



Camino al Bicentenario de la República

PROGRAMA DE INTERVENCIONES DE SEGURIDAD VIAL PENsv 2017 - 2021

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
SECRETARÍA TÉCNICA





ÍNDICE

PROGRAMA DE INTERVENCIONES DEL PENsv 2017-2021

Introducción	1
Los Postulados del PENsv 2017-2021	2
Las Acciones Estratégicas orientadoras del PENsv	
AE 1 Mejorar la Gobernanza del Sistema de Seguridad Vial	3
AE.1.1.-Programa de Fortalecimiento Institucional del CNSV	5
AE.1.2.-Programa de Fortalecimiento del Sistema Actual de Recolección de Datos de Accidentes de Tránsito.	
AE.1.3.-Proyecto de Implementación de Observatorio de Seguridad Vial	6
AE.1.4.-Programa de Fortalecimiento de la PNP en Materia de Control de Tránsito	
AE 2.- Mejorar las Condiciones de Seguridad de la Infraestructura Vial	10
AE.2.1.-Programa de Auditorías de Seguridad Vial	12
AE.2.2.-Programa de Implementación de Criterios de Seguridad Vial en Planificación Urbana	
AE.2.3.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Infraestructura y Señalización Vial	
AE 3.- Mejorar las Condiciones de Seguridad de los Vehículos	14
AE. 3.1.-Programa de Proyecto de Restructuración de los Centros de Inspección Técnico Vehicular (CITV)	
AE.3.2.-Incorporación de Elementos y Criterios de Seguridad Vial en el Transporte Público	16
AE.3.3.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización del Sistema de Retención Infantil en Vehículos	
AE 4.- Fortalecer la Ciudadanía en Seguridad Vial	18
AE.4.1.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Exceso de Velocidad	
AE.4.2.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Consumo de Alcohol en la Conducción	20
AE.4.3.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Reestructuración del Sistema de Otorgamiento de Licencias de Conducir	
AE.4.4.-Programa de Comunicaciones de Sensibilización de la Seguridad Vial	
AE.4.5.-Programa de Fortalecimiento y Continuidad del Programa de Educación Vial	21
AE.4.6.-Programa de Fortalecimiento de la Fiscalización de Conducción de Transporte Público y Transporte de Mercancías	
AE.4.7.-Programa de Prevención de la Conducción Desatenta o en Condiciones Físicas Deficientes	22

ÍNDICE

AE.4.8.-Programa de Capacitación de Conductores de Transporte Público	22
AE.4.9.-Proyecto de Implementación de Medidas Especiales contra Conductores Infractores Reincidentes	
AE.4.10.-Reformular y Fortalecer la Normativa de Seguridad Vial que Regula la Conducta de los Usuarios de las Vías	23
AE 5.- Mejorar la Respuesta de Atención de Emergencias de Víctimas de Accidentes de Tránsito	27
AE 5.1.-Proyecto de Creación e Implementación del Sistema Integral de Atención de Urgencia a las Víctimas de Accidentes de Tránsito	
AE 5.2.-Proyecto de Creación e Implementación del Sistema Integral de Rehabilitación y Asistencia	29
AE 5.3.-Proyecto de Creación del Sistema de Orientación de Víctimas de Accidentes de Tránsito y Familiares	



PROGRAMA DE INTERVENCIONES DEL PENsv 2017-2021

El Programa de Intervenciones viabiliza la implementación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENsv 2017- 2021 hacia el Bicentenario de la República, es cual está alineado a los acuerdos internacionales, lineamientos nacionales y sectoriales. La base de su estructura programática se sustentan sobre los 5 pilares de la seguridad vial y factores de riesgo priorizados por la OMS- ODS, los cuales permitirá a los agentes y tdel sistema de seguridad vial, orientar sus acciones, hacer su diseño ajustado a la necesidad, entorno y contexto en el que se desenvuelven.

El presente Plan Estratégico se presenta como una acción integrada del Estado, destinada a proteger de manera privilegiada, la vida de sus ciudadanos en su movilidad cotidiana, a institucionalizar la seguridad vial, en asegurar la convivencia armoniosa entre sus miembros, la erradicación de la violencia y utilización pacífica de los espacios públicos viales, contemplando el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar su desplazamiento en un ambiente y entorno saludable y seguro.

En ese sentido, se reivindica a la seguridad vial como una cuestión de salud pública, de derecho a la vida, que debe ser valorada y reconocida por el conjunto de la sociedad, contemplado como uno de los principales derechos ciudadanos y asociados al de una movilidad segura. En este orden, nuestra política de seguridad vial está plenamente integrada al conjunto de políticas públicas, en particular a aquellas orientadas al de salud y educación, transporte y movilidad, sostenibilidad e inclusión social.

El Programa sintetiza las propuestas del PENsv cuya visión responde a un enfoque de Desarrollo Humano y Movilidad Segura, el que exige la elaboración de políticas públicas, estrategias y planes centrada en las personas, con una visión multisectorial, integral, contextualizada y orientada hacia la prevención. Aquí, la vida, la salud y dignidad de las personas está por encima de otros derechos.

Si bien la posibilidad de ampliación de oportunidades, aumento de derechos y capacidades de las personas, dependen de la protección del Estado,

hay otros aspectos de la seguridad humana, como lo es la reducción del riesgo colectivo en el que el Estado debe actuar con decisión y medidas de prevención para disminuir, sus causas y circunstancias de la inseguridad; es decir, la reducción de amenazas, riesgos y contingencias que afectan a las personas, como lo son los siniestros en el tránsito.

Una de las principales directrices del PENsv está en la institucionalidad, las sinergias y transversalidad que debe alcanzar la seguridad vial entre las distintas administraciones y organismos competentes, aspecto fundamental de alineamiento y trabajo de conjunto para conseguir objetivos en los plazos previstos. El PENsv propone el establecimiento de sinergias y compromisos políticos firmes como principales retos.

Para la obtención de resultados es fundamental potenciar los organismos y ámbitos de trabajo de la seguridad vial, sobre todo consolidar la coordinación de las actuaciones y la generación de sinergias entre los distintos niveles de gobierno (Nacional, regional y municipal) así como entre los múltiples agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una importante labor en el campo de la seguridad vial.

Si bien como país hemos venido creciendo sostenidamente en el último cuarto de siglo, hacia el Bicentenario de la Republica no solo aspiramos ser un país más justo, equitativo y moderno, sino también un país más seguro. Es por ello que el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial inscribe su visión de transformación y cambio, como el de:

“Consolidar a Perú como un país que internalizó el concepto de seguridad vial, con un enfoque de desarrollo humano transformándose en un referente en materia de movilidad segura en la región”

Es Objetivo Estratégico del PENsv 2017-2021, “reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas”: nuestro mayor anhelo es salvar vidas. Desplegar esfuerzos para salvar la vida de una persona hasta en el último instante, inclusive después de haber ocurrido el incidente.



Al 2021, aspiramos disminuir en un 30%, el número de víctimas, fallecidos y lesionados, en siniestros de tránsito por cada 100 mil habitantes en nuestro país.

Los Postulados del PENsv 2017-2021

El PENsv reconoce la seguridad vial, como condición básica para la preservación de la vida y de la movilidad sostenida.

En términos constitucionales, aunque no se identifica Política de Estado al respecto, la seguridad vial es competencia pública, de responsabilidad del Estado en sus tres niveles de gobierno para garantizar el derecho a la vida y la movilidad segura.

El PENsv es concebido como un plan de movilidad segura para los desplazamientos de personas y mercancías, en vías urbanas e interurbanas de alcance nacional, es decir de orientación en los tres niveles de gobierno. Impacta seriamente en importantes estamentos de la vida nacional; en la producción, en las finanzas públicas, en las economías privadas, en la productividad y competitividad de los agentes económicos, en el turismo y en nuestras ciudades.

En ese sentido el PENsv postula a consolidar una ciudadanía en seguridad vial, de cumplimiento de deberes y derechos, una cultura de respeto por la vida humana, del cumplimiento de las normas, de confianza y respeto a la autoridad, todo orientado a evitar que sean afectadas las personas en su movilidad cotidiana, a preservar la vida humana, la que es irreparable e invaluable.

El PENsv impone una visión de transformación que reta a nuestra institucionalidad organizacional, de reacción tardía y descoordinada, reactiva frente a los lamentables hechos de siniestralidad vial, hacia un cambio de enfoque más preventivo; en el que reconociendo la complejidad de los procesos, entornos de la inseguridad y escenario multisectorial multiagente, se busca actuar de manera conjunta, en un ambiente de plena cooperación y coordinación, evitando así la superposición de competencias, las interferencias con conflictos innecesarios y la distracción de esfuerzos y recursos.

Debemos ser enfáticos al precisar que el PENsv 2017- 2021 no plantea metas de reducción de muertos o fallecidos, sino el de salvar, preservar vidas, evitar que suceda un siniestro con las lamentables consecuencias que sacuden a las familias de nuestro país y para que eso suceda, no sería posible si se mantienen espacios de actuación descoordinados y /o dispersos, aletargando las soluciones.

Son lineamientos o áreas de atención prioritaria del PENsv 2012-2021, los siguientes:

- **Institucionalizar la seguridad vial**, afirmando una política pública comprometida, fortaleciendo la organización y el sistema de seguridad vial, con capacidad de soporte técnico, inteligente y observacional.
- **Introducir criterios de seguridad vial en vehículos e Inversiones en infraestructura vial**, donde las condiciones, características y diseños de estos sean enfocados a la reducción de fallecidos en siniestros que se pudieron prevenir, con infraestructuras viales seguras, con el ingreso de vehículos nuevos homologados y mejoras en las revisiones técnicas vehiculares de todo tipo de vehículos que circulen en nuestro país.
- **Educar, fiscalizar e informar para internalizar una cultura de la prevención** en un ambiente ciudadano de recuperación de valores, de mejoras del comportamiento con efectivas sanción a los infractores y el retiro de licencias de aquellos reincidentes que ponen en riesgo la vida de los usuarios de las vías
- **Consensuar, potenciar y coordinar para una respuesta efectiva y oportuna ante la emergencia:** Impulsar el trabajo coordinado para actuar en la contingencia, con una pronta respuesta, sin descuidar la atención de las víctimas hasta en el último instante, preservándole su vida, su atención rehabilitadora y apoyo posterior.



Las Acciones Estratégicas orientadoras del PENsv

Son las son las siguientes:

Objetivo Estratégico (Impacto)	Acciones Estratégicas (Resultado)
Reducir las consecuencias que generan los accidentes de Tránsito sobre las vidas humanas	AE1 Mejorar la gobernanza del Sistema de Seguridad Vial
	AE2 Mejorar las condiciones de seguridad de las infraestructura vial
	AE3 Mejorar las condiciones de seguridad de los vehículos
	AE4 Fortalecer la Ciudadanía en Seguridad Vial
	AE5 Mejorar la respuesta de atención de emergencias de víctimas de Accidentes de Tránsito

AE 1 Mejorar la Gobernanza del Sistema de Seguridad Vial

Orientado a reestructurar y fortalecer el marco de gobernanza regulatoria¹ del sistema de seguridad vial, de manera tal que la calidad de las instituciones, regulación, participación e interacción con los actores estratégicos se traduzcan en implementación de políticas públicas e intervenciones eficientes y efectivas para el logro del objetivo estratégico.

Las recomendaciones de la ONU² en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, así como estudios respaldados en experiencias de éxito en materia de seguridad vial en América Latina (Argentina, Chile y Colombia), evidencian que organismos de ámbito nacional, con personalidad jurídica autonomía administrativa, presupuestal y financiera, son factores relevantes para el logro del objetivo de reducción de la siniestralidad en el tránsito vehicular³.

¹ OCDE. Recomendación del Consejo sobre política y gobernanza regulatoria. París, 2012.

² ONU. Plan Mundial para Decenio de Acción para la Seguridad Vial. 2011-2020. New York, 2011.

³ ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CARRETERAS, DE LA PEÑA, Elena; MILLARES, Enrique; DÍAZ, Lourdes; TADDIA, Alejandro & BUSTAMANTE Claudia. Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y El Caribe. Resumen Ejecutivo. BID. New York, 2016.



Este sentido, la consolidación de una gobernanza regulatoria, traducida en intervenciones eficientes y efectivas, deriva de una visión compartida y sinérgica de sus actores, pasa por un proceso de fortalecimiento institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial, la elaboración de planes regionales y municipales de seguridad vial, la institucionalización de un sistema integral y uniforme de recolección de datos de siniestralidad vial, integrada en un Observatorio de Seguridad Vial, el que se encargará del control, procesamiento, análisis de información y planteamiento de recomendaciones para la toma de decisiones a los actores estratégicos.

MEJORAR LA GOBERNANZA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL

La gestión de la seguridad vial debe estar soportada en una estructura institucional sólida, organizada bajo los principios de coordinación, participación e investigación y sustentada en una adecuada y suficiente capacidad técnica y operativa, con recursos tanto humanos como económicos

Variable Estratégica VE1

Nivel de implementación de las medidas de política.

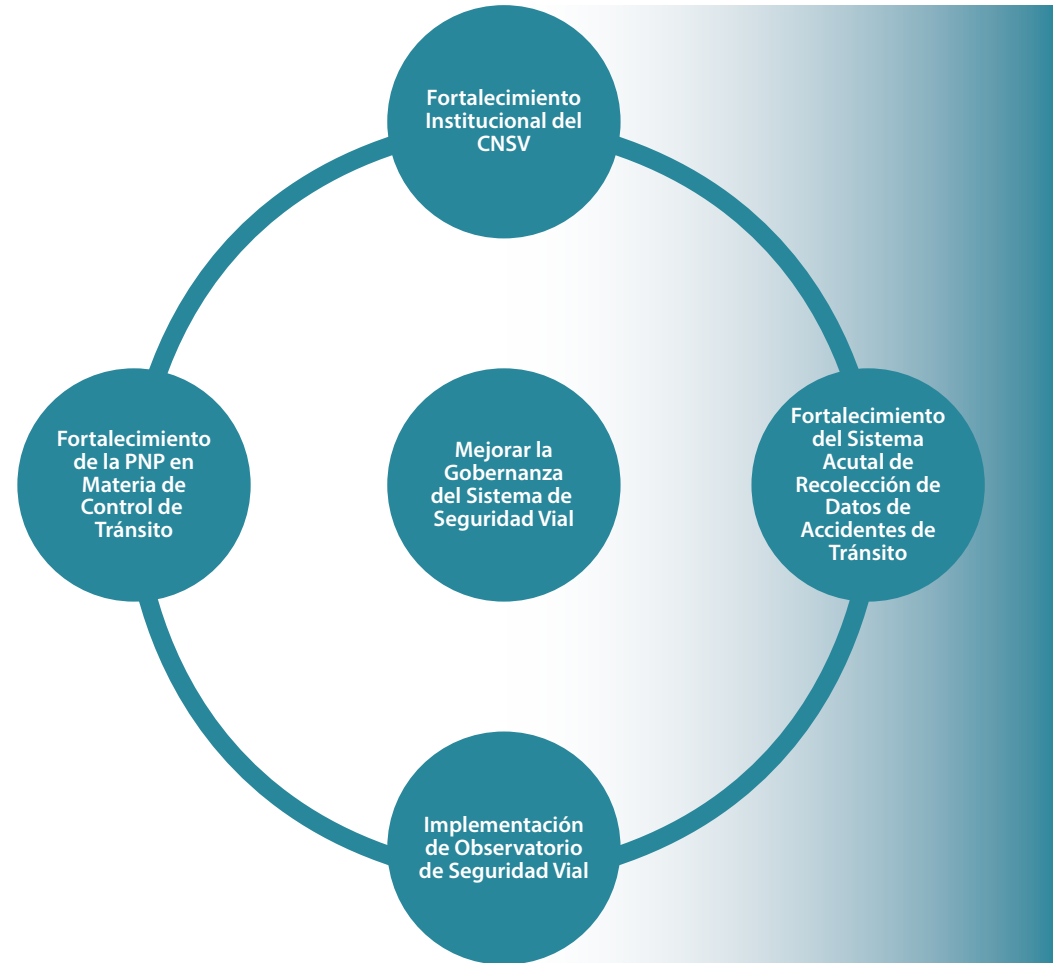
Indicador: Publicación de normas de seguridad vial

Variable Estratégica VE2

Cumplimiento de la meta de seguridad vial del Decenio

Indicador: Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes

Indicador: Tasa de lesionados o heridos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes



AE.1.1.-Programa de Fortalecimiento Institucional del CNSV.

Se requiere fortalecer el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), tanto en su integración, estructura y funcionamiento dotándolo de capacidad normativa y financiera.

Dada la creciente mortalidad derivada del tránsito se hace indispensable articular y generar acciones con unidad de propósito en pos de la seguridad vial, por lo que es altamente recomendable la creación o el fortalecimiento de un organismo dentro de la administración pública que funcione como una agencia líder, que dirija y oriente las actividades nacionales en materia de seguridad vial (Recomendación de la Organización Mundial de la Salud OMS y el Banco Mundial del "Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tráfico").

El actual Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), requiere ser potenciado, con autonomía, recursos y capacidades de gestión que le permitan impulsar una agenda para el desarrollo de la seguridad vial en el país, fundamentalmente en sus regiones y ciudades, en el que deberá consolidar los Consejos Subnacionales de Seguridad Vial y promover el desarrollo de sus correspondientes Planes Regionales y Municipales de Seguridad Vial.

En ese sentido se indican, de manera esquemática, los principales aspectos a tener en cuenta en su fortalecimiento, los que tienen como objetivo principal la actuación integrada en seguridad vial en el país, distinguiéndose entre otros:

- La estructuración de la Agencia.
- El desarrollo de un enfoque sistémico.
- El sustento técnico y científico.
- La articulación con actores claves.
- La asignación de recursos.
- Flexibilizar las acciones y medidas para el cumplimiento de metas.

AE.1.2.-Programa de Fortalecimiento del Sistema Actual de Recolección de Datos de Accidentes de Tránsito.

Se requiere establecer una base de datos e indicadores de la seguridad vial confiables, de alta calidad, mejorar los procesos y las metodologías de recolección de datos de accidente de tránsito, de fuentes policiales y otras fuentes complementarias, tales como fuentes hospitalarias, municipalidades...etc.

Se trata de disponer de datos y construir indicadores de seguridad vial que permitan saber los avances, la evolución de los componentes de la seguridad vial.

En ese sentido, un sistema de datos de accidentes de tránsito se refiere a las personas, los procesos, el hardware y el software que intervienen en la recolección y gestión de la información relacionada con los accidentes de tránsito. Con ellos se debe procesar la información de manera que pueda analizarse a nivel agregado y se faciliten las acciones basadas en datos.

Se espera:

- Capturar los accidentes con víctimas mortales y una proporción significativa de los causantes de traumatismos graves;
- Ofrecer detalles suficientes sobre el vehículo, el usuario de la vía, y la vía y su entorno, para ayudar a identificar las causas y seleccionar las contramedidas;
- Incluir información georeferenciada exacta sobre la ubicación del accidente; generar los mapas de peligro, las áreas o zonas de riesgo o polígonos de siniestralidad.
- Procesar estudios observacionales a los factores de riesgo: casco, cinturón, retención infantil, velocidades, consumo de alcohol, uso de medios electrónicos y comunicaciones al conducir, etc.



- Proporcionar oportunamente productos fiables para facilitar la toma de decisiones basadas en pruebas.
- Generar registros sobre los usuarios de las vías y modos de transporte, sobre todo de vehículos menores.
- Procesar información sobre los conductores infractores, papeletas, etc.

AE.1.3.-Proyecto de Implementación de Observatorio de Seguridad Vial.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ubica a los accidentes vehiculares entre las primeras diez causas de muerte a nivel mundial, considerándolos como una epidemia. Para el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), los observatorios son centros de estudio, cuyo objetivo es la producción de información para la comprensión de la situación actual en materia de seguridad vial y, por consiguiente, establecen las prioridades, para facilitar el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones viales que favorezcan la reducción de la siniestralidad vial.

El organismo que genera las estadísticas de accidentes en el país es la Policía Nacional, pero hay otras organizaciones que generan datos asociados a la seguridad vial que se diluyen o no se vinculan entre sí, como los generados por las municipalidades (papeletas e infracciones), Ministerio de Salud; Fiscalía de la Nación, Dirección de Circulación y Seguridad Vial, SUTRAN, etc.

Debido a esta gran cantidad de datos que se maneja, se requiere un organismo como el Observatorio que se enfoque específicamente en el tema de la seguridad vial, con el propósito de recaudar información específica y en base a ello elaborar, integrar y procesar estadísticas que faciliten la toma de decisiones para la implementación de medidas que aminoren el número de siniestros vehiculares.

Con la implementación del Observatorio de Seguridad Vial en el país se logrará complementar los esfuerzos existentes por salvar vidas y como tal lograr:

- Ejercer una vigilancia crítica de las políticas de seguridad vial y propiciar su difusión.

- Brindar un espacio para el análisis de las políticas en seguridad vial al más alto nivel de decisión, persuadiendo principalmente la atención de sus autoridades de gobierno así como los actores responsables de tránsito y seguridad vial, en favor de la vida reduciendo los índices de siniestralidad vial.

- Monitorear el desarrollo de los indicadores.

- Estandarizar y difundir la recolección, procesamiento y análisis de datos de tránsito.

- Contribuir a la generación de informes de monitoreo de avance de indicadores estadísticos en seguridad vial .

- Desarrollar y fortalecer una base de datos nacional, regional y municipal que permita reflejar la evolución estadística en seguridad vial y su comparabilidad para la evaluación de acciones.

- Promover la participación de los diversos organismos de cooperación técnica o financiera y concretar ese apoyo para la conquista de los objetivos, programas y/o proyectos del Observatorio Vial a favor de los ciudadanos.

- Coordinar encuentros periódicos de responsables de tránsito y seguridad vial, tanto a nivel de decisores políticos como de las áreas técnicas específicas.

AE.1.4.-Programa de Fortalecimiento de la PNP en Materia de Control de Tránsito.

Se trata de otorgar operatividad a la PNP para fiscalizar, supervisar y controlar y sancionar a vehículos y conductores en materia de tránsito y transporte. El fortalecimiento de capacidades técnicas vine acompañado con la implementación de equipos y medios tecnológicos más inteligentes, seguros y necesarios para viabilizar de manera efectiva y oportuna, el manejo e intercambio de información en el control de tránsito y transporte de la red vial nacional y vías urbanas.



Información georeferenciada, instrumentos tecnológicos para fiscalizar velocidades, consumo de alcohol, etc. serán datos suficientes que pueden ayudar a determinar incumplimientos en las normas de circulación vehicular, identificar conductores infractores y ubicar zonas y lugares en los que se debe actuar más para fiscalizar y hacer cumplir las normas.

La policía Nacional necesita administrar y gestionar datos de manera más eficientes y para ello requiere:

- Mejora su capacidad logística y calificación para procesar su información en comisarias
- Reasignación y capacitación al personal de tránsito
- Desarrollar instrumentos tecnológicos, integrarse a redes a sistemas y vincularse a sistemas informáticos más avanzados.
- Mejorar la eficacia de su fiscalización incorporando nuevos instrumentos, más inteligentes o sofisticados para sancionar a los infractores. por ejemplo, determinando dónde deberían ubicarse los controles de velocidad y las cámaras, y cuándo y dónde deberían realizarse las pruebas de alcoholemia para que surtan el máximo efecto .
- Capacitarse en normativa de seguridad y tránsito, proceso sancionador, así como en procedimientos jurídicos tales como comparecencias ante tribunales o sobre resultados tales como sanciones y condenas etc.
- Formación de los agentes de la policía de tránsito en el uso de las nuevas tecnologías, la gestión de datos y equipos modernos.

La policía, y en general el ámbito de los ministerios de Justicia y de Interior, junto con su brazo legislativo, necesitan datos que permitan determinar las causas y la magnitud de los accidentes de tránsito.

Esta necesidad cobra especial interés en relación con los factores de riesgo que es posible reducir mediante la promulgación y aplicación de normas, como la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, el exceso de velocidad o la omisión del uso de equipos de seguridad como cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.



PROGRAMA/PROYECTO /ACTIVIDADES		INDICADORES		RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACION	ALCANCE		
		INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	INDICADOR DE RESULTADO		LOC.	REG.	NAC.
AE 1	MEJORAR LA GOBERNANZA DEL SISTEMA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL						
	Variable Estratégica VE1: Nivel de implementación de las medidas de política Indicador : Publicación de normas de seguridad vial Variable Estratégica VE2: Cumplimiento de la meta de seguridad vial del Decenio Indicador : Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes Indicador : Tasa de lesionados o heridos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes						
AE 1.1	Programa de Fortalecimiento Institucional del CNSV.						
G.01.	Generación de Norma para Incorporación de Nuevos Miembros Permanentes al Consejo Nacional de Seguridad Vial	Propuesta normativa de integración de nuevos miembros por 100	Documento oficial	MTC- CNSV			XXX
G.02.-	Fortalecimiento de la Consejo Nacional de Seguridad Vial y Creación del Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	Propuesta normativa de fortalecimiento y creación del sistema nacional de tránsito y seguridad vial por 100	Documento oficial	MTC- CNSV			XXX
G.03.	Implementar, Difundir y Sensibilizar el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para Asegurar la Viabilidad	Publicación, implementación, difusión del PENSIV por 100	Documento oficial	MTC- CNSV			XXX
G.04.-	Difundir las Funciones y Competencias del CNSV a Través de su Secretaría Técnica	Elaboración y cumplimiento de Programa de difusión por 100	Registro gráfico y audiovisual	MTC- CNSV			XXX
G.05.	Generar Autonomía Administrativa y Presupuestaria del CNSV a Través de su Secretaría Técnica	Elaboración de norma con autonomía por 100	Documento oficial	MTC- CNSV			XXX
G.06.-	Asignar Presupuesto al Acorde con Nuevas Facultades del CNSV a través de su Secretaría Técnica	Elaboración de normativa con nueva asignación presupuestal por 100	Documento oficial	MTC- CNSV			XXX
G.07	Creación del Comité Técnico Operativo (CTO), Considerando Entidades Privadas	Elaboración de normativa que crea el comité técnico operativo por 100	Documento oficial	MTC- CNSV			XXX
G.08	Potenciar Funciones de los Consejos Regionales y Municipales de Seguridad Vial CRSV	Elaboración y cumplimiento de programa de trabajo por 100	Registro gráfico y audiovisual	MTC- CNSV		XXX	XXX
G.09	Implementar Plan de Acción para Potenciar la Imagen del CNSV a través de su Secretaría Técnica	Elaboración y cumplimiento de plan de acción por 100	Registro Gráfico	MTC- CNSV			XXX
G.10.-	Promover el Desarrollo de Planes Regionales y Municipales de Seguridad Vial.	Elaboración y cumplimiento de plan de acción por 100	Documento Oficial (Informe)	CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	
G.11	Diseñar e Implementar Plan de Acción Local de Administración y Gestión del Tránsito de Principales Ciudades del Sistema Urbano Nacional.	Informe de Plan de acción de administración y gestión del tránsito principales ciudades por 100	Documento Oficial (Informe)	CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	

AE 1.2	Programa de Fortalecimiento del Sistema Actual de Recolección de Datos de Accidentes de Tránsito.						
G.12.-	Formular e Implementar Ficha Única de Recolección de Datos in situ de la PNP	Ficha única de recolección de datos implementada por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
G.13.-	Sistematizar y Procedimentar Mediante un Instructivo o Manual la Recogida de Datos de la PNP	Manual de procedimientos para recogida y procesamiento de datos aprobada por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
G.14.-	Implementar Software para Ingreso Datos de Accidentes de Tránsito Recogidos por la PNP	Creación e implementación de software por 100	Licencia de software	MTC-CNSV-PNP			XXX
G.15.-	Designar y/o Capacitar a Efectivos de la PNP que Realizan Recolección y Digitación de Datos	Policías capacitados divididos por policías programados por capacitar por 100	Cantidad de policías capacitados	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
G.16.-	Formular Ficha Única de Recolección de Datos en Recintos Hospitalarios por Parte del MINSA	Ficha única de recolección de datos implementada por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV-MINSA	XXX	XXX	XXX
G.17.-	Sistematizar y Procedimentar la Recogida de Datos de Accidentados del MINSA	Manual de procedimientos aprobado por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV-MINSA	XXX	XXX	XXX
AE 1.3	Proyecto de Implementación de Observatorio de Seguridad Vial.						
G.18.-	Implementar en la Secretaría Técnica del CNSV el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSEVI)	Observatorio de seguridad vial en funcionamiento por 100	Documento oficial	MTC-CNSV			XXX
G.19.-	Implementar Sistema de Información en el OSEVI para Procesar y Analizar Datos de la PNP y del MINSA	Sistema de información implementado por 100	Licencia del sistema	MTC-CNSV-MINSA			XXX
AE 1.4	Programa de Fortalecimiento de la PNP en Materia de Control de Tránsito.						
G.20.-	Estudiar Factibilidad de Reasignar Dotación de la PNP en Labores de Control de Tránsito.	Informe sobre factibilidad de reasignación de policías en el PNP por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-PNP			XXX
G.21.-	Dotar de Equipamiento Computacional a Todas las Comisarías de la PNP del País	Equipos adquirido dividido por total comisarias del país por 100	Cantidad de equipos adquiridos	MTC-CNSV-PNP			XXX
G.22.-	Dotar de Conexión a Internet a todas las Comisarías de la PNP del País	Comisarias con internet dividido por total comisarias del país por 100	Cantidad de comisarias con internet	MTC-CNSV-PNP			XXX
G.23.-	Capacitar a más Efectivos de la PNP en el Uso de Aparatos Tecnológicos de Fiscalización y Control	Policías capacitados dividido por Policías definidos para capacitar por 100	Cantidad de policías capacitados	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX

AE 2.- Mejorar las Condiciones de Seguridad de la Infraestructura Vial

Está orientada a implementar las medidas de prevención y corrección de la infraestructura vial, a fin de, no solo eliminar aquellos lugares de mayor concentración de siniestros, sino el de evitar que ellos ocurran, incorporando elementos de seguridad que cumplan con estándares de calidad desde el diseño de infraestructura vial, así como en su construcción y mantenimiento.

El proceso de urbanización acelerado con concentración demográfica en ciudades, ha ido de la mano con ausencia o incipiente planificación urbana donde las ciudades son diseñadas para los vehículos en desmedro de la movilidad segura del usuario peatón y ciclista y de los espacios públicos, todo lo cual se han constituido en tendencias crecientes y sostenidas (a nivel mundial, regional y local) que de forma concurrente han convertido la infraestructura vial y su entorno en factores de riesgo para los usuarios de las vías, especialmente los usuarios vulnerables (sobre todo niños, población de edad avanzada y con alguna discapacidad), contribuyendo a ahondar las brechas de desigualdad.

Se trata de evitar la generación de siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito), así como el daño a la propiedad generada por causas imputables al mal diseño geométrico de las vías urbanas, al mal estado de la infraestructura vial y señalización defectuosa.

Existe una gran responsabilidad, sobre todo en los planificadores de ciudades y funcionarios públicos locales, en desviar su atención preferencial hacia el diseño de ciudades para la circulación de vehículos y no preparar la ciudad para la movilidad de las personas; más aún, de desarrollar infraestructura vial sin criterios de seguridad vial, por lo que hay que tender a hacer de las ciudades más humanas en virtud de nuestro derecho a la vida y movilidad más segura, por los territorios en el que nos desplazamos.

Se establecen medidas para disminuir las situaciones de riesgo potencial presentes en la infraestructura vial, que se pueden convertir en siniestros de tránsito cuando vehículos y usuarios ingresan a la red vial. Con este propósito se ha previsto el desarrollo de programas que atienden los distintos aspectos

relacionados con ésta y que son necesarios para mejorar el desempeño de la seguridad vial en la malla vial urbana e interurbana.

Es de esperarse la definición de los elementos y la introducción de los principios de seguridad en la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial y continuando con la incorporación obligatoria de procesos sistemáticos para verificación del cumplimiento de los estándares como auditorías e inspecciones de seguridad vial ASV, la realización intervenciones correctivas sobre vías en operación, la implementación de redes seguras para peatones y ciclistas, la adaptación física de sectores viales para controlar la velocidad vehicular la ampliación y recuperación del sistema de señalización vial, la modernización y ampliación del sistema de semaforización y el mantenimiento de la red vial.



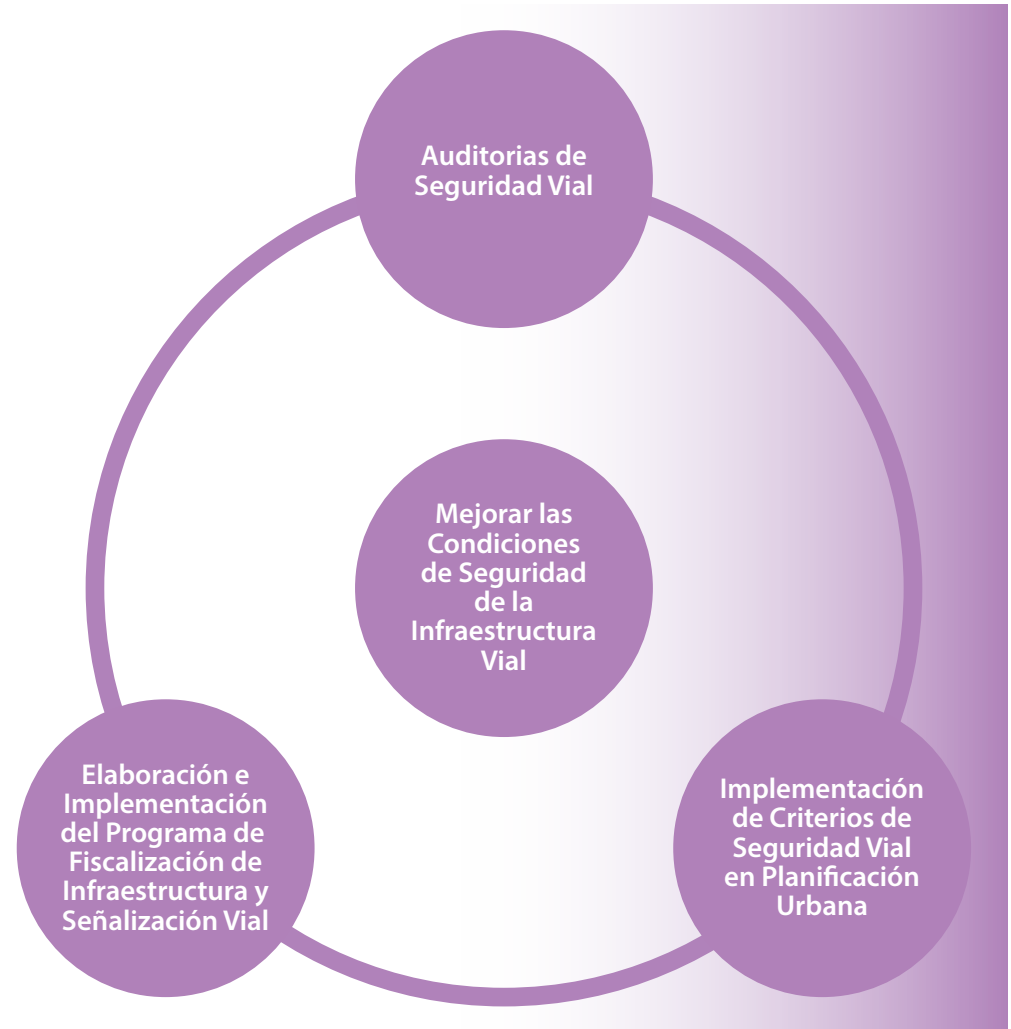
MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Se definen los elementos y se incorporan los principios de la seguridad en la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial; se incorporan procesos sistemáticos para verificación del cumplimiento de los estándares como las Auditorías e inspecciones correctivas sobre vías en operación, la implementación de redes seguras para peatones y ciclistas, la adaptación física de zonas (ZONAS viales 30 - 50), para controlar la velocidad vehicular, la ampliación y recuperación del sistema de señalización vial, la modernización y ampliación del sistema de semaforización y el mantenimiento que debe alcanzar la red vial.

Variable Estratégica VE3

Condiciones de seguridad de la infraestructura

Indicador: Tasa de accidentes de tránsito generados por las malas condiciones de infraestructura vial por cada 100 mil habitantes.



AE.2.1.-Programa de Auditorías de Seguridad Vial.

Implementar las Auditorías en Seguridad Vial en las fases de diseño y construcción de proyectos viales, desarrollar inspecciones a la infraestructuras existentes, sean estos en los niveles nacionales, regionales y municipales, para verificar el cumplimiento de todos principios de seguridad vial para todos los usuarios y no ofrecer riesgos que pongan en peligro la vida e integridad de los usuarios.

AE.2.2.-Programa de Implementación de Criterios de Seguridad Vial en Planificación Urbana.

Velar por la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura, con el cumplimiento de los estándares y especificaciones técnicas que proporcione seguridad vial a todos los usuarios potenciales. Incorporación de los principios de seguridad vial en los procesos de planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial. Diseño e Inclusión de mecanismos para verificar la interacción segura de todos los usuarios potenciales del proyecto en la planeación y diseño de proyectos viales y desarrollos dotacionales.

Mejoramiento de los procesos de diseño, construcción y operación de la infraestructura segura del SITM, para hacerla segura. Jerarquización del sistema vial dando prioridad a los peatones y concediendo seguridad a los usuarios vulnerables sobre los demás elementos.

La seguridad vial como requisito para la contratación de los proyectos viales, es prioritaria e ineludible. En eses sentido se debe incluir los conceptos y principios de seguridad vial en las especificaciones técnicas para la contratación de las consultorías para la planeación, diseño y construcción de proyectos viales, de tal manera que el resultado ofrezca una vía segura para todos los usuarios.

Cuando se mencione Infraestructura segura, entiéndase para usuarios peatones, fundamentalmente de aquellas personas con movilidad reducida.

Por último, se deben realizar estudios que permitan diagnosticar el estado de la red vial peatonal e identificar las prioridades y alternativas de tratamiento, en busca de la movilidad segura y cómoda de los peatones.

AE.2.3.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Infraestructura y Señalización Vial.

Orientado al diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación. Es decir, se trata de mejorar las condiciones de seguridad vial en la red vial en operación, elaboración, zonas de alto riesgo, áreas vulnerables que presenta la circulación vehicular en la red vial, así como elaborar los mapas de riesgos que ofrece la red vial urbana e interurbana con énfasis en los puntos y sectores críticos de siniestralidad, la zonas de ocurrencias, mediante la aplicación de las ASV o las ISV.

Elaboración y ejecución de un programa priorizado de tratamiento de los puntos críticos de siniestralidad incluyen observación de campo, reconstrucciones del evento, estudios y diseños detallados asociados a las fallas de la infraestructura, vehículo y conductor. Así mismo se requiere de diseño y operación de un sistema de monitoreo, control y seguimiento de las intervenciones sobre los sectores críticos o los sitios de riesgo potencial, que haga parte del sistema de gestión de la seguridad vial y del sistema de información.

La infraestructura vial en las ciudades exigen un tratamiento especializado, de evaluación análisis y tratamiento de los puntos en riesgo, evaluar los correctivos y monitorear los cambios en la circulación peatonal y vehicular. El manejo de las jerarquías viales asociados a los rutas y modos de transporte, y el apaciguamiento del tránsito son partes fundamentales de la funcionalidad urbana, tanto así como la armonía que deberá alcanzarse entre los centros atractores o generadores de viajes con las zonas las zonas 30-50 para controlar la velocidad vehicular.



En ese sentido se espera desarrollar acciones encaminadas a reglamentar y físicamente las velocidades en la red vial urbana e interurbanas, ampliar y recuperar el sistema de señalización vial de la ciudad, realizar el mantenimiento, la conservación y seguimiento de la red vial y continuar con la ejecución de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo de todos los elementos de la infraestructura del sistema de movilidad.

PROGRAMA/PROYECTO /ACTIVIDADES		INDICADORES		RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACION	ALCANCE		
		INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	INDICADOR DE RESULTADO		LOC.	REG.	NAC.
AE 2	MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL. Variable Estratégica VE3: Condiciones de seguridad de la infraestructura Indicador : Tasa de accidentes de tránsito generados por las malas condiciones de la infraestructura vial por cada 100mil habitantes						
AE 2.1	Programa de Auditorías de Seguridad Vial.						
I.01.-	Diseñar el Programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial (AISV)	Informe con programa de auditorías de seguridad vial por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV-			XXX
I.02.-	Implementar el Programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial	Auditorías e inspecciones realizadas dividido por auditorías de seguridad vial programadas por 100	Cantidad de auditorías e inspecciones de seguridad vial realizadas	MTC-CNSV-	XXX	XXX	XXX
I.03.-	Definir Mecanismos Legales de Implementación de las Soluciones a los Hallazgos Detectados en las Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial.	Informe de Estudio de factibilidad legal por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV-			XXX
AE 2.2	Programa de Implementación de Criterios de Seguridad Vial en Planificación Urbana.						
I.04.-	Implementar Normativa de Manual de Diseño Geométrico de Vías Urbanas para el Sistema Urbano Nacional	Informe con Manual de diseño geométrico por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV- MVC-MUNICIPALIDADES	XXX		XXX
I.05.-	Criterios de Seguridad Vial en la Formulación de Planes Urbanos.	Informe con programa de criterios de seguridad vial en planes urbanos por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV- MVC-MUNICIPALIDADES	XXX		XXX
I.06.-	Criterios de Seguridad Vial en Habilitaciones Urbanas, Programas de Vivienda y Regularización de Asentamientos	Informe con programa de criterios de seguridad vial en habilitaciones urbanas y asentamientos por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV- MVC-MUNICIPALIDADES			XXX
I.07.-	Evaluaciones de Impacto en la Seguridad Vial en Obras de Infraestructura y Equipamientos Urbanos	Evaluaciones realizadas dividido por evaluaciones programadas por 100	Cantidad de evaluaciones efectuadas	MTC-CNSV- MVC-MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX
AE 2.3	Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Infraestructura y Señalización Vial.						
I.08.-	Incorporación de Medidas de Mitigación de Impacto, Reductores de Velocidad y Fiscalización de Obstáculos Visuales	Fiscalizaciones realizadas dividido por fiscalizaciones programadas por 100	Cantidad de fiscalizaciones realizadas	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX
I.09.-	Detección, Revisión y Seguimiento de Puntos o Zonas de Concentración de Siniestros (Puntos Negros) y Programa de Corrección	Informe de estudio de puntos negros por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX
I.10	Plan de Correcciones de Deficiencias de Seguridad Vial Detectadas en Puntos Críticos o Negros.	Plan de correcciones de puntos críticos por 100	Documento oficial	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX
I.11	Estudiar y Establecer Mecanismos Legales que Permitan la Implementación de las Soluciones luego de la Corrección de los Hallazgos en los Puntos Críticos de Seguridad Vial.	Informe de estudio de factibilidad por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV			XXX
I.12.-	Revisión de Existencia y Estado de Señalización Vial en Entorno de Centros Educativos, Centros Comerciales y Servicios a la Salud.	Estudio de señalización vial en entorno de colegios por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX



AE 3.- Mejorar las Condiciones de Seguridad de los Vehículos

Movernos seguros es una responsabilidad que se comparte entre todos los usuarios de la vía, sin embargo debe reconocerse que quien conduce un vehículo impactara seriamente sobre quien transitan a pie. El Estado debe garantizar protección y previsibilidad a todos los ciudadanos en circulación, sin embargo, debe exigir a la industria el cumplimiento de altos estándares de seguridad en el diseño de servicios de transporte y en la fabricación de todo tipo de vehículos que circulen por nuestro país.

El funcionamiento adecuado de los vehículos es un factor importante para contribuir a la desempeño seguro del sistema de movilidad, velar que los vehículos operen en buenas condiciones mecánicas, con todos sus sistemas trabajando correctamente, no hayan sido sometidos a modificaciones peligrosas que afecten la seguridad y cuenten con los dispositivos mínimos de seguridad.

En ese sentido, las acciones se dirigen a mejorar las condiciones de circulación de los vehículos, cuenten con los dispositivos necesarios y garanticen la seguridad del conductor, acompañantes o pasajeros y minimización los impactos al peatón, pero también favoreciendo el medio ambiente con mejora tecnológica en seguridad pasiva y activa de los vehículos.

El Estado debe garantizar que los vehículos se nacionalicen debidamente homologados y el mercado informe apropiadamente los atributos del vehículo a fin de que los consumidores elijan vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva. Es de esperarse el desarrollo de campañas inductivas para sensibilizar y divulgar las ventajas del uso de equipamientos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.

Todo vehículo que circule por el territorio nacional debe garantizar la vida y movilidad segura de sus usuarios, cumplir con las normas de circulación, sus revisiones técnicas periódicas, evitando así afectar a peatones, a otros vehículos y la propiedad privada.

AE. 3.1.-Programa de Proyecto de Restructuración de los Centros de Inspección Técnico Vehicular (CITV)

Se espera una mejora en los niveles de revisión técnico-mecánica obligatoria de los vehículos automotores conforme a normas, promover el mantenimiento permanente de los mismos, controlar la circulación de vehículos con modificación a los sistemas originales que ponen en riesgo a los usuarios, y entre otros, vigilar que los vehículos tengan instalados los cinturones de seguridad y éstos funcionen correctamente.

Si bien son necesarios mayores operativos preventivos y educativos a vehículos en circulación para evaluar y sensibilizar el cumplimiento de la norma, también se espera una mayor fiscalización y control de la revisión de los vehículos automotores, crear mayor conciencia en los propietarios y conductores de los vehículos sobre la importancia de la revisión periódica de los vehículos, por convicción no por obligación.



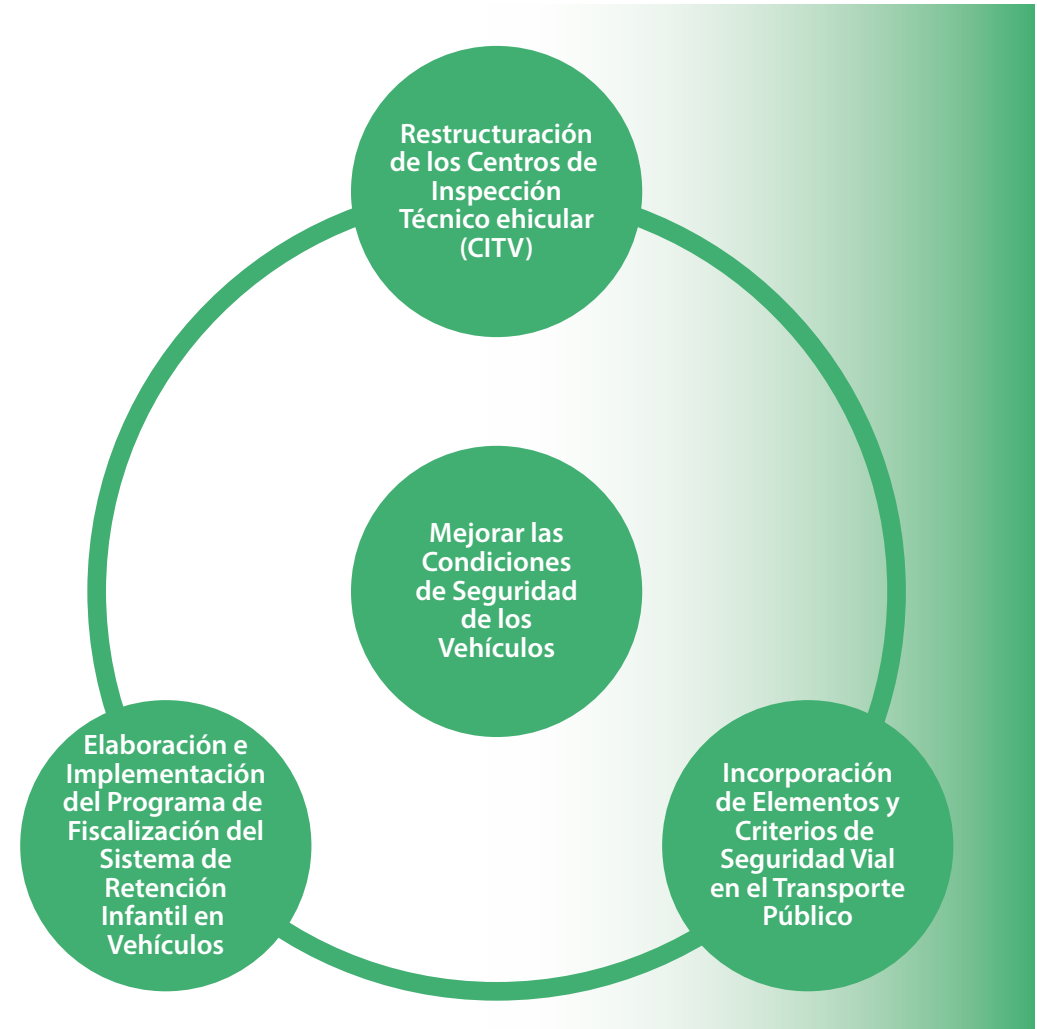
MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

El funcionamiento adecuado de los vehículos es un factor importante para contribuir al desempeño seguro del sistema de movilidad. Las acciones que integran esta línea de acción tienen como objetivo velar porque los vehículos operen en buenas condiciones mecánicas, con todos sus sistemas trabajando correctamente, que no hayan sido sometidos a modificaciones peligrosas que afecten su seguridad y cuenten con los dispositivos mínimos de seguridad.

Variable Estratégica VE4

Nivel de seguridad del vehículo

Indicador: Tasa de accidentes de tránsito generados por fallas mecánicas por cada 100 mil habitantes.



AE.3.2.-Incorporación de Elementos y Criterios de Seguridad Vial en el Transporte Público.

La tasa de motorización y la antigüedad del parque vehicular son factores preeminentes en la ocurrencia de siniestros de tránsito, al aumentar considerablemente los niveles de exposición de los usuarios de las vías.

Por ello, el hacer viable el objetivo de vehículos y transporte público seguro y sostenible requiere evitarse, la importación indiscriminada de vehículos usados, evitar que los vehículos no hayan sido sometidos a modificaciones peligrosas y que circulen sin contar con los dispositivos necesarios poniendo así en riesgo la seguridad del conductor y pasajeros. Es decir, se trata de incorporar acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos, la práctica irregular e informal de efectuar modificaciones a los sistemas esenciales de los vehículos, convirtiéndolos en máquinas peligrosas e inestables.

Se esperan que los vehículos de transporte público sean seguros, accesibles, adecuados y apropiados a todos los usuarios, fundamentalmente a los que presentan alguna discapacidad.

Se debe estimular la reconversión del parque obsoleto y consolidar de un proceso de chatarrización efectiva en las principales ciudades del país, como elevar la rigurosidad en las Inspecciones técnicas vehiculares.

AE.3.3.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización del Sistema de Retención Infantil en Vehículos.

Se propone regular el dispositivo de retención infantil, sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóvil.

Sus revisiones técnicas periódicas, evitando así afectar a peatones, a otros vehículos y la propiedad privada.

Los sistemas de retención infantil son de vital importancia en la protección de nuestros hijos, pues ofrecen la mejor garantía de preservar la vida de un niño cuando se encuentra a bordo de un vehículo. La edad, estatura y peso del niño son los factores que definirán el tipo de silla o sistema de retención infantil que deba ser utilizado, adaptándola a las necesidades, que por envergadura del impacto permitan otorgar seguridad al niño en caso de maniobras peligrosas o siniestro vial. La posición de la silla en el vehículo es otro de los factores en el correcto uso de los sistemas de retención, en el que todo dependerá si el sistema de retención mira hacia atrás y los que miran hacia adelante, para reducir la intensidad de la lesión o menor riesgo de resultar heridos.

Todo vehículo en circulación con niños exige el uso obligatorio de los sistemas de retención infantil, para lo cual se debe reglamentar el uso de los dispositivos de retención infantil en vehículos particulares y velar por su cumplimiento. Campañas educativas como de fiscalización continua, evitarían la generación de lamentables daños a la población infantil que acompañan a conductores.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Fundación MAPFRE realizaron estudios sobre la retención infantil y presentaron conclusiones y recomendaciones sobre el estado actual de la seguridad vial infantil que existe en Latinoamérica y el Caribe, otorgando evidencia empírica para que los países puedan contrastar sus políticas y programas en este aspecto.



PROGRAMA/PROYECTO /ACTIVIDADES		INDICADORES		RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACION	ALCANCE		
		INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	INDICADOR DE RESULTADO		LOC.	REG.	NAC.
AE 3	MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS						
	Variable Estratégica VE4: Nivel de seguridad del vehículo						
	Indicador : Tasa de accidentes de tránsito generados por fallas mecánicas por cada 100mil habitantes						
AE 3.1	Programa de Incorporación de Elementos y Criterios de Seguridad Vial en el Transporte Público.						
V.01.-	Estudio de Diagnóstico de Antigüedad del Parque de Transporte Público de Pasajeros Urbano, Interprovincial y Nacional y Analizar Factibilidad de Disminuirlo	Informe de estudio de Diagnostico por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV-			XXX
V.02.-	Fortalecer Control de Transporte Público	Elaboración de normativa por 100	Documento Oficial	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX
V.03.-	Plan de Actuación para la Regulación y Mejora del Ámbito de Operación y Control de Motos y Mototaxis.	Elaboración de plan de acción por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES			XXX
V.04	Implementar Programa Nacional de Chatarreo, Especialmente para Vehículos de Transporte Público.	Programa nacional de chatarreo implementado x 100	Documento Oficial	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XXX
V.05	Aprobar Normativa e Implementar Sistema de Homologación de Vehículos Nuevos y Sistema de Puntuación Vehicular.	Aprobación de normativa x 100	Documento Oficial	MTC-CNSV			XXX
V.06	Implementar Centro de Homologación y Certificación Vehicular para Categorías L, M, N, O y otros.	Informe de Estudio Centro de homologación implementado por 100	Documento Oficial	MTC-CNSV			XXX
AE 3.2	Proyecto de Restructuración de los Centros de Inspección Técnico Vehicular (CITV)						
V.07.-	Fortalecer Programa de Fiscalización de Funcionamiento de Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV)	Elaboración de normativa por 100	Documento Oficial	MTC-CNSV- GOBIERNOS REGIONALES - SUTRAN			XXX
V.08	Evaluar e Implementar Centros de Inspecciones Técnica Vehicular (CITV) y Líneas Apropriadas en todas las Regiones del País	Informe CITVs y líneas implementadas por centros de Inspecciones técnicas requeridas x 100	Cantidad de CITV implementadas y operativas	MTC-CNSV			XXX
V.09	Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización del Estado de los Vehículos, Luces y Neumáticos	Fiscalizaciones realizadas dividido por Fiscalizaciones programadas por 100	Cantidad de fiscalizaciones realizadas	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
AE 3.3	Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización del Sistema de Retención Infantil en Vehículos						
V.10.-	Adoptar Norma Internacional sobre Características Técnicas de las Sillas de Seguridad para Niños	Plan de fiscalización por 100	Documento Oficial (Informe)	MTC-CNSV-			XXX



AE 4.- Fortalecer la Ciudadanía en Seguridad Vial

Se trata del vínculo jurídico político que une al individuo con el Estado y lo habilita a participar en la vida política, otorgándole derechos e imponiendo obligaciones. Estamos frente al cumplimiento de deberes y exigencia de derechos, que en el campo de la movilidad, tránsito y transporte, constituyen obligaciones precisas inscritas en las normas actuales.

En ese sentido, esta dimensión del Plan de Seguridad Vial es una de la más importantes dentro de las líneas de acción estratégica, pues va dirigida a quienes de una u otra forma, ya sea por acción o por omisión son los responsables en un gran porcentaje de la ocurrencia de los siniestros y de los daños a las persona y cosas y de quienes por la adopción de decisiones positivas es posible obtener cambios en los comportamientos.

Orientado a lograr un cambio de actitud y conducta en los usuarios de las vías, de manera que se refleje en una disminución progresiva y sostenida de las tasas de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito que tengan como causa la conducta imprudente, infractora y reincidente.

La causa más relevante de accidentes de tránsito la constituye la conducta del usuario.

El usuario conductor de vehículo es el mayor contribuyente a la siniestralidad, con un alto grado de conducta infractora y reincidente.

Las intervenciones tendientes a hacer viable el objetivo de reducir la siniestralidad por conducta del usuario de la vía, comprenden el fortalecimiento y reestructuración del sistema de control y fiscalización de la mano de una lucha frontal contra la corrupción.

En el marco de una sólida ciudadanía de prevención integral, (formación, concientización, sensibilización, capacitación y educación vial),

los programas y campañas se estructuran a partir de la construcción de ciudadanía en Seguridad Vial, entendida como el conjunto de manifestaciones y valores que además de las consideraciones legislativas que regulan la conducta del usuario de la vía, se asientan en la internalización de la relación de reciprocidad que existe al circular en un espacio público, relación en la que el ejercicio de derechos y de libertades implica consecuencias para todos los demás usuarios⁴.

AE.4.1.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Exceso de Velocidad

Los estudios muestran que a mayor velocidad, aumenta la gravedad de los siniestros, siendo también mayor el impacto sobre las personas involucradas. Ello significa que las autoridades competentes deben actuar sobre los conductores que circulan a velocidades excesivas, como los que circulan a velocidades muy reducidas.

El exceso de velocidad en las vías urbanas e interurbanas es una de las principales causas de accidentes de tránsito en nuestro país por lo que es esencial inhibir esta conducta por parte de conductores infractores en la red vial nacional y redes viales de nuestras ciudades.

En ese sentido, es necesario preparar la infraestructura e implantar equipos de fiscalización electrónica automática de vehículos en los lugares de riesgo, a fin de evitar la circulación de vehículos transitando a velocidades incompatibles con la seguridad de conductores pasajeros y peatones.

Proteger la vida de peatones y conductores requiere de una efectiva fiscalización, personal tecnológico y éticamente capacitado y formado para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad de tránsito definidas por ley, y de la aplicación de moderna tecnología de informática y electrónica.

⁴VEXLER, Idel. *Militancia Educativa. Cambio y continuidad.* Fondo Editorial Universidad César Vallejo. Lima, 2015.



FORTALECER LA CIUDADANÍA EN SEGURIDAD VIAL

Esta línea estratégica es una de la más importantes, pues va dirigida a quienes de una otra forma, ya sea por acción o por omisión son protagonistas de la siniestralidad, responsables en un gran porcentaje de la ocurrencia de los siniestros y de los daños a las personas y patrimonios y de quienes por la adopción de decisiones positivas es posible obtener cambios en los comportamientos.

Variable Estratégica VE5

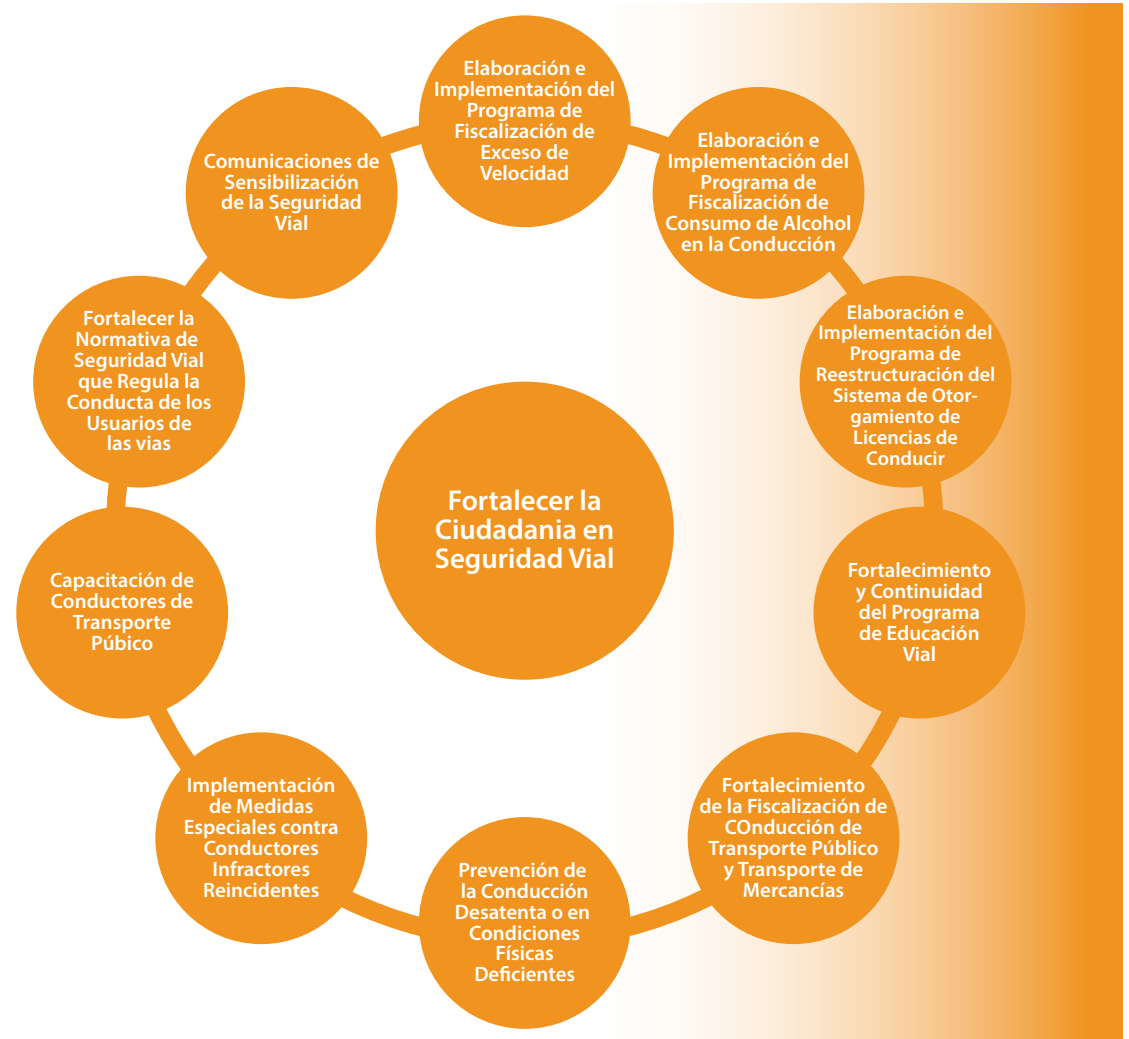
Accidentes de tránsito generados por el factor humano

Indicador: Tasa de accidentes de tránsito generados por imprudencias de los usuarios de las vías por cada 100 mil habitantes.

Variable Estratégica VE6

Fortalecimientos de la educación vial en usuarios

Indicador: Tasa de infracciones al tránsito por cada 100 mil habitantes.



AE.4.2.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Consumo de Alcohol en la Conducción

El alcohol tiene un efecto tóxico hacia el sistema nervioso y ejerce un efecto adormecedor sobre algunas funciones de los conductores de vehículos, por lo que sus reflejos se retardan y la visión se hace menos nítida; además vienen acompañadas de una mayor agresividad y nivel de virulencia en algunas personas que han consumido demás.

En ese sentido, la personas bajo consumo de alcohol en la conducción, que aunque procuran conducir con prudencia suelen cometer errores con consecuencias gravísimas; los de mayor consumo o bebedores habituales son un riesgo en las pistas, por lo que tiene que combatirse con concientización del público, respeto al peligro de conducir, asociado a la fiscalización y vigilancia policial.

He allí la importancia de prevenir siniestros, de salvar vidas y daños a las personas con programas de fiscalización, campañas de prevención y control del consumo de bebidas alcohólicas a los conductores con el fin de reducir la estadística de los que protagonizan siniestros de tránsito en condiciones de ebriedad, promoviendo el nivel de cero o míni tolerancia de alcohol en la conducción.

El equipo de fiscalización dispondrá de los instrumentos tecnológicos más apropiados para detectar a los infractores y si sustentar las sanciones a que da lugar el incumplimiento de conducir bajo los efectos de haber consumido alcohol, drogas u otras sustancias prohibidas.

AE.4.3.-Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Reestructuración del Sistema de Otorgamiento de Licencias de Conducir

Se propone revisar el correcto funcionamiento del Registro Nacional de Conductores, corroborar que las licencias de conducir, de todo tipo de vehículos, se encuentren debidamente inscritas y mejorar su proceso de incorporación al mismo; establecer una progresión en la licencias de conducir vehículos de mayor tamaño y peso, en el que para postular a ella se tenga un tiempo de titularidad en la licencia y se certifiquen las competencias teóricas y prácticas.

Se considera indispensable la necesidad de reformular el sistema de otorgamiento de licencias de conducir vehículos de transporte público de pasajeros y de traslado de mercancías, aumentando las barreras de entrada para su obtención, de manera tal de certificar con mayor precisión, no solo los conocimientos teóricos, si no especialmente las competencias, habilidades y comportamiento psicofísico.

Por otro lado, se debe alcanzar eficiencia en la regulación en la mayor examinación psicofísica de los postulantes a licencias como de las propias escuelas de conductores, estableciendo protocolos para los exámenes teóricos y prácticos de manejo, evaluar currículo, capacidades de capacitadores, circuitos e infraestructura con la que deben contar, para quienes sean postulantes a una licencia de conducir.

Los siniestros pueden aminorarse y controlarse adecuadamente, si los conductores reciben una formación adecuada, rigurosa, para operar vehículos, además de recibir una formación debidamente certificada, tanto por exámenes teóricos y prácticos, a través de circuitos cerrados y en la vía pública.

AE.4.4.-Programa de Comunicaciones de Sensibilización de la Seguridad Vial

Este pilar guarda relación con la elaboración de campañas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, como la potenciación y difusión de las normas, sensibilización pública para aumentar nuestros niveles de protección en nuestros desplazamientos, poner atención en los principales factores de riesgo frente a los siniestros, tales como hacer uso del cinturón de seguridad y del casco, en el caso de los motociclistas, como de igual manera evitar la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Será necesario impulsar estudios e investigaciones, evaluar, medir, realizar observancia sobre los avances y cambios de comportamiento de los diferentes sectores sociales de la movilidad, afectaciones o impactos de la siniestralidad sobre grupos vulnerables etc., tan necesarios en el cumplimiento de objetivos y la toma de medidas correctivas.



Nuestra mejora de comportamiento en el uso del espacio público, de respeto a las normas y a las autoridades, requiere interiorizar y sensibilizarse sobre la importancia de la seguridad de la vida humana, por lo que se deben realizar campañas educativas, acciones de difusión en los medios de comunicación social tanto escritos, radiales y televisivos, en áreas de alta concentración de público, etc. con el fin de aumentar la concientización sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas que se puedan aplicar para disminuir el factor riesgo de participar, ser protagonista, en un siniestro de tránsito.

Se espera un trabajo coordinado con los diferentes niveles de gobierno, con los consejos regionales y municipales de seguridad vial, con los gremios empresariales, etc. para desarrollar en conjunto campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad en las vías de tránsito, sobre nuestro comportamiento como usuarios de las vías, en el cumplimiento de las normas de tránsito y de respeto a la autoridad.

AE.4.5.-Programa de Fortalecimiento y Continuidad del Programa de Educación Vial

Nuestras nuevas generaciones requieren ser educadas y formadas desde edades muy tempranas en seguridad vial, y son ellas la que generaran el cambio y transformación en valores, una cultura de respeto, una ciudadanía en seguridad vial. Se trata de despertar en los estudiantes el deseo de desarrollar conductas seguras en la vía pública, pautas de autocuidado y preservación del medio ambiente, a través de una reflexión crítica sobre su movilidad cotidiana y actual.

La Educación y formación escolar en seguridad vial, en todos los niveles, es esencial para mantener una conducta responsable y respetuosa de los usuarios en formación escolar, es decir, desarrollar procesos tendientes a fortalecer la educación vial, encaminados a la adopción de comportamientos seguros por parte de los estudiantes de escuelas y colegios en su movilidad cotidiana.

Desde las aulas se trata de promover la reflexión sobre la necesidad de brindar enseñanza de contenidos preventivos vinculados a la seguridad vial, de generar un análisis crítico del sistema de tránsito y poder así, reconocer los riesgos presentes en la circulación vial, previniendo posibles siniestros por ésta causa en los niños y jóvenes de nuestras ciudades.

Esta formación se extiende a profesores, padres de familia, operadores y prestadores de servicios en las escuelas y colegios de nuestro país, como un entorno de seguridad escolar que le dan tranquilidad y otorgan bienestar a las familias de nuestra comunidad.

AE.4.6.-Programa de Fortalecimiento de la Fiscalización de Conducción de Transporte Público y Transporte de Mercancías

El Sector transporte de servicio público de personas y mercancías juega un papel importantísimo en el desarrollo de la economía de nuestro país y cumple doble función en la atención de las demandas de la población y primer eslabón de las cadenas de transporte de mercancías, en nuestro país.

Por tanto, es fundamental que los conductores de estos servicios estén debidamente preparados y calificados para transportar a población y mercancías con todos los niveles de seguridad por las vías nacionales y urbanas del territorio nacional.

La esencia del éxito de los objetivos se centra principalmente en la prevención, fiscalización, control y sanción efectiva de aquellos que trasgreden las disposiciones que regulan conductas viales, las normas de tránsito y la falta de respeto a la autoridad.

No obstante, el mayor desafío en el ámbito nacional consistirá en la sostenibilidad de los procesos fiscalizados y la efectivización de la sanción a las normas de tránsito y transporte, a la alta coordinación que se debe alcanzar entre la Policía Nacional, SUTRAN, municipalidades y el MTC con su proceso autorizador, sistema nacional de conducción, los registros nacionales de sanciones, sistema de puntos y de conductores capacitados.



AE.4.7.-Programa de Prevención de la Conducción Desatenta o en Condiciones Físicas Deficientes.

Uno de los elementos subjetivos que interviene con mayor frecuencia en los accidentes de tránsito, es la distracción que presentan tanto conductores como peatones y pasajeros, quienes por negligencia o descuido se exponen a sufrir diversos accidentes con consecuencias lamentables para su vida o integridad física.

La distracción es un estado que impide, temporalmente a una persona prestar la debida atención en su desplazamiento cotidiano, siendo el de mayor riesgo, cuando se está en la conducción.

Se considera necesario, fundamental, alertar, sensibilizar, educar a los usuarios de las vías sobre los riesgos que ello implica, pero al mismo tiempo es deber de la autoridad fiscalizar y sancionar las imprudencias reincidentes, es decir, aquellos actos, distracciones, que atentan la seguridad de las personas, que afectan el desarrollo normal del tránsito.

Dado el riesgo que implica el vehículo en circulación con conductores desatentos, se deben intensificar las campañas educativas hacia estos agentes, a fin de sensibilizarlos en el uso de tecnologías dispositivos, que afecten o distraigan su atención en su conducción.

AE.4.8.-Programa de Capacitación de Conductores de Transporte Público

Los conductores de autobuses y otros vehículos de transporte público, no son respetados como tal, además de ser explotados, tienen un trabajo duro, frecuentemente lidian con bajos salarios, un difícil horario laboral, estrés, tráfico pesado y una serie de demandas provenientes de los pasajeros. Necesitan toda la ayuda profesional, médica, psicológica, labora etc. que puedan obtener para prestar un servicio seguro. Los pasajeros también necesitamos orientación para tratar mejor a los conductores con la misma cortesía y respeto que ellos esperan de los conductores y demás personal del transporte.

Por ello se trata de revalorar y revitalizar al conductor profesional que labora prestando un servicio de transporte para que ejerza este servicio de manera responsable y segura.

Los conductores del servicio de transporte público deben alcanzar conciencia sobre la vida de las personas que movilizan, la necesidad de prevenir los siniestros en el tránsito, respetar a peatones y pasajeros, como a autoridades y normas de tránsito.

En ese sentido es fundamental calificar, reforzar, reeducar al conductor para que ejerza el buen trato y buena calidad en la prestación de los servicios de transporte público; humanizar a los operadores y conductores del servicio, como una actividad profesional honorable, selectiva y eficiente. Para ello se deberá de proveer de educación y formación vial, certificarlos y habilitarlos como conductores profesionales, aptos para ejercer sus funciones.

Se trata de una formación integral en permanente evaluación y capacitación, no solo para la conducción, sino también, entre otros, proporcionar un servicio seguro y accesible a todos sus pasajeros, especialmente el servicio dado a personas con discapacidad y adultos mayores; más aún, preparado para actuar en la contingencia, y de manera oportuna, ante la probabilidad de un siniestro.

AE.4.9.-Proyecto de Implementación de Medidas Especiales contra Conductores Infractores Reincidentes

Existe una fuerte generación de infracciones al tránsito y como tal un potencial generador de siniestros viales. La reincidencia en las infracciones al tránsito, constituye uno de los males sociales que tenemos que erradicar del espacio público de movilidad.

La alta reincidencia crea alarma social y genera un factor de inseguridad que no debe tolerarse y que nuestra sociedad debe expresar su profundo malestar y reclamar ante las autoridades esas permisividad, esa impunidad frente a las infracciones a las normas por parte de determinados conductores.



En ese sentido se tiene un incremento alarmante del número de siniestros viales que está asociado al aumento de infractores reincidentes, generalmente con problemas psicológicos o familiares, de adicción o dependencia al alcohol y/o drogas o con graves déficits económicos o culturales.

Nuestro país necesita una reestructuración de nuestro sistema de puntos. Son 8 años de haberse implementado el sistema de puntos, situación que amerita una evaluación, una medición del impacto generado, cumplimiento de objetivos o mejoras experimentadas a lo largo de su aplicación y vigencia.

Es necesario fortalecer nuestros sistemas autorizador, fiscalizador y sancionador; mejorar nuestros registros, y alcanzar eficacia en nuestras intervenciones, a la par de sacar de circulación a aquellos conductores que no están calificados para conducir vehículos, sobre todo de servicio público. Hay una fragilidad del sistema para mantener a conductores con conducta infractora, sin fortaleza legal para sacar a aquellos que ya no están calificados para conducir saludablemente, convirtiéndolos en potenciales generadores de siniestros en el espacio público.

AE.4.10.-Reformular y Fortalecer la Normativa de Seguridad Vial que Regula la Conducta de los Usuarios de las Vías.

Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano, a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la seguridad vial, encaminados a la adopción de comportamientos de autorregulación, solidaridad y corresponsabilidad.

Si bien se requiere de sanciones más drásticas hacia los infractores peatones como conductores, es de esperarse mayor promoción, sensibilización, campañas hacia los ciudadanos para afianzar el respeto de las normas de comportamiento en el tránsito, que se involucren en el respeto a los derechos de la vida, se interiorice una cultura ciudadana de respeto a las normas de seguridad y movilidad segura.

Difusión dentro de los estudiantes a todos los niveles a través de los programas de bienestar y prevención vial, los principios de seguridad vial y comportamiento seguro, como así generar un ambiente de centros educativos seguros con el real compromiso de educadores, padres de familia y prestadores de servicios a los educandos, fundamentalmente los de movilidad escolar segura.

Es de esperarse una conducta más responsable frente al tránsito, generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito, como mejorar los niveles de percepción de los ciudadanos de los riesgos, las condiciones de vulnerabilidad y las amenazas que ofrece el sistema de movilidad y generar actitudes hacia la protección de la vida.

La movilidad segura de los trabajadores también requiere compromisos con los grupos empresariales, por lo que se requiere involucrar a las empresas para que en desarrollo de su responsabilidad social empresarial, fomente el conocimiento y cumplimiento de las normas de comportamiento que requiere la seguridad vial y aumentar la percepción de los riesgos del tránsito por parte de sus empleados.



PROGRAMA/PROYECTO /ACTIVIDADES		INDICADORES		RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACION	ALCANCE		
		INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	INDICADOR DE RESULTADO		LOC.	REG.	NAC.
FORTALECER LA CIUDADANÍA EN SEGURIDAD VIAL							
AE 4	Variable Estratégica VE5: Accidentes de tránsito generados por el factor humano Indicador: Tasa de accidentes de tránsito generados por imprudencias de los usuarios de las vías por cada 100mil habitantes. Variable Estratégica VE6 : Fortalecimiento de la educación vial en usuarios Indicador: Tasa de infracciones al tránsito por cada 10mil habitantes						
AE 4.1	Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Exceso de Velocidad						
C.01.-	Realizar la Adquisición de 500 Equipos de Medición de Velocidad para la PNP	Equipos adquiridos dividido por equipos programados por 100	Cantidad de equipos adquiridos	MTC-CNSV-PNP			XXX
C.02.-	Mantenión y Calibración de Equipos de Control de Velocidad	Contrato de mantención de equipos de velocidad por 100	Documento oficial	PNP	XXX	XXX	XX
C.03.-	Diseñar Programa de Fiscalización de Velocidad	Informe con programa de fiscalización por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-PNP		XXX	XXX
C.04.-	Implementar Programa de Fiscalización Focalizado con Dispositivos Manuales por parte de la PNP	N° de controles de velocidad dividido por controles programados por 100	Cantidad de Controles de Velocidad	MTC-CNSV-PNP			XXX
AE 4.2	Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Fiscalización de Consumo de Alcohol en la Conducción						
C.05.-	Realizar Estudio para Evaluar el Nivel de Cumplimiento de la Ley 30.076 Principio de Oportunidad (Conducción en estado de ebriedad Código Penal).(19-08-13)	Informe de Estudio de Cumplimiento de la ley por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV	XXX	XXX	XX
C.06.-	Incrementar los Controles de Alcohol en la Conducción por parte de la PNP	N° de controles de alcohol dividido por controles programados por 100	Cantidad de Controles de alcohol en la conducción	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
C.07.-	Adquirir 5.000 Instrumentos de Medición de Alcohol y 1.000.000 de Boquillas, para la PNP	Equipos adquiridos dividido por equipos programados por 100	Cantidad de equipos adquiridos	MTC-CNSV-PNP			XXX
C.08.-	Mantenión y Calibración de Equipos de Control de Alcohol	Policías capacitados dividido por policías programados por 100	Cantidad de policías capacitados	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
AE 4.3	Proyecto de Elaboración e Implementación del Programa de Reestructuración del Sistema de Otorgamiento de Licencias de Conducir						
C.09.-	Realizar Auditoría al Sistema de Otorgamiento y Renovación de Licencias de Conducir	Informe de auditoría a sistema de Licencias de Conducir por 100	Registro Gráfico	MTC-CNSV			XXX
AE 4.4	Programa de Comunicaciones de Sensibilización de la Seguridad Vial						
C.10.-	Campaña Dirigida a Conductores para Concientizar el Riesgo que Produce el Exceso de Velocidad	Realización de campaña de Seguridad vial	Registros audiovisuales	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XX

C.11.-	Campaña Dirigida a Conductores sobre el Riesgo que Produce Conducir Bajo la Influencia del Alcohol	Realización de campaña de Seguridad vial	Registros audiovisuales	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XX
C.12.-	Campaña Dirigida a Peatones sobre Conducta Responsable y de Autocuidado al Circular por las Vía Pública	Realización de campaña de Seguridad vial	Registros audiovisuales	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XX
AE 4.5	Programa de Fortalecimiento y Continuidad del Programa de Educación Vial						
C.13.-	Promover Continuidad de Programa de Educación Vial en la Educación Escolar Formal Primaria	Elaboración de norma por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-MINEDU			XXX
C.14.-	Promover Continuidad de Programa de Educación Vial en la Educación Escolar Formal Secundaria	Elaboración de norma por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-MINEDU			XXX
AE 4.6	Programa de Fortalecimiento de la Fiscalización de Conducción de Transporte Público y Transporte de Mercancías						
C.15.-	Control de Horas de Conducción	N° de Controles dividido por controles programados por 100	Cantidad de controles efectuados	MTC-PNP	XXX	XXX	XX
C.16.-	Control del Consumo de Alcohol	N° de Controles dividido por controles programados por 100	Cantidad de controles efectuados	MTC-PNP	XXX	XXX	XX
AE 4.7	Programa de Prevención de la Conducción Desatenta o en Condiciones Físicas Deficientes.						
C.17.-	Mecanismos de Reducción de Riesgos y Mejoras de Conducta para una Comunicación Atenta y Segura Durante la Conducción Vehicular.	Elaboración de informe por 100	Documento oficial	MTC- CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX		XXX
C.18	Capacitación para el Desarrollo de una Cultura de Mantenimiento vehicular.	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX		XXX
AE 4.8	Programa de Capacitación de Conductores de Transporte Público						
C.19.-	Capacitación a Conductores de Transporte Público sobre Consecuencias del Alcohol en la Conducción	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XX
C.20.-	Capacitación a Conductores de Transporte Público sobre Consecuencias de Conducir a Exceso de Velocidad	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XX
C.21.-	Capacitación a Conductores de Transporte Público sobre Consecuencias de Conducir en Forma Imprudente	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX	XX



AE 4.9	Proyecto de Implementación de Medidas Especiales contra Conductores Infractores Reincidentes						
C.22.-	Reeducar a Conductores Infractores Reincidentes sobre Consecuencias del Alcohol en la Conducción	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV	XXX	XXX	XX
C.23.-	Reeducar a Conductores Infractores Reincidentes sobre Consecuencias de Conducir a Exceso de Velocidad	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV	XXX	XXX	XX
C.24.-	Reeducar a Conductores Infractores Reincidentes sobre Consecuencias de Conducir en forma Imprudente	N° de capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Conductores Capacitados	MTC-CNSV	XXX	XXX	XX
C.25.-	Fiscalización de Uso de Cinturón de Seguridad	Fiscalizaciones realizadas dividido por Fiscalizaciones programadas por 100	Cantidad de fiscalizaciones realizadas	MTC-CNSV	XXX	XXX	XXX
C.26.-	Fiscalización del Uso del Casco en usuarios de Vehículos de 2 y 3 Ruedas	Fiscalizaciones realizadas dividido por Fiscalizaciones programadas por 100	Cantidad de fiscalizaciones realizadas	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
C.27.-	Fiscalización de Uso de Luces Encendidas	Fiscalizaciones realizadas dividido por Fiscalizaciones programadas por 100	Cantidad de fiscalizaciones realizadas	MTC-CNSV-PNP	XXX	XXX	XXX
AE 4.10	Reformular y Fortalecer la Normativa de Seguridad Vial que Regula la Conducta de los Usuarios de las Vías.						
C.28.-	Regulación de Reinserción y Recreaditación de Conductores Vehiculares Sancionados por Faltas Muy Graves.	Elaboración de norma por 100	Documento oficial	MTC-CNSV			XXX
C.29.-	Regulación de Comportamientos de Conductores en Vehículos Motorizados Menores: Triciclos, Motos Lineales y Mototaxistas(trimotos)	Elaboración de norma por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-MUNICIPALIDADES	XXX		XXX
C.30.-	Regulación de Movilidad de Peatones, Ciclistas y Triciclos en el uso de los Espacios Públicos.	Elaboración de norma por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-MUNICIPALIDADES	XXX		XXX
C.31.-	Regulación para una Cultura de Pasajeros y Acompañantes Vehiculares Responsables.	Elaboración de norma por 100	Documento oficial	MTC-CNSV-MUNICIPALIDADES	XXX		XXX

AE 5.- Mejorar la Respuesta de Atención de Emergencias de Víctimas de Accidentes de Tránsito

Se trata de implementar un sistema integrado de atención a las víctimas involucradas en los siniestros viales, en su movilidad cotidiana, con especial relevancia en la respuesta a emergencias y atención pre hospitalaria, en virtud a la importancia de la llamada "Hora Cero", los primeros sesenta minutos en los que se produce el mayor porcentaje de mortalidad y en que se incrementa la morbilidad y severidad de las lesiones. Sin embargo, +salvar la vida de una persona, hasta en el último minuto es ya una bendición, que nos exige y demanda mucha atención responsable; más aún, tenemos que tomar en consideración el periodo de recuperación y todos los factores asociados a ello.

El sistema de atención pre hospitalaria por traumatismo generado por el tránsito es una red compleja fundamental para evitar se pierdan vidas por la inoperancia del sistema.

Un plan de respuesta requiere de comunicaciones antes, durante y después del evento; personal administrativo, para atenciones de llamadas y monitoreo de la emergencia; personal asistente y profesional calificado para la atención de los pacientes; equipos y logística de transporte en ambulancias, equipos de monitoreo e intervención con centrales de administración del tránsito o centros hospitalarios, sistemas de seguros, atención y remisión de pacientes etc.

Estamos frente a un evento que demanda alta coordinación, eficacia de intervención para salvar vidas, atención de víctimas, desde el sitio de ocurrencia hasta que ingresa a una institución hospitalaria. La existencia y cumplimiento de protocolos es esencial, para evitar se pierda una vida entre el suceso, el recorrido y atención profesional y apropiada en un centro hospitalario. Más aun, actuar en un escenario en donde nuestro sistema de emergencias hospitalarias en el país, atraviesa por una seria crisis.

En función al enfoque de Desarrollo Humano y de Derechos Humanos, se busca establecer un sistema integral de vigilancia, atención y rehabilitación física, emocional, psicosocial así como soporte legal a las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares permitiendo la recuperación de su dignidad.

La atención a la población con discapacidad, producto de un hecho de siniestralidad en el tránsito, es tema de atención urgente, no solo en su recuperación física o apoyo legal, sino también en su movilidad segura por el espacio público urbano de competencia de las administraciones municipales en nuestras ciudades.

AE 5.1.-Proyecto de Creación e Implementación del Sistema Integral de Atención de Urgencia a las Víctimas de Accidentes de Tránsito

Todo el sistema de atención a víctimas generadas por siniestros viales requiere de una reestructuración integral, por tanto, se trata de generar un adecuado manejo, una vez ocurrido el siniestro vial con víctimas, prevenir la muerte y discapacidad de las víctimas, limitando la severidad causada por la lesión y asegurando una reintegración óptima de los sobrevivientes.

Los factores asociados a una variación en la calidad del servicio, en el cuidado y manejo de pacientes que han sufrido accidentes de tránsito, son diversos y están íntimamente relacionados a los problemas que enfrentan los servicios pre hospitalarios de nuestro sistema de salud. Estos factores son variados y dependen del contexto donde se brinda la atención: desde la atención inmediata después del accidente, pasando por la atención especializada intra hospitalaria, y sin dejar de lado la rehabilitación de las víctimas.

Se presentan demoras para atender las llamadas de urgencias, el número de ambulancias es insuficiente, los servicios de recepción de llamadas y su atención inicial no son las más apropiadas; la atención inmediata a las víctimas requieren de especialistas calificados, los tiempos de atención son disimiles, los servicios de emergencias presentan serias deficiencias, la recepción de los pacientes en los centros prestadores de salud es tardía, no hay protocolos unificados para la atención de los lesionados, entre otros temas.



MEJORAR LA RESPUESTA DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

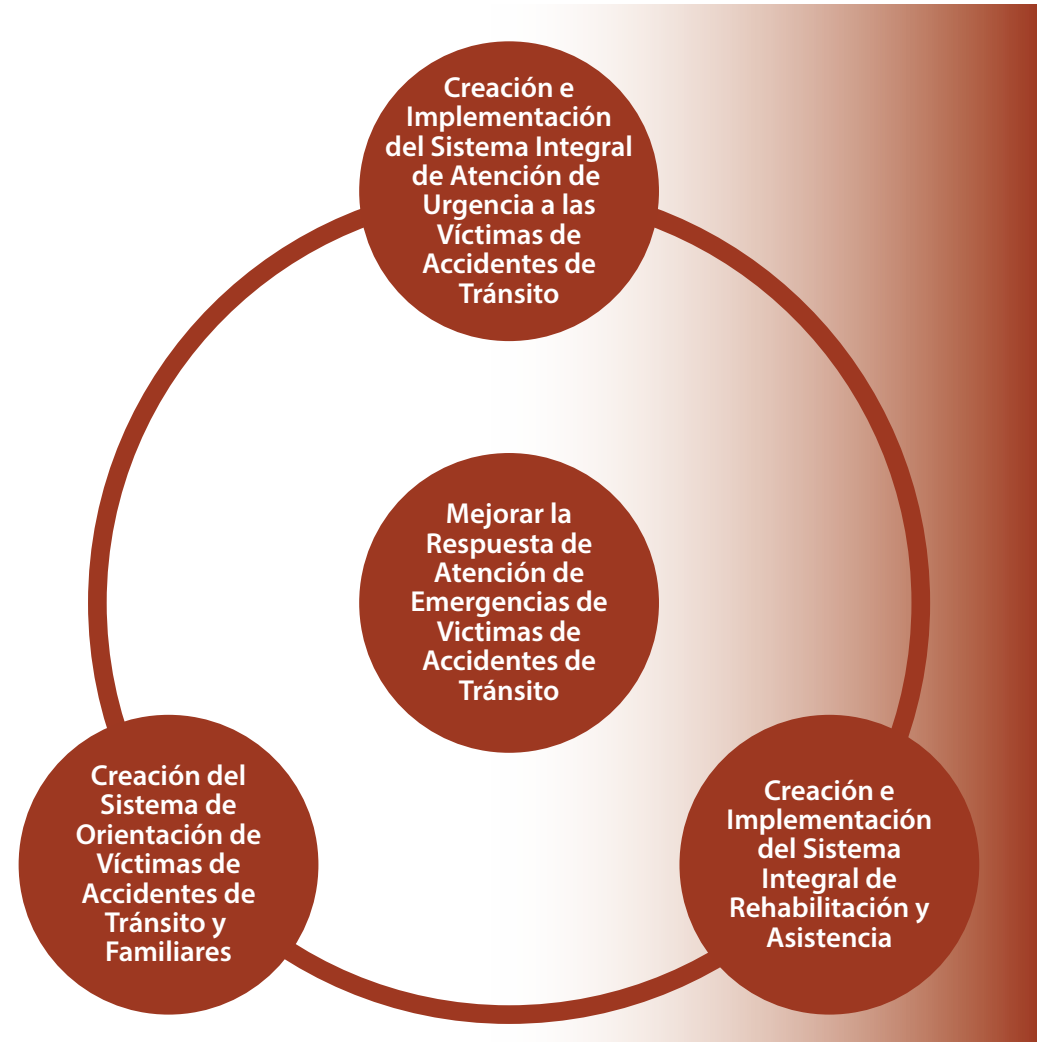
La atención de las víctimas de los siniestros viales requiere de una reestructuración integral. Requiere de un sistema unificado.

Se busca mejorar los tiempos de respuestas y agilizar la atención médica inicial en los servicios de urgencias para garantizar el derecho a la salud y priorizar el principio de protección de la vida, mediante un plan de mejoramiento integral que reponde a la demanda de los servicios, con el número suficiente de ambulancias debidamente equipadas, con una central única que coordine y regule los despachos,

Variable Estratégica VE7

Respuesta a las emergencias en accidentes de tránsito.

Indicador: Tasa de atenciones de emergencias en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes.



En consecuencia, los programas de esta línea de acción buscan mejorar los tiempos de respuesta y agilizar la atención médica inicial en los servicios de urgencias para garantizar el derecho a la salud y priorizar el principio de protección de la vida, mediante un plan de mejoramiento integral que responda a la demanda de los servicios, con el número suficiente de ambulancias debidamente equipadas, con un centro regulador y coordinador de los despachos, procurando agilidad en la atención pre hospitalaria.

Se espera mejorar de manera integral la atención de las víctimas de tránsito, agilizando los tiempos de respuesta para la llegada, estabilización de las víctimas, el traslado y la adecuada atención en los servicios de urgencias.

La atención adecuada de las víctimas de accidentes de tránsito requiere de estrategias integrales de atención pre, intra y post hospitalaria para reducir de manera efectiva la mortalidad y morbilidad asociadas a los siniestros.

AE 5.2.-Proyecto de Creación e Implementación del Sistema Integral de Rehabilitación y Asistencia.

Hacer seguimiento a la rehabilitación de las víctimas y vigilancia a los causantes de las lesiones en siniestros de tránsito.

Debemos evitar el desamparo, por lo que se considera prioritario un diagnóstico sobre el estado actual del proceso de rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito, que incluya estudio sobre la calidad y oportunidad de la atención de rehabilitación, los sistemas de registro de tratamiento, tipo y duración de las incapacidades, secuelas, incapacidades laborales. De otro lado, se debe postular a una mejora continua de los programas y actividades de rehabilitación post trauma y en caso de no existir, persistir en su implementación y sostenimiento.

AE 5.3.-Proyecto de Creación del Sistema de Orientación de Víctimas de Accidentes de Tránsito y Familiares

Está orientado a implementar, crear un sistema de orientación e información que permita hacer la trazabilidad al proceso de atención de las víctimas en todas sus fases, su recuperación futura, atención de seguros.

Estructuración de un sistema de información y ayuda, sobre el proceso seguido en el traslado de los lesionados de tránsito, asistencia y mejora de los resultados de la atención médica inicial y posterior atención, la rehabilitación de las víctimas no fatales de los siniestros viales; todo ello asociado a una asistencia legal, psicológica, económica, para hacer valer sus derechos como insertarse a la comunidad y vida productiva si fuera necesario. Operadoras de los servicios y las familias de las víctimas, son parte de este proceso.



PROGRAMA/PROYECTO /ACTIVIDADES	INDICADORES		RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACION	ALCANCE		
	INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	INDICADOR DE RESULTADO		LOC.	REG.	NAC.
AE 5	MEJORAR LA RESPUESTA DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.					
	Variable Estratégica VE7: Respuesta a las emergencias en accidentes de tránsito. Indicador: Tasa de atenciones de emergencias en accidentes de tránsito por cada 100mil habitantes					
AE 5.1	Proyecto de Creación e Implementación del Sistema Integral de Atención de Urgencia a las Víctimas de Accidentes de Tránsito.					
E.01.-	Establecer Sistema Integrado de Entidades que Participan en el Rescate, Atención Pre-hospitalaria y Traslado de Accidentes de Tránsito.	Manual de sistema integrado de rescate por 100	Documento Oficial	MINSA- CIA DE BOMBEROS, PNP-MTC-CNSV-		XXX
E.02.-	Estudiar Adquisición de Vehículos de Transporte Equipados e Inteligentes, Personal Capacitado en Traslado de Víctimas en Vías Urbanas y Carreteras del País. (Ambulancias, Helicópteros)	Informe de estudio técnico por 100	Registro Gráfico	MINSA-MTC-CNSV- CIA DE BOMBEROS, PNP- MUNICIPALIDADES	XXX	XXX
E.03.-	Estudiar la Generación de Estrategias para Minimizar el Tiempo de Traslado de Víctimas a Establecimientos de Salud	Informe de estudio Técnico por 100	Registro Gráfico	MINSA-MTC-CNSV- CIA DE BOMBEROS, PNP		xxx
E.04.-	Fortalecer Sistema de Atención de Urgencia Hospitalaria de las Víctimas	Informe de estudio Técnico por 100	Registro Gráfico	MINSA	XXX	XXX
E.05	Desarrollar e Implementar Protocolo de Actuación Conjunta y Manejo Integrado del Paciente Lesionado desde su Estabilización, Traslado y Atención Final en el Hospital en Ciudades y Carreteras	Informe de Estudio Técnico por 100	Registro Gráfico	MINSA-CNSV- CIA DE BOMBEROS, PNP	XXX	xxx
E.06.-	Implementar Programa de Capacitación para el Personal Responsable de la Atención Médica Pre hospitalaria	N° de Capacitaciones dividido por capacitaciones programadas por 100	Cantidad de Profesionales de la emergencia Capacitados	MINSA-CNSV- CIA DE BOMBEROS, PNP	XXX	XXX
E.07.-	Elaborar Planes, Integrar Red de Comunicación y Protocolos de Atención Masiva de Víctimas:	Informe de estudio Técnico por 100	Registro Gráfico	MINSA- MTC-CNSV- CIA DE BOMBEROS, PNP		xxx
AE 5.2	Proyecto de Creación e Implementación del Sistema Integral de Rehabilitación y Asistencia.					
E.08.-	Estudiar Mecanismos de Fortalecimiento de Sistema de Rehabilitación Física de las Víctimas	Informe de estudio factibilidad por 100	Registro Gráfico	CNSV- MINSA	XXX	XXX
E.09.-	Estudiar y Revisar los Alcances y Cobertura de Sistema de Seguros de Accidentes de Tránsito (SOAT y AFOCAT)	Informe de Estudio sobre Sistema de Seguro por 100	Registro Gráfico.	MTC-CNSV-		xxx
E.10.-	Determinar los Costos de Atención Hospitalarias de las Víctimas de Accidentes de Tránsito (Hospitalización, Operaciones, Medicinas, días sin Laborar, etc.)	Informe de estudio de costos de atención hospitalaria por 100	Registro Gráfico	CNSV- MINSA		
AE. 5.3	Proyecto de Creación del Sistema de Orientación de Víctimas de Accidentes de Tránsito y Familiares					
E.11.-	Implementar en la Secretaría Técnica del CNSV Sistema de Orientación de Víctimas de Accidentes de Tránsito y Familiares (SOVAT)	Implementación de sistema de orientación a víctimas de accidentes de tránsito por 100	Documento Oficial	MTC-CNSV- MINSA		XXX
E.12.-	Implementar Sistema de Información en Web del CNSV a través de su Secretaría Técnica, para Asistencia a Nivel Nacional, con Apoyo de los CRSV	Sistema de información implementado por 100	Licencia de Software	MTC-CNSV-MINSA	XXX	XXX
E.13.-	Estudiar la Implementación de un Sistema de Asistencia Psicológica a Víctimas de Accidentes de Tránsito y Familiares	Informe de estudio factibilidad por 100	Registro Gráfico	MINSA		XXX
E.14.-	Fortalecer la Implementación de los Juzgados Especializados de Tránsito	Plan de acción por 100	Registro Gráfico.	CNSV- PODER JUDICIAL		XXX





SECRETARÍA TÉCNICA - CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

*Calle Los Tucanes N° 136 - San Isidro
Telf.: 253-5143 253-5146
<http://www.mtc.gob.pe/cnsv/>
Lima 27 - Perú*