y los vehículos.

Al comportamiento humano se asocian la desobediencia de las señales de tránsito, el exceso de velocidad, la violación de las normas de tránsito, la embriaguez (alcohólica y no alcohólica) e ir en contravía.



Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=SZlxx_9r74&list=PLI3tptyKpcbLSCwO_YLDFx1Deus7dzvPI&index=2



En relación a la infraestructura, las inadecuadas condiciones de la vía y las condiciones climáticas son las situaciones predominantes en este factor.

En los vehículos, las fallas mecánicas y la falta de mantenimiento de los mismos, son las causas que más generan accidentes.

El experto mexicano Dr. Arturo Cervantes Trejo, abordó el tema del uso de sustancias prohibidas en la conducción; invitó a la reflexión frente al consumo de alcohol, el costo en vidas

que además provocan pobreza y crisis en las familias. Como estrategia de concientización, dijo que en su país se han realizado campañas con la publicación de los rostros de víctimas del alcohol, personas que relatan sus historias vividas en accidentes de tránsito y el impacto que ha tenido este fenómeno en sus vidas.

En México aumentaron los índices de muertos en motocicletas, situación que entre otros factores se atribuye al mayor uso de este vehículo en tiempos de pandemia por parte de las personas que trabajan realizando envíos a domicilios.



MOTOS Y SEGURIDAD VIAL

— POR UNA CONVIVENCIA MÁS SEGURA —



Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=SZlxx_9r74&list=PLI3tptyKpcbLSCwO_YLDFx1Deus7dzvP1&index=2

Cada día en México, mueren alrededor de 58 personas por siniestros de tránsito, hay más de 1.000 accidentes “oficiales” y alrededor de 14.000 estimados y cada día son hospitalizadas alrededor de 2.054 personas por siniestros de tránsito.

Se alerta que en los países de la región se ha hecho común el consumo de alcohol, presente en todos los eventos deportivos y las empresas privadas que lo producen y comercializan

se aprovechan de ello para su indiscriminada comercialización. El consumo de alcohol ha demostrado que no sólo se relaciona con el aumento de accidentes de tránsito, sino con el vandalismo, las violaciones, las riñas y otros delitos que atentan contra la sociedad.

El conferencista ecuatoriano Dr. Carlos Pérez, Master en Prevención de Adicciones y otras Conductas Adictivas, refiere

que factores como la depresión, inciden dentro de la sintomatología de las personas, ya que estos no son visibles y un conductor con esta patología podría estar manejando un autobús con más de 40 pasajeros, poniendo en un alto riesgo a sus pasajeros.

La fatiga y el cansancio son posibles evidenciarlos en las personas por algunas conductas atípicas, pero también se presentan síntomas al interior del cuerpo que solamente son percibidos por quien los padece. Otras personas, presentan exceso en las horas de conducción de manera voluntaria por querer estar siempre al volante y no descansan. Se les debe orientar que los descansos son importantes por periodos y/o kilómetros recorridos, sobre todo los conductores de servicio público de pasajeros.

En adición, la ingesta de medicamentos que afectan el sueño como los administrados para los dolores, los analgésicos, los recetados para controlar la fiebre y los medicamentos psiquiátricos; alteración la visión, la motricidad y producen somnolencia.

Se advirtió que alrededor del 30% de los accidentes se originan por problemas derivados del cansancio y del sueño. El 75% de conductores ha sufrido al menos una vez un episodio de fatiga al volante. La somnolencia y sueño pueden ser causa de mortandad en las carreteras.

Se recomienda no conducir en la noche, dado que en las últimas horas del día el cansancio es más evidente, por otro lado, las condiciones de calor tienden a generar estado de somnolencia que repercuten en la conducción.

Los principales informes de seguridad vial refieren que, los conductores deberían tener paradas cada 2 horas o cada 200Km, con el fin de tener un descanso tanto cognitivo como físico. Otro factor asociado a esta causa es la elevada densidad del tráfico en las grandes ciudades que producen cansancio y fatiga, la cual al conducir es un fenómeno complejo, que implica disminuciones en los niveles de alerta y conciencia de parte del que maneja.

El cansancio mental, como el físico, provoca el adormecimiento del conductor, y representa un factor que contribuye

a los accidentes al menos en el 24% de ellos. La fatiga representa una alteración en los niveles de conciencia y de percepción del conductor, lo cual afecta procesos psicomotores que son cruciales para un manejo seguro.

Como causas de fatiga, manifestada por estados alterados de conciencia y percepción, somnolencia y por los síntomas subjetivos señalados, se incluye el número excesivo de horas de trabajo, el número inadecuado de horas de sueño, la conducción nocturna y los horarios irregulares de trabajo causan fatiga en los conductores. (Kauy, 1999)

Algunas causas que producen fatiga con más frecuencia: El consumo de alcohol y drogas, la elevada densidad de tráfico, conducir por una vía poco conocida, la depresión, conducir durante largos periodos, las alteraciones del sueño, como insomnio o apnea del sueño, no realizar descansos y el uso de ciertos medicamentos.

El experto de Ecuador señaló que la fatiga comienza con la aparición del cansancio físico, repercutiendo en determinados síntomas para poder circular de forma correcta y segura con el vehículo. Dentro de los principales síntomas de la fatiga en la conducción señalamos las siguientes:

- Disminución de la capacidad de atención. Este síntoma se caracteriza por la lentitud en los reflejos y en la rapidez de respuesta al ejecutar maniobras.
- Pérdida de atención. La fatiga incide directamente en la atención selectiva aumentando gravemente los episodios de distracción.
- Falla de percepción. La distancia y la velocidad se tienden a percibir de manera errónea, el mal cálculo de estas aumenta considerablemente el riesgo de sufrir accidentes.
- Fatiga a nivel físico. El cansancio al volante afecta de un modo considerable a nivel físico: calambres, fatiga de piernas, dolor, tensión, rigidez muscular, picor y sequedad de ojos, etc.

También cabe señalar que el hecho de que la mayoría de conductores, no son capaces de diagnosticar los primeros sín-





tomas de cansancio al volante, siendo demasiado tarde, en ocasiones reaccionar para prevenir males mayores.

Una situación especial en tiempos de pandemia es el uso constante de tapabocas, que puede generar un exceso en la emisión de dióxido de carbono en las personas que conducen vehículos, lo que consecuentemente se convierte en un hecho generador de somnolencia.

El Dr. Juan Emilio Rodríguez Perrotat, Ingeniero civil con Orientación en Vías de Comunicación, Master en Tráfico Movilidad y Seguridad Vial de España expuso el control al exceso de velocidad en las vías. Advirtió que, aunque se conduzca a velocidades adecuadas, existen otros factores determinantes que afectan la seguridad vial como los climáticos y la condición de la vía.



Se ha demostrado con evidencia científica que la reducción de la velocidad no altera de manera considerable los tiempos ordinarios de desplazamiento de las personas y que conducir a una mayor velocidad apenas es una diferencia de escasos minutos de la hora de destino final.

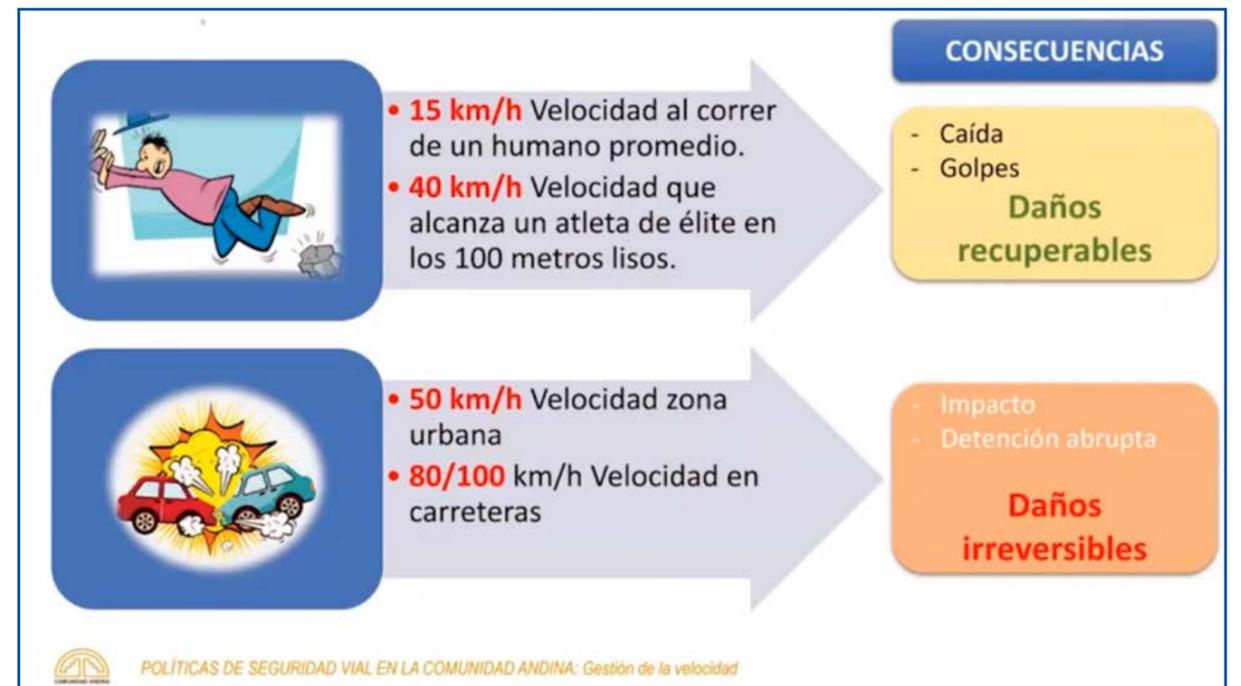
Es fundamental considerar varios factores en la fijación de los límites de la velocidad, como por ejemplo de acuerdo con los tipos de usuarios de la vía (ciclistas, vehículos etc...), o atendiendo las características de la infraestructura, resaltando que las estructuras deben ser capaces de absorber los impactos.

El Dr. Rodríguez Perrotat refirió que un enfoque de control de la velocidad debe tener en cuenta:

- Construir o modificar las vías de tránsito a fin de incluir características que calmen el tráfico.

- Fijar límites de velocidad adecuados a la función que cumple cada vía de tránsito.
- Hacer cumplir los límites de velocidad.
- Lograr que los dispositivos que nos brinda la tecnología se conviertan en parte integrante de los vehículos.
- Sensibilizar sobre los riesgos del exceso de velocidad.

Además, con relación a las herramientas para las políticas de gestión de la velocidad segura, se determinó que se requiere de una legislación efectiva, de establecer límites de velocidad adecuados, de información, educación y concientización. En igual forma, es importante la mejora de los vehículos, del control y de sanciones y de la adecuación de la infraestructura con evaluación, señalización, diseño y elementos de seguridad.



Conferencia 2. Diseño de Campañas de Seguridad Vial.

El 12 de noviembre de 2020, tuvo lugar la segunda Conferencia "Por las Vidas de la CAN", con el tema: Diseño de Campañas de Seguridad Vial, en la cual participaron representantes del sector público y privado de los países integrantes de la CAN:

- Pablo La Spina (Argentina)- Gerente Operativo de Educación y Convivencia Vial de la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires
- Jenny Veliz (Bolivia) - Directora de Cultura Ciudadana del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz
- Francisco de Anda (México) - Fundador de la primera organización civil de seguridad vial del país, Movilidad y Desarrollo México (MDM).

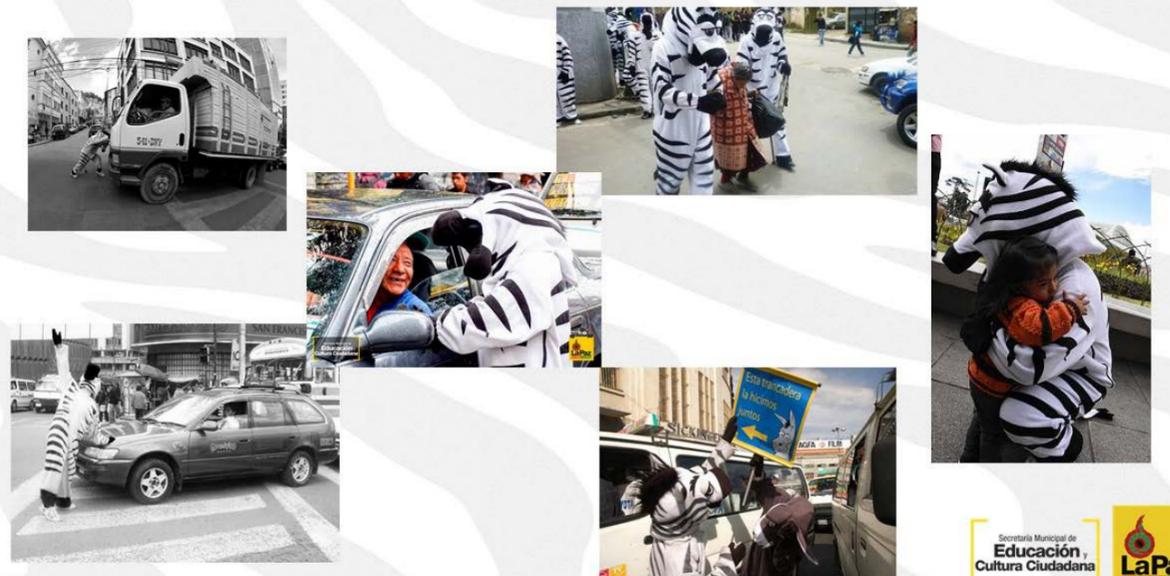
El expositor Licenciado Pablo Carlos La Spina, Gerente de Educación Vial del GCBA de Argentina, trató el tema: "El camino de la convivencia"; destacando que, en la ciudad de

Buenos Aires, se ha trabajado en temas de movilidad sustentable, pensando en las personas. La infraestructura vial existente es demasiado justa en relación a las necesidades de la ciudad, es así que un mayor número de vehículos circulando, genera más siniestros viales. En el mismo sentido, refiere que se debe propender por optimizar el transporte público al servicio de las personas y estimular el uso de la bicicleta como medio sustentable de movilidad.

Se hace necesario pensar y diseñar los espacios públicos para los peatones.

En Argentina se diseñó un Plan de Seguridad Vial, con un enfoque en Visión Cero, en línea con los modelos exitosos bajo cuatro ejes: Infraestructura segura, legislación y control, educación vial, concientización y compromiso ciudadano; las calles deben prever los errores humanos, por ejemplo: en una calle con pendiente hacia abajo, te impulsa en velocidad, entonces se debe intervenir para que la velocidad no sea mayor a lo deseado.

LAS CEBRAS EN LA VÍA PÚBLICA



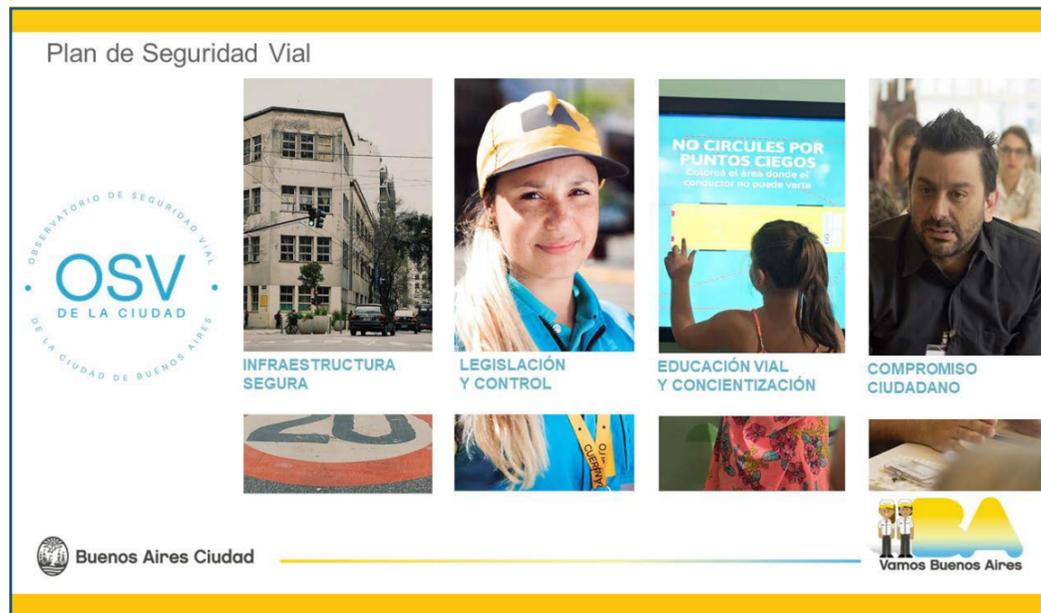
Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=AntgyMPabc0&list=PLI3tptyKpcbLSCwO_YLDFxIDeus7dzvP1&index=3

También se creó un nuevo procedimiento para los requisitos de examen de licencias de tránsito y se enfocaron en que las personas entendieran el porqué de las normas, más que solo enseñarlas, esto para poder evaluar los resultados, siendo necesario cambiar la concepción de las preguntas.

La Dra. Jenny Veliz, Consultora sobre Educación Vial y Movilidad Urbana de Bolivia, abordó el Proyecto de Cebras desarrollado inicialmente en la ciudad de La Paz, el cual hace parte del programa Especial Cultura de Paz y Derechos Humanos cuenta con la inclusión de jóvenes entre 15 y 22 años de edad en situación de calle o en condiciones económicas muy difíciles. El éxito de este programa en entre otros aspectos, también se le atribuye a la diversificación de los buenos comportamientos, que se pueden transmitir a las personas a través

de estos personajes. En estas actividades se usa más el lenguaje corporal que la oralidad, con la ayuda de estrategias teatrales, el programa se ha transmitido a otras regiones de Bolivia y ahora es un referente de educación urbana, lo que le ha permitido obtener reconocimiento a nivel internacional como un programa innovador. Además, se ha replicado en las escuelas, en agrupaciones de madres, en colectivos juveniles y en otros espacios se desarrolló la educación vial a través de operadores disfrazados de cebra.

Aunado a lo anterior, el proyecto "Cebra por un día", tiene por objeto realizar una acción positiva en el programa por un día, en donde se han integrado aproximadamente 5.000 ciuda-



Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=AntgyMPabc0&list=PLI3tptyKpcbLSCwO_YLDFxIDeus7dzvP1&index=3





Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=AntgyMPabc0&list=PLI3ttpyKpcblSCwO_YLDFx1Deus7dzvPI&index=3

danos y hasta un 22% de extranjeros se entusiasman con la idea de participar en las jornadas.

El Dr. Francisco De Anda Orellana, diseñador de campañas de Seguridad Vial de México, con Maestría en mercadotecnia y publicidad, asesor de la Organización Panamericana de Salud (OPS), señaló que, dado que nuestro objetivo es salvar vidas, la campaña se debe dirigir a un público específico, ejemplo: peatones o ciclistas, la campaña entonces tiene que ser parte de algo más grande, un objetivo general y se debe someter siempre a evaluación para medir su eficacia.

Conferencia 3 Bioseguridad en el transporte público y privado.

El 18 de noviembre, se abordó la “Bioseguridad en el transporte público y privado”, tema de vital importancia en el marco de la actual pandemia que vive el mundo y la región.

El conferencista Dr. Freddy Molina, experto en seguridad Vial de Colombia, afirmó que la falta de autocuidado que se tuvo desde los primeros casos de Covid reportados, evidencian la importancia de las normas de bioseguridad y su aplicación para no solo cuidarnos a nosotros mismos, sino que evitemos convertirnos en un factor más de contagio en los medios de transporte.

El uso de tapabocas sigue siendo nuestra principal defensa frente a la alta exposición del transporte público o privado, por ello el expositor llamó a los ciudadanos a la reflexión respecto de la calidad de tapabocas que se usan, dado que es de fácil adquisición los fabricados en tela, pero es muy débil la barrera que estos ofrecen; por otra parte un tapabocas termo sellado tiene una carga electrostática y cuenta con propiedades que hacen que las partículas se detengan en el exterior de la malla, convirtiéndose en una especie de imán, quedando así demostrada la eficacia de una mascarilla termo sellada,

además es ampliamente recomendado por la OMS.

Los resultados de las investigaciones arrojan que existe un alto riesgo al contagio en los diferentes medios de transporte, por ejemplo en el uso de cascos sin limpieza periódica por parte de los conductores de motocicleta, sumado a ello los domiciliarios se exponen en el contacto con clientes y proveedores; se agrega que los taxistas no tienen una limpieza correcta de sus automóviles y solo realizan un acondicionamiento a su área de trabajo cuando les parece conveniente, un error que cobra vidas en el sector y que de manera gradual

se transforma en una incubadora de contagio, altamente peligrosa para la población que hace uso de estos servicios.

Del mismo modo se recomienda a los usuarios que deben mantener un frasco de alcohol para uso personal, pese a que los vehículos tienen protocolos de limpieza ya estipulados, esto no quiere decir que los ciudadanos no se contagien si utilizan las recomendaciones. El virus puede permanecer en nuestra ropa o nuestra piel con un simple contacto con cualquier superficie o persona que tal vez se podrá contagiar posteriormente por un descuido, en esta situación se advierte



que el uso del dinero físico en los países de la región en comparación con los países desarrollados, aumentan el riesgo al realizar transacciones mediante el intercambio de billetes y monedas, lo que se constituye como uno de los mayores inconvenientes que se presenta en la movilidad por la aglomeración y uso del dinero en efectivo.

Conferencia 4. Sistema de Transporte Seguro: Aplicación en América Latina.

El miércoles 25 de noviembre se realizó la conferencia “Sistema de Transporte Seguro: Aplicación en América Latina, con la participación de:

- Matts-Åke Belin (Suecia)- Director de Visión Cero. Academy of the Administración de Transport de Suecia.
- Roy Rojas (Costa Rica)- Director del proyecto del Consejo de Seguridad Vial

- Sonia Aguilar (México)- Gerente de seguridad vial de World Resouces Institute

El conferencista Matts-Åke Belin de Suecia considera fundamental que nuestros países incluyan en sus planes de seguridad vial, un enfoque de sistema seguro como elementos integrales del uso de la tierra, del diseño de las calles, vías, autopistas, carreteras y pistas, la planificación del transporte y la gobernanza de estos, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras en las zonas urbanas.

La teoría de “Visión Cero” busca reducir el número de accidentes fatales en las carreteras. La política entiende que somos humanos y que los humanos cometan errores, lo que nos hace frágiles en ciertas circunstancias, de esta manera en lugar de buscar la perfección en los seres humanos lo que hacemos es tratar de adaptarnos a las circunstancias de nuestra naturaleza, la política de visión cero responsabiliza a los diseñadores de los sistemas de transporte.



Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=wrQLaebb_WU&list=PLI3tptyKpcbLSCwO_YLDFx1Deus7dzvPI&index=5

Al inicio de esta política se consideraron como máximo la ocurrencia de siete accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, en atención a que Suecia ya contaba con uno de los sistemas de transporte más seguros del mundo, demostrando que países líderes en las políticas de transporte pueden presentar mejoras significativas.

Costa Rica tuvo un proyecto de cooperación técnica con Suecia, en donde se comprendió que la Visión Cero, no era un programa, ni una estrategia, sino una visión con principios, que detrás de ello hay un proceso de 40 años. Cuando se habla de una Visión Cero muertos, cero lesionados, se habla de más de una década de liderar y de gestionar la política pública en este tema.

La Visión Cero tiene como principio la responsabilidad com-

partida, pero en nuestros países se caracteriza por una fragmentación de las competencias que tiene que ver con los temas de infraestructura de transportes, por otra parte, se tienen culturas muy diversas en los cuatro países andinos, aunado a un proceso histórico de urbanización desordenada.

Algunos países no tenemos las condiciones para garantizar la salud de las personas, desde la construcción y el diseño de nuestras ciudades, porque han crecido de forma difusa, dispersa y desconectada. Hoy día los procesos de desarrollo urbano en la parte habitacional y la política de movilidad cada vez están generando que las personas vivan más lejos de donde trabajan, el uso del suelo o el proceso de urbanización sigue siendo cada vez más, un factor que se confabula con la integración de este sistema de transporte que un organismo debería tener.



Visión Cero es un proceso muy largo, que genera muchos conflictos internos dentro de cada país, con todos los actores incluidos o vinculados con el tema de seguridad vial.

La institucionalidad de la seguridad vial, desde el gobierno debe ser descentralizada con indicadores de gestión y de resultado, con autonomía de recursos para la consecución del objetivo general de salvar vidas; pero en muchos países la institucionalidad obedece a temporalidades políticas.

La priorización del problema se debe realizar a nivel territorial en el caso mexicano, el 95% de los hechos viales suceden en áreas urbanas y suburbanas y en las carreteras rurales el 5%; por lo tanto, se debe empezar por las ciudades que es donde se concentraría la mayor parte de los beneficiarios de la política de seguridad vial. Más aun podríamos descender a un nivel más micro, pues en estaciones de metro o de tren, se abarca la mayor población al día y es ahí donde esas poblaciones son más vulnerables: niñas, niños, ancianos y personas con discapacidad.

La Visión Cero no es una moda, pues los gobiernos pretenden cumplir sus metas en un solo periodo, estos procesos son de largo plazo y deben ser tan estables políticamente para que la población los asimile e incorpore a sus comportamientos en la vía, por tanto, se les debe dar continuidad en el tiempo. Se logrará el éxito cuando las personas estén satisfechas de movilizarse en una forma segura, limpia y rentable, lo que sin duda impacta positivamente en el desarrollo de nuestros países. El experto enfatizó que estos espacios que brinda la Comunidad Andina son ideales para analizar el sistema seguro y la Visión Cero, además permite mejorar nuestros planes, nuestra estrategia de seguridad vial e invita a todos a que aporten sus ideas, pensamientos y recomendaciones en pro de la seguridad vial.

Durante el desarrollo del evento los panelistas, mostraron estar de acuerdo con lo explicado en la exposición inicial, pero indicaron la necesidad de que las autoridades entiendan que la Visión Cero es una ideología que necesita ser adecuada a la realidad de las regiones.

En su presentación, Roy Rojas expresó que, si bien los conceptos presentados son elementos básicos en la mejora de la

seguridad vial, el mayor reto que tienen los Países y la Región es definir como aquellos conceptos se pueden implementar en nuestras realidades. Como ejemplo citó la realidad del uso de motocicletas para el transporte de personas, indicó que en regiones como Europa dicha modalidad se la hace como una recreación, pero en nuestra región se ha masificado como una realidad diferente.

La conferencista Sonia Aguilar de México comentó que uno de los principales conceptos que deben ser aplicados es que la infraestructura debe estar diseñada de tal manera que no genere consecuencias fatales para las personas que están involucradas en un accidente de tránsito. Esta realidad debe equilibrarse con la disponibilidad de recursos y de espacio por lo que se convierte un mayor reto para nuestra región. Además, resaltó como un elemento importante la generación de una institucionalidad fuerte que no responda a realidades políticas temporales sino a conseguir los objetivos planteados como País.

Finalmente, señaló la importancia de definir objetivos realistas en relación con la Seguridad Vial y apoyarlos en un marco institucional claro donde los roles tanto del sector público y privado se complementen.

Conferencia 5. Corresponsabilidad frente a la Construcción de la Seguridad Vial.

El 02 de diciembre, se realizó la conferencia “Corresponsabilidad frente a la construcción de la seguridad vial”, en el cual estuvieron presentes:

- Esteban Guzmán (Colombia)- Responsable de Asuntos de Gobierno de Renault.
- María de Lourdes Mogollón (Colombia)- Gerenta de Consultoría Técnica de 3M para Perú, Bolivia y Uruguay.
- Osiris Gratacos (Panamá), Directora de la ONG Seguridad Vial de Panamá.

Esta charla buscó resaltar el papel que cumple el sector privado como participe en las políticas de seguridad vial; esto significa una ciudadanía comprometida que contribuye de



manera eficaz a las estrategias y acciones que se formulan desde los gobiernos. El sector privado tiene un papel fundamental a la hora de fomentar la práctica de altos estándares en las operaciones de transporte.

Durante el evento, se destacó la reciente aprobación de la Carta Ambiental Andina, la cual permitirá el desarrollo de acciones conjuntas para hacer frente a los problemas derivados del cambio climático, en donde hay un factor estrechamente vinculado al transporte, teniendo en cuenta que según las estimaciones del Banco Mundial, ese sector es actualmente responsable de más de un tercio de las emisiones de dióxido carbónico o de carbono (CO2) en América Latina y que además crece muy rápidamente.

En igual forma se resaltó que en el marco de la IV Revolución Industrial, mediante la innovación, la inteligencia artificial, la tecnología y la transformación digital dispuesta al servicio del transporte; se logrará mitigar la accidentalidad, se podrán salvar muchas vidas y se estará contribuyendo al propósito por

el cual propende el proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”.

En Colombia, los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, son instrumentos de planificación, que prevén las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado, el Plan contiene las acciones encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad.

El expositor Esteban Guzmán señaló que es importante resaltar que la siniestralidad vial además genera ausentismo laboral, afectando las actividades al interior de las empresas; razón por la cual los mencionados Planes Estratégicos buscan fundamentalmente generar buenas prácticas al interior de las organizaciones.

En el mismo sentido, los Comités Empresariales de Seguridad Vial en Colombia comprometen a las empresas con acciones





y tareas que redundan en la protección de la vida de sus colaboradores y en los ingresos de las mismas organizaciones, en la medida en la que se reducen los temas asociados a las incapacidades y al ausentismo laboral.

El Comité hace presencia en las ciudades de Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Ibagué, Pereira, Manizales y Boyacá. Esta es la manera de llegar a las compañías de alcance local, que son claves en los procesos de transformación de las regiones, que tienen la disposición y voluntad de generar acción en la promoción de una movilidad más segura y sostenible.

Se invitó a esta conferencia a la especialista María de Lourdes Mogollón de Colombia, quien manifestó el compromiso de la compañía 3M en aportar a la seguridad vial y ayudar a mejorar la vida de las personas que circulan en las vías. Cabe señalar, que 3M es una empresa que tiene más de 118 años de experiencia, operando en muchos países, cuenta con una división de seguridad vial desarrolladora de innovación y tecnología, desarrolladora de más de 117.000 patentes con múltiples re-

conocimientos.

La empresa 3M está alineada con las políticas de las Naciones Unidas para la seguridad vial, de Visión Cero, de movilidad segura, sus procesos y productos tiene estos enfoques, permitiéndole ser líderes en el mercado. Se han creado productos retro reflectivos para señalización, para demarcación vehicular, para pavimento. Hoy se vienen desarrollando nuevas tecnologías con base en las 46 plataformas tecnológicas de la empresa a fin de que sus productos lleven más visibilidad a las vías.

En la región andina existen muchas condiciones que pueden incrementar el riesgo de accidentalidad, como las climatológicas, las geológicas y las geográficas, que hacen que el riesgo se incremente. Se tienen muchas vías en montañas, en zonas de neblina y de lluvia. Estos factores retan a la innovación en tecnologías para la visibilidad de los actores viales y en el desarrollo del concepto de vías auto explicativas.

A través de estudios, 3M ha demostrado que sus productos

han salvado vidas, con tecnologías que permiten que las señales sean más visibles, los estudios demuestran que en periodos de tres a seis años se puede reducir la cantidad de siniestros del 25% al 46%, se consideran demarcaciones de pavimentos más brillantes, que pueden reducir los siniestros hasta en un 28%; esto es importante porque en los países de la Comunidad Andina, se puede decir, que entre un 42% al 50% de los siniestros viales ocurren en horas nocturnas en horas de baja visibilidad, entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana, como se sabe, este horario coincide con las horas de sueño y consumo de alcohol, sin embargo, la visibilidad podría ser un factor causante o agravante a un siniestro.

La expositora Osiris Grataco por su parte expresó que las ONG's buscan apoyar permanentemente a los temas de prevención en Seguridad Vial, a través de un levantamiento de las necesidades de la población para poder priorizar intervenciones de una manera responsable.

Adicionalmente indicó que una de las principales ventajas del rol de las ONG's es que los proyectos que se proponen pueden ser de largo plazo y trasciendan periodos de gobierno dando así sustentabilidad a las acciones emprendidas.

Resaltó que la obligación principal de las ONG's es la capacitación permanente que legitime las actuaciones que se realicen. Indicó que actualmente existen una gran cantidad de herramientas en línea que permiten y facilitan esta profesionalización.

Terminó enfatizando que se tiene una gran responsabilidad en comunicar e inspirar a otros para que se unan y apoyen en el trabajo sobre Seguridad Vial.

Conferencia 6: "Mujeres, transporte y seguridad vial"

Para la Secretaría General de la CAN, el componente "Mujeres, Transporte y Seguridad Vial", hace parte fundamental del proyecto "Por las vidas de la CAN", por lo cual se impulsó el desarrollo de un espacio para analizar la importancia del enfoque de género, en la mejora de la seguridad vial y por ende la reducción de víctimas de accidentes de tránsito, toda vez que existe una relación directa entre el sector transporte y el género, por lo que es necesario adaptar los sistemas de trans-

porte de nuestra la región, a las diferentes realidades socioeconómicas y de género, situación que repercute en el cumplimiento con los objetivos del desarrollo sostenible. Participaron en este evento:

- Carla Arellano (Ecuador) - Miembro de la Red Mujeres en Movimiento.
- Karina Muñoz (Chile)- Miembro de la Red Mujeres en Movimiento.
- Andrea Flores (Ecuador)- Gerente de la Empresa de Pasajeros de Quito.

El enfoque de género en la seguridad vial propone crear conciencia frente a la equidad y la participación de la mujer en la movilidad, la vida económica y social de los Países Miembros, lo cual demostrará que la ruta a seguir para el crecimiento social, solo se alcanzará cuando se integre la igualdad de género en la planificación y construcción de la infraestructura vial o de transporte.

En igual forma, se invita a promover la participación activa de la mujer en los diferentes roles directivos y en la definición de políticas públicas, siendo este último escenario muy importante, para incluir la perspectiva de género dentro del diseño de políticas, planes, programas y acciones en los diferentes países.

La mujer hoy tiene un rol distinto al que tenía hace unos siglos o décadas atrás, pues hoy observamos que ellas cumplen con trabajos que antiguamente solo se consideraban realizables solo por hombres. Es aquí en donde se tiene que aumentar el esfuerzo de cada país, para combatir las costumbres machistas y ser más equitativos en los espacios de participación. Ahora con más frecuencia en los países andinos, encontramos mujeres dedicadas al transporte, tanto en cargos directivos como conductoras de todo tipo de vehículos de servicio público.

Los avances normativos de inclusión en relación con la igualdad de género demuestran que todavía falta camino por recorrer, en especial en cuanto al fortalecimiento de las capacidades gubernamentales para la puesta en marcha de po-

3M Ciencia. Aplicada a la vida.™

La ciencia 3M salvando vidas en las vías

Señales de tráfico	Demarcaciones de pavimento	Vehículos más visibles	Visibilidad en condiciones de lluvia
Estudios demuestran que cuando se instalan señales más brillantes, el registro de accidentes redujo 25% a 46% En 3 a 6 años	Demarcaciones de pavimento brillantes han reducido 28% El registro de accidentes	Las colisiones entre camiones se han reducido en un 58% En 22 años	49% Reducción de fatalidades en la noche en condiciones de humedad 32% Reducción en accidente nocturnos en condiciones de humedad

© 3M 2020. All Rights Reserved. **3M**

Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=CwoBBqBBFZg&list=PLI3ttypKpCbLSCwO_YLDFxiDeus7dzvP1&index=6





líticas públicas, orientadas a disminuir las brechas de género. Ahora bien, dentro de este foro dedicado a mujeres se contó con la intervención de 4 mujeres, una por cada país andino en donde nos compartieron sus experiencias, demostrando su compromiso, entrega y profesionalismo al servicio del transporte en sus diferentes modalidades.

Carla Arellano como miembro de la Red Mujeres en Movimiento de Ecuador indicó que aproximadamente el 60% de viajes que se realizan en transporte público son realizados por mujeres, esto debido a que normalmente el uso de auto en las familias está destinado a movilización del hombre como jefe

del hogar. Esta situación debe ser revertida por medio de la capacitación y de una adecuada política pública que piense en una infraestructura diseñada para todos los usuarios de los sistemas de transporte.

Karina Muñoz de la Red Mujeres en Movimiento de Chile resaltó que las características de viajes realizados por las mujeres son totalmente diferentes a los de los hombres. Los horarios, destinos y propósitos de los viajes realizados por las mujeres son más dispersos y frecuentes que en el caso de los hombres, lo que las expone más tiempo a temas de acoso en transporte público.

Andrea Flores como Gerente de la Empresa de Pasajeros de Quito resaltó el esfuerzo que han realizado para poder minimizar los eventos de acoso que se puedan presentar en su sistema de transporte. Una herramienta importante es la implementación de un protocolo institucional que se activa en estas situaciones a través de un mensaje de denuncia por teléfono móvil y se apoya en la presencia de policía nacional y otras instituciones que apoyan a las mujeres afectadas evitando fenómenos como la revictimización..

Finalmente, concluyeron que es importante que los sistemas de transporte estén pensados para cubrir las necesidades de todos los usuarios, dando facilidades a usuarios vulnerables y permitiendo que sean ambientes seguros para las mujeres y niños. Todo esto debe estar basado en la implementación de políticas públicas nacionales y locales que apoyen al desarrollo integral de los sistemas de transporte.

Es justo aquí en donde resaltamos el papel fundamental que tiene la mujer, observamos cómo pueden desempeñarse en las labores que se les encomiendan y ejecutarlas con éxito. Se resalta el trabajo que desempeña Andrea Flores quien desde el 12 de enero del presente año es la Gerente General del Metro de Quito, asumiendo cada vez retos más grandes.

La movilidad y el espacio público son derechos que le asisten a toda la población, sin distinción alguna, en condiciones de equidad y se deben ejercer con plena libertad.

Por ello, la CAN espera contribuir desde el año 2021 con herramientas de capacitación, que estén al servicio de todos los ciudadanos andinos y que estén focalizadas en contrarrestar la problemática que más incide en el número de accidentes de tránsito, por lo cual se tiene previsto implementar el primer curso de seguridad vial impartido por la Secretaría General de la Comunidad Andina.

LA BICICLETA EN LA REGIÓN: MASIVA RESPUESTA PARA LA MOVILIDAD EN TIEMPOS DE PANDEMIA

En cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), sin duda la bicicleta juega un papel fundamental alrededor del mundo, debido a que los desplazamientos en es-

te vehículo impactan de manera directa y positiva en varios de los objetivos aprobados por los Estados Miembros de la Organización de Naciones Unidas (ONU), para transformar nuestro mundo, así:

Figura 28. Objetivos de Desarrollo Sostenible Agenda 2030



Fuente: Naciones Unidas (2015). <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>



El uso de la bicicleta ofrece grandes beneficios a la salud de las personas, mejorando su metabolismo, su motricidad, su sistema cardiovascular y respiratorio, fortalece y tonifica los músculos del cuerpo, fortalece su sistema inmune, reduce el estrés, la ansiedad y la depresión, entre otros aspectos ampliamente demostrados.

Referente a lo anterior, los desplazamientos en bicicleta inciden igualmente en los siguientes aspectos:

- Disminución de huella de carbono, propendiendo por la consecución de la meta mundial un aire más limpio, con cero emisiones.
- Los ciclistas contribuyen como una solución al desafío de la micro movilidad en ciudades de 20 minutos (Una ciudad donde todo estaría a quince o veinte minutos de distancia).
- El acceso a la bicicleta es abierto, genera equidad de género, alienta su uso a las niñas y mujeres como medida de empoderamiento e independencia.
- Proporciona conciencia en las personas frente a la producción y consumo sostenible, produce innovación en el sector, crea emprendimientos, reduce el desempleo y propicia el crecimiento económico conjunto.

En consecuencia, se insta a los gobiernos de nuestra región, a crear y/o fortalecer sus políticas en torno al uso de la bicicleta, garantizando la seguridad vial a los ciclistas, mediante una infraestructura segura, realización de campañas pedagógicas, protección de sus derechos y capacitación de sus deberes, teniendo en cuenta la importancia de esta forma de movilidad sostenible.

Es importante advertir, que una de las consecuencias de la pandemia es el uso masivo de la bicicleta, como respuesta para evitar el contagio y para el cumplimiento de la medida de distanciamiento social, así, miles de personas en el mundo acudieron a esta forma de movilidad, algunos con ninguno o escasos conocimientos en normas de tránsito, uso adecuado del vehículo y pericia sobre el mismo.

El número cada vez mayor de usuarios ocasionó una fuerte demanda de estos vehículos, lo que generó una escasez mundial en sus componentes y en la producción de bicicletas nuevas. Pese a ello, su incremento y la nueva tendencia del ciclismo que ha surgido en los últimos años, hace necesario que reflexionemos sobre la importancia de conocer cómo usar esta forma de movilidad en condiciones seguras de cara a la pandemia, razón por la cual citamos un artículo de interés del Director Operativo de la Organización Colombia en Bicicleta²⁰, señor Eduardo Enrique Vergara Castillo, así:

“En esta época de pandemia es muy importante conocer todos los hechos comprobados y referenciados por estudios de instituciones y profesionales reconocidos. La bicicleta ha salido a la luz como la gran salvadora en esta crisis y las razones no son pocas.

Es un transporte limpio y amigable con el medio ambiente. Es eficiente al ocupar poco espacio en las vías, ya que en el espacio de un auto caben fácilmente 4 personas pedaleando. Es económico y nos permite conmutar distancias con muy poco gasto energético, es mucho más seguro que el transporte público, el taxi, o el metro en cuanto a distanciamiento físico y posibilidades de contagio se refiere y ayuda a descongestionar estos servicios. Es además una actividad física aeróbica, lo cual beneficia no solo a nuestro sistema inmunológico sino a nuestra salud física y psicológica en general.

Todo esto es ampliamente estudiado y numerosos estudios científicos respaldan estas afirmaciones”.

Sin embargo, no todo es maravilloso y una mala o incorrecta utilización de la bicicleta o de las rutas para conmutar en la ciudad puede convertir a nuestras ciclovías y ciclo rutas en focos de contagio de esta pandemia.

Definamos primero que es conmutar: Es el acto de trasladarse de un punto a otro dentro o fuera de la ciudad. Al conmutar en bicicleta no estamos realizando un deporte, estamos trasladándonos, si lo hacemos bien a la velocidad correcta,

²⁰ Ver más en: Colombia en Bicicleta (4 de junio de 2020). La bicicleta y el coronavirus. [Archivo de Video]. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=c9sFkCm-B2eM&t=76s&ab_channel=ColombiaenBicicleta



no deberíamos superar los 15 km/h o 4 m/s. Esto es 4 veces más rápido que caminar, pero con la ventaja mecánica de la bicicleta es el mismo gasto energético. por ejemplo, si caminamos 10 cuadras en la ciudad, nos demoraremos 4 veces más que si conmutamos en la bicicleta, y si al hacerlo a pie no llegamos cansados ni sudando, tampoco deberíamos hacerlo al llegar en bicicleta. Tampoco elevaremos nuestra frecuencia cardíaca y tampoco respiraremos más veces por minuto. Debería ser lo mismo.

Varias empresas de ingeniería y dinámica de fluidos entre las que se encuentra Ansys (ansys.com) con más de 4000 empleados en todo el mundo de todos los niveles científicos han analizado las propagaciones de las micropartículas que emi-

timos cuando respiramos, hablamos y tosemos usando varios modelos computacionales y túneles de viento. Con base en esas conclusiones, a una velocidad de 4m/s que es la misma que alcanzamos en promedio cuando corremos, las partículas emitidas por la boca de la persona que se encuentra delante de nosotros en la bicicleta se mantienen en el aire un promedio de cuatro segundos a la altura de nuestras cabezas con variaciones dependiendo del viento, eso genera un modelo totalmente diferente al que se usa para calcular los 2 m de distancia física entre dos personas conversando. Un simple cálculo nos dice que a esta velocidad una distancia segura en bicicleta de una persona detrás de otra es de 16 metros. La cantidad de partículas emitidas por una ciclista varía si se usa o no tapabocas, pero siempre hay una emisión de partí-





AVANZAMOS HACIA UNA ESTRATEGIA ANDINA DE SEGURIDAD VIAL

En cumplimiento al mandato presidencial de las declaraciones firmadas por los jefes de Estado de los cuatro países de la CAN en el 2019 y 2020, la Secretaría General de la CAN viene construyendo la Estrategia Andina de Seguridad Vial, la cual busca establecer un marco de acción subregional que incluya lineamientos de políticas públicas, como la implementación de la Placa Vehicular Única Andina, la Licencia Única Andina de Conducción y la inclusión de Sistema Antiincendios.

Como ha señalado el jefe del organismo, Jorge Hernando Pedraza, esta Estrategia ha priorizado líneas de trabajo orientadas a contribuir con las acciones que Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, como países miembros de la Comunidad Andina vienen ejecutando en materia de seguridad vial.

La Secretaría General ha presentado al Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, integrado por los ministerios de Transporte y Obras de los países de la CAN, pro-

puestas de normativa andina (supranacional y de obligatorio cumplimiento) relacionadas con el fortalecimiento y mejoramiento de la seguridad vial en la región, lo cual se constituye como primeros pasos hacia la implementación de una serie de acciones encaminadas a cumplir el principal objetivo que es minimizar el número de víctimas en accidentes de tránsito.

Placa Vehicular Única Andina

El organismo ha diseñado un modelo de gestión que permita adoptar la Placa Vehicular Única Andina para los Países Miembros. Se espera que todo vehículo automotor nuevo que en adelante se matricule en cualquiera de los cuatro países deba tener la Matrícula Andina.

Esta Matrícula Andina permitirá la libre circulación de los vehículos automotores de servicio particular antes mencionados por el territorio de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, sin limitación de tiempo.

Los vehículos de transporte internacional de pasajeros por



culas ya que estas son impulsadas por nuestros pulmones.

Recuerde, esto es en una situación ideal de velocidad y protección, pero en la realidad vemos en nuestras ciudades a ciclistas a altas velocidades, respirando profusamente, no usando el tapabocas "porque los sofoca" y generando ambientes de altísimo riesgo para otros ciclistas y la comunidad, lo cual no puede ser permitido.

Es importante que las autoridades realicen campañas educativas y tomen cartas en el asunto, con el fin de no convertir a las ciclovías en focos de alto contagio y puedan seguir prestando la gran ayuda para la que fueron implementadas, con ciclistas montando responsablemente.

Una forma de actuar frente a esto, cuando salgamos en bici-

leta, es no hacernos directamente detrás un ciclista, podemos ir lado a lado o en diagonal de tal forma que no nos alcanzen sus partículas. Otra medida que podemos tomar es usar adicional al tapabocas, una máscara de protección, a manera de parabrisas, esto evitará que las partículas suspendidas ingresen por nuestra respiración o por las mucosas de la nariz o los ojos. Por supuesto, desinfectar constantemente nuestros guantes, los manillares de la bicicleta, la silla y los pedales y en lo posible no guardar la bicicleta dentro de nuestra casa u oficina, preferiblemente en los garajes y espacios adecuados.

La vida no es la misma a como la conocíamos. Si adaptamos nuestra cultura a nuestra realidad, pedalearemos seguros en la ciudad, sin anteponer nuestros intereses o nuestra prisa a la salud de los demás. (Colombia en Bicicleta, 2020).



carretera deberán, de acuerdo con la normativa andina, respetar el tiempo de permanencia en los países de tránsito o destino.

En tanto, la internación de vehículos se llevará a cabo conforme con el procedimiento y formato establecido por la norma andina correspondiente.

Los vehículos automotores matriculados en cualquiera de los Países Miembros deberán portar una Placa de Identificación Vehicular que incluirá un chip electrónico de información, llevará la bandera del país de matriculación y el logo de la Comunidad Andina.

La propuesta de norma establece un Sistema Andino de Información de Vehículos Automotores, el cual contendrá toda la información referida a los vehículos matriculados con este nuevo modelo de matrícula.

Licencia Única Andina de Conducción

Con el objetivo de garantizar y armonizar la instrucción de los conductores, se ha diseñado una propuesta de norma que permita adoptar la Licencia Única Andina de Conducción para los Países Miembros de la CAN, como un documento público de carácter personal e intransferible, otorgado por la autoridad nacional competente, que autoriza a una persona a conducir un vehículo automotor, en el territorio de los cuatro países.

Para obtener esta Licencia se requerirá autorización de la Autoridad Nacional Competente, previa verificación de su idoneidad, para lo cual deberá tener aptitud mental, física, psicomotora, práctica, teórica y jurídica.

Asimismo, se crea un Sistema Andino de Información de Licencia Única Andina de Conducción de Vehículos Automotores, al cual se reportará vía electrónica toda la información relacionada a los conductores, tal como la información contenida en dicha Licencia.

Inclusión de Sistema Antiincendios

La preservación de la vida humana constituye el elemento

esencial de cualquier actividad comercial o industrial. En el transporte internacional de pasajeros por carretera, la integridad de los pasajeros es la obligación esencial del transportador.

Los autobuses u ómnibus usados para esta actividad están sujetos a una serie de disposiciones técnicas, de seguridad y de comodidad de carácter obligatorio establecidas por la autoridad competente, que tienen por finalidad garantizar que estos puedan desarrollar la tarea para la cual fueron construidos y que protejan la vida, salud e integridad de quienes ocuparán dichos vehículos. El cumplimiento la referida normatividad da lugar a la homologación de vehículos automotores y permite que estos puedan ser comercializados en un país o grupo de países.

El sistema de extinción de incendios, en autobuses u ómnibus, constituye un elemento esencial en la seguridad de los pasajeros y del vehículo destinados al transporte internacional de pasajeros por carretera.

Sobre el sistema de extinción de incendios, la disposición que marca la pauta a nivel mundial es el Reglamento 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE), el cual incluye disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 en lo que respecta a sus características generales de construcción.

En ese sentido, la Secretaría General de la CAN se encuentra trabajando en los estudios técnicos para proyectar y definir un Reglamento Técnico Andino para la adopción de un sistema de extinción de incendios en el transporte público de pasajeros por carretera, usando como base la norma mundial de mayor reconocimiento que es el mencionado Reglamento.

VISIBILIDAD DEL PROYECTO “POR LAS VIDAS DE LA CAN”

El lanzamiento de la iniciativa y el desarrollo de las seis conferencias permitieron insertar en la agenda de los principales medios de comunicación, agencias internacionales y redes sociales el tema de la “Seguridad Vial”, como se puede apreciar en las siguientes publicaciones:



BOLIVIA CONTABILIZÓ 20.534 ACCIDENTES EN 2019

CAN lanza proyecto de seguridad vial

REDACCIÓN CENTRAL / BOLIVIA

Más de 325 mil accidentes de tránsito se registraron durante 2019 en los países de la Comunidad Andina, dejando como consecuencia 135.834 personas heridas y 13.424 fallecidas. De este lamentable saldo, Bolivia contabilizó 20.534 accidentes, con 15.70 heridos y 1.308 fallecidos.

Según el secretario general de la CAN, Jorge Hernando Pedraza, las principales causas de los accidentes fueron la imprudencia ocasionada por el conductor, el exceso de velocidad, la embriaguez o droga, la imprudencia del peatón y las vías en mal estado.

“Este proyecto que estamos ejecutando gracias a la cooperación de APC Colombia y en coordinación con los ministerios de Transporte de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, busca que los funcionarios públicos responsables de la seguridad vial en los países andinos, autoridades locales y actores del transporte como gremios y conductores, mejoren su conocimiento de estrategias efectivas y puedan implementarlas a fin de reducir el número de accidentes viales y sus efectos en el ámbito social y económico de la región”, precisó Pedraza.

Ante esta preocupante realidad, el organismo andino con apoyo de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC) lanzarán el proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”, el cual incluye la realización de conferencias técnicas e intercambios de experiencias ejecutadas en los cuatro países.

Según la tipología de accidentes, la mayor cantidad de ellos fueron los choques, seguidos por atropellos, caída de pasajeros, volcaduras e incendio de vehículos, los cuales en un 86,6% ocurrieron en el espacio urbano y el 13,4% restante en el área rural.

BOLIVIA

Países de la Comunidad Andina unen esfuerzos para reducir índice de accidentes de tránsito en la región

Viernes, 6 de noviembre de 2020

Este tiempo, te vamos a extrañar! 09/Nov/2020 11:49 (Hace 6 horas) - Internacional: Pfizer anunció que...

La Paz, Bolivia 13°C

Dato en el 2019, más de 325 mil accidentes de tránsito se registraron en la CAN, dejando como consecuencia 135 mil 834 personas heridas y 13 mil 424 fallecidos.

COLOMBIA

Comunidad Andina lanza proyecto de seguridad vial

Este miércoles comienza ciclo de conferencias de asesoría a Colombia, Perú, Bolivia y Ecuador.

Imagen de referencia. Foto: Mauricio Moreno. EL TIEMPO

Comunidad Andina lanza proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”

La iniciativa para los cuatro países, contará con el apoyo de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia

Laura Sofía Solórzano C - lsolorzano@larepublica.com.co

La Comunidad Andina (CAN) mostró su preocupación por los más de 325.000 accidentes de tránsito que se registraron durante 2019 en sus países miembro, por lo que lanzó el nuevo proyecto de seguridad vial llamado “Por las vidas de la CAN”.

La iniciativa incluirá conferencias técnicas e intercambios de experiencias ejecutadas en Perú, Colombia, Ecuador y Bolivia y contará con el apoyo de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC).





ECUADOR

ELUNIVERSO PORTADA NOTICIAS OPINIÓN GUAYAQUIL QUITO DEPORTES ENTRETENIMIENTO LA REVISTA MÁS Q

Noticias Política Economía Internacional Ecuador Intercultural Seguridad Ecología Más

DESTACADOS COVID-19: MAPAS COVID-19 ELECCIONES TABLA DE POSICIONES POLÍTICO

Comunidad Andina lanza el proyecto de seguridad vial "Por las vidas de la CAN"



ecuavisa NOTICIAS ESTADIO ENTRETENIMIENTO TENDENCIAS

NOTICIAS

13.424 muertos en accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú

Un 86,6 % de los accidentes ocurrieron en el espacio urbano.



ARGENTINA

Agencia EFE
 Más de 13.400 fallecidos en accidentes de tránsito en países andinos en 2019



infobae Lunes 2 de Noviembre de 2020 COLOMBIA AMÉRICA MÉXICO ARGENTINA TENDENCIAS DEPORTES

Últimas Noticias Elecciones en Estados Unidos Crisis en Venezuela Estadísticas del contrabando Escuelas América Regístrate a nuestro Newsletter

AGENCIAS

Más de 13.400 fallecidos en accidentes de tránsito en países andinos en 2019

Por Newsroom Infobae 1 de Noviembre de 2020

Compartir en Facebook Compartir en Twitter



Jorge Hernando Pedraza Guibéris, secretario general de la Comunidad Andina de Naciones. EFE/ Eduardo Cervera/Anadolu

PERÚ

andina AGENCIA PERUANA DE NOTICIAS English Ver

Lo último Actualidad Galería Canal Online Videos Especiales Perfiles Bicentenario

Lanzan proyecto "Por las vidas de la CAN" para reducir tasa de accidentes de tránsito

Durante el año pasado se registraron más de 325 mil accidentes de este tipo en Perú, Colombia, Ecuador y Bolivia

10 Noviembre, 2020



Países de la Comunidad Andina unen esfuerzos para reducir índice de accidentes de tránsito en la región

Solo en el 2019, más de 325 mil accidentes de tránsito se registraron en la CAN, dejando como consecuencia 135 mil 834 personas heridas y 13 mil 424 fallecidas.

10 Noviembre, 2020



VENEZUELA

PANORAMA OIM OPERACIONES SECCES POLÍTICA Y DEMOCRACIA MARIAS BELLAS Y TURISMO DEPORTES NOTICIAS OPINIÓN



Más de 13.400 muertos dejaron accidentes de tránsito en países andinos en 2019

ESPAÑA

EFE Agencia EFE

EFE Salud EFE Verde EFE Agro Efemérides Empresas Empleo Estilo Futuro Música Turismo PrácticoDeporte Comunicaciones Infografías

ANDINOS ACCIDENTES

Más de 13.400 fallecidos en accidentes de tránsito en países andinos en 2019

EFE | Lima | 1 nov. 2020



Jorge Hernando Pedraza Guibéris, secretario general de la Comunidad Andina de Naciones. EFE/ Eduardo Cervera/Anadolu





CONCLUSIONES

A la finalización de las conferencias técnicas y los talleres desarrollados dentro del proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”, en los que contó con la participación de expertos internacionales en seguridad vial y de funcionarios públicos de los países de la Comunidad Andina, es importante destacar lo siguiente:

Gestión institucional

- Se hace necesario actualizar los Planes Nacionales de Seguridad Vial en coherencia con lo acordado en el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030. “Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo”.
- Hacen falta estrategias efectivas en los territorios a nivel local, que permitan a sus instituciones de orden nacional encargadas de formular la política de seguridad vial, ofrecer lineamientos para la coordinación de las acciones propuestas.
- Es necesario fortalecer los sistemas de control de tránsito en todas las vías nacionales en los países de la CAN, por medio del trabajo coordinado entre los diferentes niveles de gobierno responsables de las competencias de control de tránsito.
- Se está trabajando en formular y promover ajustes en la política de seguridad vial a través de proyectos de ley en movilidad sostenible.

Comportamiento humano

- Es necesario ajustar y fortalecer los requisitos para el otorgamiento de licencias de conducción, se debe considerar la licencia como un privilegio.
- La Responsabilidad Social Empresarial en Seguridad Vial, requiere de más alianzas y compromisos del sector privado.
- Es necesario instruir a los conductores, tanto en tema de

reconocimiento, auto regulación, aplicación de estrategias y manejo adecuado, con protocolos estandarizados y contextualizados.

- No existe en los países de la Comunidad Andina de manera legal, la obligatoriedad de impartir en escuelas y colegios, la cátedra de formación y educación en seguridad vial.
- Los índices de siniestros viales asociados al consumo de bebidas alcohólicas aún representan un factor de riesgo frecuente. No se encuentra en algunos países que dispongan de los elementos tecnológicos que permitan un control operativo en vía de este flagelo.
- Desde el análisis se precisa que la parte psicológica de un conductor tiene que ser considerada en el momento de su adiestramiento, curso de conducción y las respectivas recategorizaciones que se hagan según su contexto.
- Existen campañas efectivas en pro de la seguridad vial, pero se requiere impactar de manera efectiva a los actores viales más vulnerables.

Atención y rehabilitación de víctimas

- No se cuenta con el desarrollo de un sistema de vigilancia a víctimas de siniestros viales, que tenga total cobertura para atender la discapacidad y rehabilitación de estas.
- Se deben gestionar los recursos y presupuestos necesarios para atender la atención y rehabilitación de las víctimas de siniestros viales y sus familias.
- No existen en algunos países entidades responsables de efectuar el acompañamiento a las víctimas, o de realizar procesos de rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad.
- Hace falta articular procesos efectivos de atención pre-hospitalario y hospitalario con el sector salud en cada país.

Infraestructura

- Se hace necesario identificar aquellos puntos críticos en las vías, para la correcta implementación de acciones efectivas para la gestión de la velocidad, mediante la ayuda de elementos tecnológicos.
- No se evidencia en todos los países la creación de auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial.
- Es importante que se expida normatividad en concordancia con los estándares y especificaciones internacionales, para una infraestructura más segura.
- Se requiere con urgencia que, en las vías nacionales y municipales de los Países Miembros de la Comunidad Andina, se realice el debido mantenimiento periódico conforme a sus condiciones, para la prevención de siniestros viales.

Vehículos

- Se evidencia en los países, que faltan medidas y estrategias más efectivas que eviten la circulación de vehículos sin condiciones mecánicas seguras.

- En el mismo sentido, se refleja que existe gran número de vehículos que evaden la obligación de contar con un seguro obligatorio para accidentes de tránsito.
- Se hace necesario empoderar a los consumidores de vehículos, para que exijan a los importadores y comercializadores de automotores; factores de calidad, que cumplan con los mínimos estándares para garantizar una movilidad segura.
- Los Gobiernos deben fortalecer la exigibilidad de condiciones técnicas para los vehículos del transporte público de pasajeros y de carga de mercancías.
- Se advierte que en Europa muchos vehículos se venden con cinco estrellas de seguridad y que en Latinoamérica con la misma marca se comercializan con una estrella de seguridad, existiendo así una falta de compromiso en la corresponsabilidad de la seguridad vial con la empresa privada.

Es importante que los países legislen frente a la adopción de reglamentos técnicos internacionales, para garantizar un parque automotor más seguro.





La Secretaría General de la CAN con su proyecto de seguridad vial “Por las vidas de la CAN”, busca que los funcionarios públicos responsables de la seguridad vial en los países andinos, autoridades locales y actores del transporte como gremios y conductores que participaron en el desarrollo de esta iniciativa, mejoren su conocimiento en cuanto a estrategias efectivas, para así implementarlas a fin de reducir el número de accidentes viales y sus efectos en el ámbito social y económico de la región; por tanto este informe procura identificar las principales causas de siniestralidad en las vías de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, analizar las estrategias de sus gobiernos y autoridades, destacando las mejores prácticas, intercambiando información sobre propuestas, estrategias y acciones para superar los obstáculos que condicionan el mejoramiento de la seguridad vial en la región.

Las recomendaciones del presente informe se sustentan en el análisis del desempeño de los cuatro países, respecto de los pilares de la seguridad vial, que fueron presentadas en los diferentes talleres del proyecto “Por las vidas de la CAN”, y las del reciente Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 “Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo. Las recomendaciones se han desarrollado de manera general como un conjunto de líneas de acción orientadas a apoyar a los Países a cumplir con los objetivos planteados.

GESTIÓN DE LA VELOCIDAD

La gestión de la velocidad incluye varias acciones que permiten el establecimiento y cumplimiento efectivo de los límites



de velocidad, en consecuencia, se recomienda a los Países Miembros de la CAN, lo siguiente:

- Fijar límites de velocidad apropiados para el tipo de vía y la seguridad de los usuarios viales.
- Diseñar infraestructura para limitar la velocidad a niveles seguros.
- Facilitar el cumplimiento de los límites mediante reglamentos, diseños y señalizaciones que indiquen a los conductores donde cambiar la velocidad.
- Desarrollar métodos de control efectivo y automatizado para disminuir el exceso de velocidad.
- Fijar sanciones para quienes excedan el límite de velocidad, proporcionales al riesgo creado por dichos excesos.
- Diseñar estrategias y programas de educación vial que sensibilicen a los diferentes usuarios el cumplimiento de la gestión de velocidad.
- Implementar un plan de comunicaciones que genere apoyo a los programas de gestión de velocidad.
- Coordinar interinstitucionalmente con los diferentes sectores y autoridades locales las acciones requeridas para la implementación de las medidas.
- Evaluar los impactos de las medidas y difundir los resultados.
- Los elementos tecnológicos son una valiosa herramienta para realizar un efectivo control en la gestión de la velocidad y lo más importante es concientizar a las personas del riesgo que se debe asumir al desobedecer los límites establecidos.
- En coordinación con el sector privado se pueden desarrollar acciones, mediante el apoyo de los operadores de las rutas del servicio público de transporte de pasajeros, que permita regular la velocidad en las rutas, controlando los tiempos de viaje de forma razonable, adecuando

la velocidad y las paradas de los recorridos.

- Con la ayuda de sistemas de GPS, se pueden monitorear los desplazamientos de vehículos en conjunción desde el sector privado y el público. Las empresas y el Estado deben entender que resulta más económico prevenir que atender accidentes.
- Construir o modificar las vías de tránsito a fin de incluir características que ralenticen el tráfico.
- Fijar límites de velocidad adecuados a la función que cumple cada vía de tránsito.
- Lograr que los dispositivos tecnológicos se conviertan en parte integral de los vehículos.
- Sensibilizar sobre los riesgos del exceso de velocidad.

ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

- Desarrollar estrategias de concientización sobre las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol, como por ejemplo realizar campañas con la publicación de los rostros de víctimas de alcohol, personas que relaten sus historias vividas en accidentes de tránsito y el impacto que ha tenido este factor en sus vidas.
- La expedición de un Manual para la Implementación de Operativos de Alcoholimetría, que facilite a las autoridades el control de la embriaguez (alcohólica y no alcohólica) en las vías.
- El fortalecimiento legal y una mayor severidad en las sanciones a las personas que sean descubiertas conduciendo en estas circunstancias.

CANSANCIO Y FATIGA AL CONDUCIR

- Se recomienda regular los tiempos de conducción y descanso en el transporte de carga y pasajeros. Desde el punto de vista técnico se recomienda descansar mínimo 2 horas después de conducir o de recorrer 200 kilómetros en el vehículo aproximadamente.



- Es importante la realización de talleres, cursos, infografías, pastillas informativas por medios digitales y de forma permanente, asegurando un aprendizaje con nuevo contenido basado en evidencia.
- Es necesario estandarizar la creación de fichas clínicas médicas, psicológicas para tener en cuenta enfermedades que desencadenen el cansancio y la fatiga.
- Incentivar las investigaciones basadas en evidencia científica que aporten a la creación de protocolos contextualizados para beneficio del conductor.
- Se debe apoyar la creación y el uso de aplicaciones que puedan facilitar alertas en el uso del vehículo y la relación con su conductor.

CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL

- El diseño de campañas de seguridad vial debe realizarse en armonía con los objetivos propuestos en los Planes Nacionales de Seguridad Vial, siempre resaltando un enfoque de Visión Cero.
- Las campañas deben ser segmentadas para saber a qué público van dirigidas, con el fin de poder impactar mejor y transmitir el mensaje adecuado.
- En escuelas y empresas de acuerdo con su perfil, ha sido de gran impacto la realización de actividades con la presencia de las víctimas de siniestros viales, quienes relatan sus experiencias, o con la colaboración de pilotos profesionales que dictan charlas en las fábricas y talleres de vehículos.
- Es recomendable que, desde el primer año de escuela, se comience a educar en seguridad vial, y que en cada grado se aumente el nivel de conocimiento y respeto, en las cátedras se busca que los maestros puedan complementar sus clases con temas alusivos a la seguridad vial.
- La mejor forma de acercar a los niños en los asuntos de la seguridad vial es valiéndose de estrategias lúdicas; los juegos con elementos didácticos en el aula de clase; bus-

can el mejoramiento de los procesos de atención, aprendizaje y comportamiento de los estudiantes; destacando que su implementación es un elemento que cambia su forma de interactuar con los demás actores en la vía.

- Los diferentes eventos culturales que se realizan en los Países Miembros son grandes oportunidades para ejecutar campañas en pro de la seguridad vial, donde la aceptación de las personas será mayor, dado que se encuentran en un ambiente relajado.
- Todos los escenarios son propicios para las acciones en cultura vial, se pueden realizar capacitaciones y conferencias en centros médicos y hospitales dirigidas a los pediatras, en donde se les concientiza sobre la importancia de la silla de retención infantil, logrando difundir esta buena práctica entre sus pacientes.
- Campañas con un personaje amigable como la del exitoso Programa Cebras de Bolivia, propende por una política de cultura ciudadana integradora, participativa e inclusiva, con enfoque educativo, didáctico y afable con la población.
- Las políticas de seguridad vial deben hacer presencia en todos los medios de comunicación y en tiempos de pandemia Covid - 19, la mejor estrategia para el Estado es el uso de las redes sociales para transmitir los mensajes alusivos a la seguridad vial.

MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

- Como medida de prevención de la proliferación del coronavirus causante de la pandemia Covid -19, se recomienda que los usuarios del transporte público y privado se mantengan informados acerca de las instrucciones que impartan los gobiernos de los Países Miembros sobre el uso de tapabocas y demás procedimientos de bioseguridad en el transporte público.
- Se debe viajar en los horarios menos concurridos, evitando las aglomeraciones que se presentan en las paradas y en estaciones de transporte público.



- Intentar el uso de medios de pago diferentes al efectivo, si está disponible en su medio de transporte.
- No ingerir comidas ni bebidas en medios de transporte público, esta acción pone en riesgo la salud, dado que debe retirarse el tapabocas en varias ocasiones.
- Al interior de los vehículos se deberá mantener el distanciamiento físico, atendiendo las indicaciones y señales propias de cada vehículo.
- Se debe evitar el contacto con superficies de sujeción comunes como torniquetes, pasamanos y/o barandas.
- Una vez arribado al destino final, se sugiere la utilización de gel antibacterial o alcohol de manos y tan pronto como sea posible realizar el lavado de manos durante mínimo 20 segundos con agua y jabón.

SOBRE LA ESTRATEGIA ANDINA DE SEGURIDAD VIAL

- En base al análisis de las diferentes causas de los accidentes de tránsito y en función de los diversos temas tratados a lo largo del proyecto “Por las Vidas de la CAN”, la Secretaría General de la Comunidad Andina viene construyendo la Estrategia Andina de Seguridad Vial, la cual busca establecer un marco de acción subregional que incluya lineamientos de políticas públicas, como la implementación de la Matrícula o Placa Vehicular Única Andina de Identificación, la Licencia Única Andina de Conducción y la inclusión de Sistema Antiincendios.
- La Secretaría General de la CAN considera necesaria la implementación de estrategias de homologación de la calificación de conductores, para así garantizar que sus niveles de capacitación cumplan con los mismos requisitos y se reduzca la posibilidad de que se cometan infracciones de tránsito.
- El organismo andino destaca que los Países Miembros de la CAN vienen trabajando en la mejora de sus sistemas de registro y gestión vehicular para poder evitar el tránsito



informal de vehículos entre Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

- Asimismo, es positivo que en la región se haya iniciado un proceso regular para lograr la inclusión de elementos mínimos de seguridad en las diferentes clases de vehículos, enfocados en minimizar los efectos y consecuencias de los accidentes de tránsito.

Finalmente, como un elemento fundamental para la definición de acciones a futuro que vayan orientadas a mejorar la Seguridad Vial de la región se considera necesario incluir las recomendaciones realizadas bajo el marco del Segundo Decenio de la Seguridad Vial 2021 - 2030.

RECOMENDACIONES DEL PLAN MUNDIAL PARA EL SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030 “MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO” ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS MEDIANTE LA RESOLUCIÓN 74/299.

Reitera su invitación a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Se alienta a los Estados Miembros a promover las alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo y los países menos adelantados.

Alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda.

Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia

sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción.

Llama a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho, a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad.

Promueve que los Estados Miembros se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura, teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la determinación de las zonas propensas a accidentes, el diseño, la construcción y el mantenimiento de vías de tránsito, sistemas de señalización y otro tipo de infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país.

Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho, a que consideren la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes, para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las vías de tránsito, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie.

Insta a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho, a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial.

Alienta a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, según proceda.

Estimula también a los Estados Miembros a que adopten medidas para promover el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación, capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad.

Alienta además a los Estados Miembros a que fortalezcan la capacidad institucional mediante una formación adecuada y el desarrollo de la capacidad en lo que respecta a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de infraestructura, el transporte público y la atención posterior a los accidentes, y a que reúnan, analicen y difundan datos desglosados que sirvan para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica.

Invita a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de establecer mecanismos de evaluación periódica de los vehículos, a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos y en uso cumplan las normas básicas de seguridad pertinentes. Insta a los Estados Miembros a que proporcionen información a los consumidores sobre la seguridad de los vehículos, mediante programas de evaluación de vehículos nuevos que sean independientes de los fabricantes, y alienta también a los Estados Miembros a que compartan esa información con la Organización Mundial de la Salud y con otros países, en particular los países en desarrollo y los países menos adelantados, entre otros.

Anima a los Estados Miembros a que promuevan la existencia de medios de transporte de calidad ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, en particular transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal segura, para mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública y la planificación urbana, incluida la resiliencia de las ciudades y los vínculos urbano-rurales, y, a este respecto,



a que tengan en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte de los esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible.

Invita a los Estados Miembros a que alienten e incentiven el desarrollo, la aplicación y la implantación de las tecnologías actuales y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de los traumatismos, prestando especial atención

a las necesidades de los usuarios de las vías de tránsito más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público, en lo que respecta a la seguridad.

Exhorta a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, por ejemplo, aplicando principios de sistemas seguros a toda su



cadena de valor, según proceda y de conformidad con las leyes nacionales.

Promueve que los Estados Miembros adopten, apliquen y hagan cumplir políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y el transporte en bicicleta, con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles. Invita a los Estados Miembros a que planifiquen y realicen campañas de mercadotecnia social adecuadas para dar a conocer y celebrar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año.

Alienta a los Estados Miembros a que fortalezcan la atención previa a la hospitalización, incluidos los servicios de salud de emergencia y la respuesta inmediata después de los accidentes, los protocolos hospitalarios y ambulatorios para los servicios de tratamiento de traumatismos, y los servicios de rehabilitación, y solicita a la Organización Mundial de la Salud que apoye a los Estados Miembros en esos esfuerzos.

Invita a los Estados Miembros a que compartan a nivel bilateral, regional e internacional, según proceda, en particular por conducto de la Organización Mundial de la Salud, las mejores prácticas y normas en materia de causas y prevención de los accidentes de tráfico, cuando lo soliciten los Estados Miembros, lo que podría ser útil para hacer frente a deficiencias y lagunas de información.

Llama a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, teniendo en cuenta las obligaciones que atañen a los Estados Miembros según los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas aplicables en la materia.

Alienta a los Estados Miembros y a las entidades del sector privado que aún no lo hayan hecho, a establecer un mecanismo eficaz para reducir el número de accidentes, muertes y lesiones por accidentes de tráfico causadas por conductores profesionales, en particular los conductores de vehículos co-

merciales, debido a peligros asociados específicamente a su trabajo, en particular la fatiga.

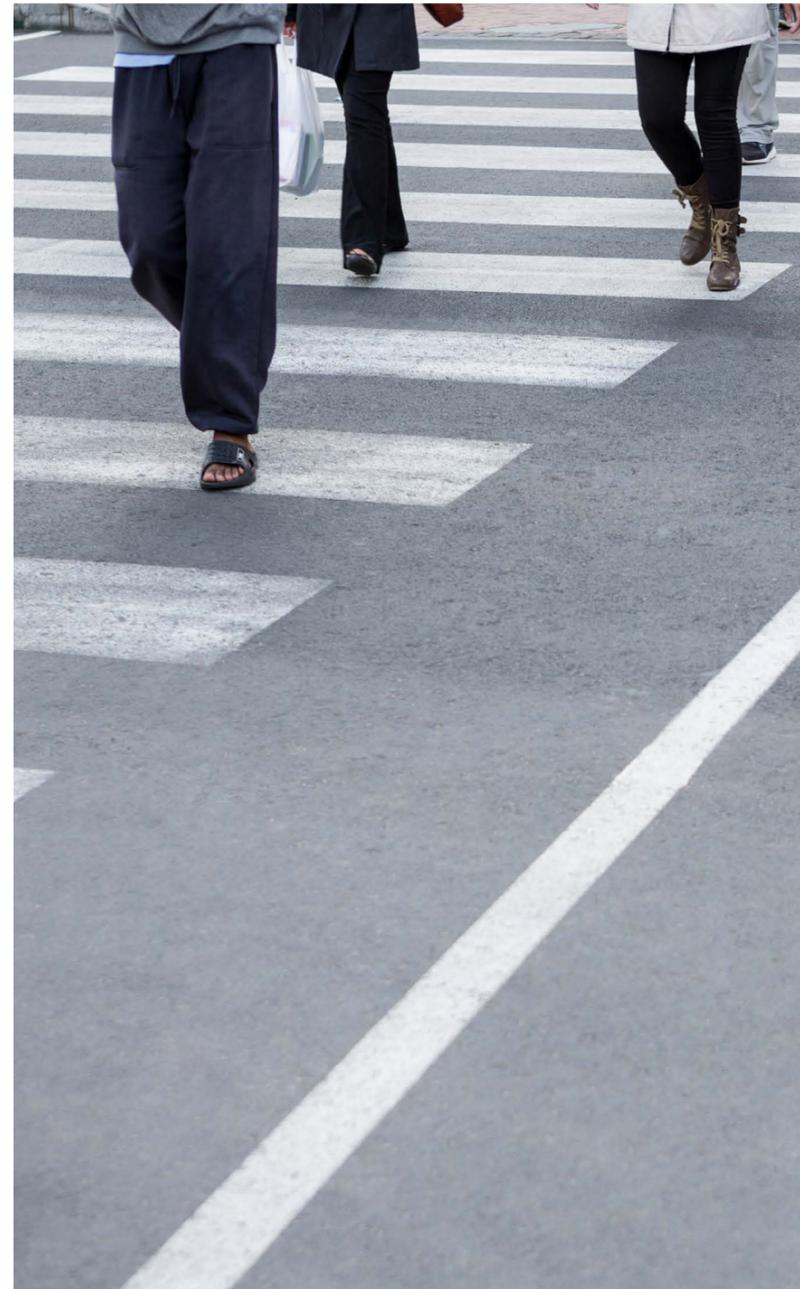
Invita a los Estados Miembros a que incorporen plenamente una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de políticas relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, especialmente en las vías de tránsito y zonas circundantes y el transporte público.

Exhorta a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes, ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de motocicletas, en particular en los países en desarrollo.

Pide a los Estados Miembros a que elaboren políticas públicas para reducir los accidentes laborales de tráfico, con la participación de los empleadores y los trabajadores, a fin de cumplir las normas internacionales sobre seguridad y salud en el trabajo, seguridad vial y condiciones adecuadas de carreteras y vehículos, prestando especial atención a la cuestión de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, en particular las de los conductores de vehículos comerciales.

Invita también a los Estados Miembros a que faciliten la pronta rehabilitación y reinserción social, incluso en el mundo del trabajo, de los heridos y las personas con discapacidades causadas por accidentes de tráfico y ofrezcan apoyo integral a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias.

Asimismo, se considera importante que los Estados Miembros sigan aplicando marcos de calificación profesional para conductores, basados en normas internacionalmente reconocidas, incluidas la capacitación, la certificación y la concesión de licencias, la restricción de las horas de conducción y las condiciones de trabajo, que se centren en abordar las principales causas de los accidentes en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados, reconociendo que la distracción es una causa importante de accidentes.



Invita a los Estados Miembros a que apoyen, según corresponda, las actividades del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, e invita al Secretario General a que considere la posibilidad de ampliar la función de este.

Reitera su invitación a los Gobiernos a que asuman un papel de liderazgo en la realización de las actividades de apoyo a las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario, respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial, así como a las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, fomentando al mismo tiempo modalidades de colaboración multisectorial y de interesados múltiples que incluyan los esfuerzos del mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales y la sociedad civil, incluidas las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y alentando a que se forjen nuevas alianzas y se establezcan iniciativas de colaboración, como la Red Mundial de Legisladores de Seguridad Vial, que cuenta con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud, y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que auspicia la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y los esfuerzos de otras organizaciones no gubernamentales, así como de las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones de jóvenes y los medios de comunicación.

Pide a todos los interesados pertinentes, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que aumenten la financiación para facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario.

Invita a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras actividades, asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial y apoyando al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros mecanismos, como el Servicio Mundial del Banco Mundial para la Seguridad Vial, según proceda.





El Proyecto “Por Las Vidas de la CAN” se constituye como una herramienta de cooperación Sur – Sur mediante la cual los Países Miembros han compartido el estado de situación de la seguridad vial y las experiencias exitosas que se han implementado dentro y fuera de la región.

Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú cuentan con diferentes marcos institucionales y legales dentro del modelo de gestión de la seguridad vial. En su mayoría son entidades relativamente jóvenes que se van consolidando en el tiempo y que tienen en el trabajo interinstitucional su mayor reto debido a que la seguridad vial incluye una gran variedad de sectores y presenta una complejidad en su gestión.

El gran desarrollo de infraestructura en la región ha incentivado el crecimiento del transporte de mercancías y personas dentro y entre los Países Miembros, por lo que se presenta una gran oportunidad para que las inspecciones y auditorías viales consoliden dicha infraestructura y generen un escenario más amigable para los usuarios de todos los modos de transporte.

Los países de la CAN cuentan con una planificación estratégica orientada a mejorar la seguridad vial, la misma que prioriza los principales problemas identificados dentro de cada territorio. Esta planificación estratégica se puede potenciar mediante un trabajo coordinado entre todos los países, logrando así primero definir objetivos reales y líneas de acción comunes para llegar a una mayor cantidad de público con un mensaje unificado.

El sector automotriz en los últimos años ha mejorado la calidad de los vehículos que se venden en la región, por medio de la inclusión de elementos mínimos de seguridad, para esto los países han implementado procesos de verificación de la calidad que exigen el cumplimiento de normas internacionales. Es así como el trabajo coordinado en la adopción de estas normas internacionales puede en un mediano y largo plazo contar con un parque vehicular que en el caso de un accidente de tránsito reduzca la probabilidad de tener fallecidos o heridos graves.

Nuestro organismo recomienda impulsar a nivel del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, integrado

por los ministerios de Transporte y Obras de los países de la CAN, las tres propuestas de normativa andina presentadas por la Secretaría General, en el marco de la construcción de la Estrategia Andina de Seguridad Vial, la cual busca la implementación de:

La Matrícula o Placa Vehicular Única Andina de Identificación, que busca garantizar la gestión del parque vehicular que circula en la región, mediante la puesta en marcha de un sistema de información que haga posible compartir importante data sobre la flota vehicular de cada uno de los Países Miembros de la CAN, como herramienta para evitar delitos vinculados a la duplicación de placas, uso de placas adulteradas, entre otras.

La Licencia Única Andina de Conducción, que tiene como objetivo mejorar la calidad de conductores mediante la implementación de un modelo único de dicho documento en la región, lo cual permita homologar requisitos mínimos que garanticen la aptitud mental, física, sicomotora, práctica, teórica y jurídica.

La inclusión de Sistema Antiincendios como requisito para permitir la operación del servicio de transporte de pasajeros en la CAN, priorizando la implementación de elementos mínimos de seguridad, teniendo en cuenta que en los últimos años se han perdido vidas en las carreteras de la región a consecuencia de incendios de las unidades de transporte.

Finalmente es fundamental resaltar que por medio del proyecto “Por Las Vidas de la CAN” se ha logrado que se visualice que en la región existe una problemática similar en temas de seguridad vial, matizados por la realidad local. Adicionalmente los espacios de intercambio de experiencias a su vez han permitido que se muestren diferentes perspectivas en el manejo de la problemática identificada y así visualizar posibles líneas de trabajo conjunto que permitan acelerar la curva de aprendizaje y aplicar las lecciones aprendidas.

“TODOS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SON PREDECIBLES Y EVITABLES...”

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD



Agencia Nacional de Seguridad Vial (2020). Organigrama. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/agencia/estructura/organigrama>

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2021). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/observatorio/>

Asamblea Constituyente (4 de julio de 2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado de: <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2016/02/9.-Ley-Orga%CC%81nica-de-Transporte-Terrestre-Tra%CC%81nsito-y-Seguridad-Vial.pdf>

Asamblea General de Naciones Unidas (2020). Resolución 74/299 aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020. Recuperado de: https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Prevencion/SeguridadVial/docs/Mejoramiento_SegVial_mundo.pdf

Asociación Nacional de Consumidores por la Seguridad Vial (2015). La Visión Cero en Camino: Seguridad Vial en Suecia. Recuperado de: <https://www.ancosev.org/la-vision-cero-en-camino-seguridad-vial-en-suecia/>

Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (2021). Protéjase al usar el transporte. Recuperado de: <https://espanol.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/daily-life-coping/using-transportation.html>

Colombia en Bicicleta (2021). Colombia en Bicicleta. Recuperado de: [https://www.colombiaenbicicleta.com/Colombia-en-Bicicleta-\(4-de-junio-de-2020\).La-bicicleta-y-el-coronavirus.-\[Archivo-de-Video\].-Recuperado-de:-https://www.youtube.com/watch?v=c9sFkCmB2eM&t=76s&ab_channel=ColombiaenBicicleta](https://www.colombiaenbicicleta.com/Colombia-en-Bicicleta-(4-de-junio-de-2020).La-bicicleta-y-el-coronavirus.-[Archivo-de-Video].-Recuperado-de:-https://www.youtube.com/watch?v=c9sFkCmB2eM&t=76s&ab_channel=ColombiaenBicicleta)

Comunidad Andina (2021). Normatividad Andina. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/>

Congreso de Colombia (13 de septiembre de 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 769 de 2002] DO: 44932.

Declaración de Estocolmo (febrero, 2020). Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Recuperado de: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

Decreto Supremo N° 2079 de 2014 [Estado Plurinacional de Bolivia]. 13 de agosto de 2014. Recuperado de: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/671NEC>

E-Asphalt (2020). Mapa Red Vial de Bolivia (2020). Recuperado de: <http://e-asfalto.com/>



El Mercurio Ecuador (2018). Cámaras en Autobuses. Recuperado de: <https://ww2.elmercurio.com.ec/2019>

Instituto Nacional de Vías- INVIAS (2020). Estado de la Red Vial. Recuperado de: <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/57-estado-de-la-red-vial>

Instituto Nacional de Vías- INVIAS (2020a). Mapa del estado de red vial Colombia por Invias. Recuperado de: <https://hermes.invias.gov.co/carreteras/>

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda República De Bolivia (2008). Manual de organización y funciones resolución ministerial nº 271/2008. Recuperado de: <https://www.oopp.gob.bo/wp-content/uploads/2020/antiguos/otrosdocumentos/MOF.pdf>

Ministerio de Transporte de Colombia (2016). Salvemos vidas en las vías. Recuperado de: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5074/salvemos-vidas-en-la-via/>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (2008). Guía de educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de primaria. Recuperado de: <https://es.calameo.com/read/000363514991e959a9f69>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (2009). Instituto Nacional de Estadística e Informática. Recuperado de: <http://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/est/lib0846/libro.pdf>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (2019). Resolución Ministerial N°1202-2019-MTC/01. Recuperado de: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/460833/RM_N_1202-2019-MTC-01.pdf

Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (2020). Parque vehicular Perú. Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/pronatel>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (2020). Organigrama Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (2020a). Organigrama. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (2020b). Pilares de la Seguridad Vial en Ecuador. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (2020c). Línea del tiempo de la institucionalidad Ecuador. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (2020d). Mapa del estado de red vial estatal de Ecuador. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/organigrama-del-ministerio-de-transporte-y-obras-publicas/>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Bolivia (2017). Proyecto cebra. Recuperado de: <https://www.att.gob.bo/content/transportes-1>

Organización de las Naciones Unidas (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible Agenda 2030. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

[objetivos-de-desarrollo-sostenible/](#)

Organización de las Naciones Unidas (2020). ONU: Resolución de las Naciones Unidas sobre el mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo. Recuperado de: <http://contralaviolenciavial.org/actualidad/onu-resolucion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-mejoramiento-de-la-seguridad-vial-en-el-mundo/gmx-niv44-con824.htm>

Organización Mundial de la Salud (2015.) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Recuperado de: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1

Organización Mundial de la Salud (2021). Brote de Enfermedad por Coronavirus (COVID-19). Recuperado de: https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019?gclid=CjwKCAiAhbeCBhBcEiwAkv2cY3KIMXoYbA7qbmi7RE9hhIB4jGdUgZ9yxXap8vSKr3hhFEoDZ9oJBoCh88QAvD_BwE

Organización Panamericana de Salud (2019). Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Recuperado de: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51100>

Pedraza, Jorge Hernando. (noviembre, 2020). Lanzamiento del Proyecto “Por las Vidas de la CAN”. Recuperado de: <https://www.apccolombia.gov.co/Con-el-apoyo-de-la-Agencia-Presidencial-de-Cooperacion-Internacional-APC-Colombia-comienza-proyecto-de-seguridad-vial-con-la-Comunidad-Andina>

Secretaría de Movilidad de Medellín (2015). Lanzamiento de Plan de Movilidad Segura en las comunas de la ciudad. Recuperado de: <https://www.medellin.gov.co/movilidad/component/k2/secretaria-de-movilidad-socializa-el-plan-de-movilidad-segura-en-las-comunas-de-la-ciudad>

Viceministerio de Transporte de Perú (2020). Organigrama Del Ministerio De Transportes Y Comunicaciones. Recuperado

de https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/ORGANIGRAMA_MTC.pdf

Fotografías: Banco de imágenes de la Secretaría General de la Comunidad Andina, fotos de los ministerios de Transporte de los países CAN y del portal [Envato.com](#) (contratado para uso de imágenes)







**COMUNIDAD
ANDINA**
SECRETARÍA GENERAL



Av. Paseo de la República N°3895
San Isidro, Lima 27- Perú
Tel.: (511) 710 6400
www.comunidadandina.org

Síguenos en:



Búscanos como **Comunidad Andina**